



Estratto Rassegna Stampa Assoporti
giovedì, 07 novembre 2019



Prime Pagine

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

Primo Piano

06/11/2019	Il Nautilus	24
06/11/2019	Puglia Live	25

Trieste

07/11/2019	Il Piccolo Pagina 34	26

06/11/2019	Informazioni Marittime		27
Shanghai, siglato accordo per promuovere traffici porto di Trieste-Cina			
06/11/2019	Informazioni Marittime		28
Porto di Trieste, primo accordo con China Communications Construction Company			
06/11/2019	Portnews		29
Trieste porta il Made in Italy in Cina			
06/11/2019	Primo Magazine	<i>GAM EDITORI</i>	30
Il porto di Trieste guida e il Made in Italy in Cina			
06/11/2019	Trieste Prima		31
Il Porto di Trieste firma un accordo con la Cina per lo sviluppo del made in Italy			

Venezia

07/11/2019	La Nuova di Venezia e Mestre	Pagina 40	32
Il comitato No Gpl «Minimizzati i rischi di incidenti sollevati dalla Capitaneria»			

Genova, Voltri

07/11/2019	La Repubblica (ed. Genova)	Pagina 6	33
"Contributi alla Culmv privati assenti"			
06/11/2019	The Medi Telegraph		34
I terminalisti genovesi: "Onoreremo gli impegni quando lo farà anche la Culmv"			
06/11/2019	Informare		35
A settembre il traffico delle merci nel porto di Genova è diminuito del -7,3%			
06/11/2019	PrimoCanale.it		36
Incidente sul lavoro in porto a Genova, 46enne ferito gravemente a una mano			
06/11/2019	PrimoCanale.it	<i>ELISABETTA BIANCALANI</i>	37
Nuova viabilità in porto, Rettighieri: "Due anni e mezzo per il nuovo varco di ponente"			

La Spezia

06/11/2019	Primo Magazine	<i>GAM EDITORI</i>	38
Road Show in Asia del Gruppo Contship			

Ravenna

07/11/2019	Il Resto del Carlino (ed. Ravenna)	Pagina 53	39
«Unigrà, ora tocca al raccordo»			
06/11/2019	ravennawebtv.it		40
Unigrà avvia il nuovo parco serbatoi al porto di Ravenna. Riduzione del traffico quotidiano da e verso lo stabilimento			

Piombino, Isola d' Elba

07/11/2019	Il Tirreno (ed. Piombino-Elba)	Pagina 20	41
«La calata non diventi dormitorio per barche»			
07/11/2019	La Nazione (ed. La Spezia)	Pagina 24	42
Jindal, il futuro oltre Piombino? Braccio di ferro tra Rossi e Renzi			

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

06/11/2019	Abruzzo Web	43
ZES: FEBBO, "CHIEDIAMO A MINISTRO PROVENZANO IMMEDIATA APPROVAZIONE"		
06/11/2019	City Rumors	45
Abruzzo, Zona economica speciale: la Regione chiede approvazione		

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

07/11/2019	Il Messaggero (ed. Civitavecchia)	Pagina 37	47
Authority pignorata per 9 milioni			
07/11/2019	Il Messaggero (ed. Civitavecchia)	Pagina 39	48
Fiumaretta, progetto alla prova del fuoco			
06/11/2019	Corriere Marittimo	<i>LUCIA NAPPI</i>	49
Civitavecchia - Darsena Traghetto, è scontro su concessioni portuali, Integrazione Verticale e Autoproduzione			
07/11/2019	Primo Magazine	<i>GAM EDITORI</i>	50
Compagnia Porto di Civitavecchia			
06/11/2019	FerPress		51
Circle S.p.A. supporta l' AdSP Mar Tirreno Centro Settentrionale per il progetto BCLink			
06/11/2019	Messaggero Marittimo	<i>Giulia Sarti</i>	52
BCLink: Circle con AdSp mar Tirreno centro settentrionale			

Napoli

06/11/2019	Il Nautilus	53
Regione Campania-Interporto di Nola, riaperto il cantiere per il completamento della viabilità di accesso		

Salerno

07/11/2019	Cronache di Salerno	Pagina 6	54
De Rosa (Gruppo Smet): «Il porto di Salerno può crescere ancora»			
07/11/2019	Cronache di Salerno	Pagina 3	55
Pica Ciamarra: «Inibire il progetto di Porta Ovest»			
07/11/2019	Il Mattino (ed. Salerno)	Pagina 26	56
Guerra degli ormeggi, Gallozzi rinuncia al ricorso al Tar contro i pontili Ventura			
06/11/2019	Sea Reporter		57
Workshop per la diffusione del progetto BluAct. Salerno tra le 7 città portuali che promuovono la Blue Economy			

Bari

06/11/2019	FerPress	58
AdSP MAM: Comitato di Gestione approva bilancio di previsione 2020 e triennale 2020-2022		
06/11/2019	Il Nautilus	59
Porti, al via raccolta manifestazioni interesse per AdSp mari Tirreno meridionale e Ionio		
06/11/2019	Informare	60
Nel periodo luglio-settembre il traffico delle merci nel sistema portuale dell' Adriatico Meridionale è aumentato del +2,2%		

Brindisi

07/11/2019	La Gazzetta del Mezzogiorno (ed. Brindisi) Pagina 27	61
<u>L' emergenza economica in città va affrontata con grande decisione</u>		
06/11/2019	Brindisi Report <i>MARCELLO ORLANDINI</i>	62
<u>Porto in perdita, aziende in crisi, ma tante polemiche inutili</u>		

Taranto

06/11/2019	Affari Italiani	64
<u>Taranto, e se il futuro fosse senza acciaio? Il porto mira alla Via della Seta</u>		

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi e Villa San Giovanni

07/11/2019	Gazzetta del Sud (ed. Reggio Calabria) Pagina 30	66
<u>Altro che darsena-porticciolo Ormai è una "bomba ecologica"</u>		
07/11/2019	Gazzetta del Sud (ed. Reggio Calabria) Pagina 30	68
<u>Diportisti sul piede di guerra contro l' Authority</u>		

Olbia Golfo Aranci

07/11/2019	La Nuova Sardegna (ed. Gallura) Pagina 18	<i>GIANDOMENICO MELE</i> 69
<u>Prende corpo il progetto per l' Università del mare</u>		
06/11/2019	Corriere Marittimo	70
<u>Porto di Olbia, nessuna proposta per la gestione della Stazione Marittima</u>		
06/11/2019	FerPress	71
<u>Nessuna proposta nazionale e internazionale di finanza di progetto per il Porto di Olbia</u>		

Cagliari

07/11/2019	L'Unione Sarda Pagina 17	72
<u>Manomesse due gru da 1.800 tonnellate</u>		
07/11/2019	L'Unione Sarda Pagina 17	74
<u>I sindacati: un tavolo interministeriale</u>		
07/11/2019	L'Unione Sarda Pagina 17	75
<u>Frailis sollecita un nuovo incontro</u>		
07/11/2019	L'Unione Sarda Pagina 31	76
<u>Ricciai alla guerra: «Pronti a bloccare le navi a Cagliari»</u>		
06/11/2019	Ansa	78
<u>Porto canale Cagliari: nuovo appello dei sindacati al Mise</u>		

Messina, Milazzo, Tremestieri

07/11/2019	Gazzetta del Sud Pagina 27	79
<u>Il presidente dell' Authority si presenta La città spera in un "vero" nuovo corso</u>		

Focus

07/11/2019	Il Mattino	Pagina 17	<i>Antonino Pane</i>	81
06/11/2019	Messaggero Marittimo		<i>Massimo Belli</i>	83
Potenziare la connettività ferroviaria dei porti				

CORRIERE DELLA SERA

Milano, Via Solferino 28 - Tel. 02 6397310
Roma, Via Campana 30/C - Tel. 06 688281

FONDATA NEL 1876

Servizio Clienti - Tel. 02 6397310
mail: servizioclienti@corriere.it



Domani su 7
Mengoni: noi precari felici di essere fluidi
di Maria Luisa Agnese
e Nicol Sarfatti nel settimanale



Il nuovo libro
L'esordio giallo di Walter Veltroni
di Maurizio de Giovanni
a pagina 44



Ma rimane forte

NOVEMBRE DIFFICILE PER TRUMP

di Massimo Gaggi

Brutte notizie dalle urne per Donald Trump ma, soprattutto, per i repubblicani che perdono tanto dove si sono appoggiati al presidente (Kentucky) quanto dove non si sono identificati con lui (Virginia). In una logica elettorale tradizionale oggi le campagne dovrebbero suonare a morto per un Trump il cui partito, da quando lui è alla Casa Bianca, ha perso tutte e tre le elezioni tenute per il Congresso e negli Stati.

Invece Trump oggi sembra volare verso una probabile rielezione (sempre che non cada prima per l'impeachment). Non è solo l'opinione dei suoi molti fan e degli analisti politici più disincantati: i sondaggi dicono che la pensa così il 56% degli americani. Tra questi, l'85% dei repubblicani, ma anche il 35% dei democratici. Si può non dar peso a questi dati, ma l'inquietudine della sinistra è reale: da settimane politici e giornali progressisti si chiedono se non ci sia ancora tempo per mettere in campo altri candidati meglio attrezzati per tenere testa al leader populista. Tra quelli oggi in campo, Biden appare invecchiato e vulnerabile, mentre la Warren e Sanders propongono, soprattutto sulla sanità, ricette economiche radicali che gli stessi democratici moderati giudicano suicide. Difficile fare previsioni a un anno dal voto, ma lo scenario di fine 2020 potrebbe essere simile a quello, diviso, del secondo mandato di Obama: presidente repubblicano e Congresso in mano all'opposizione democratica.

continua a pagina 34

Il governo apre sullo scudo penale, ma i 5 Stelle si dividono. L'azienda avvia le procedure per l'addio

Ilva, lo stop di Conte a Mittal

Il premier: richiesta di 5 mila esuberi inaccettabile, due giorni per ripensarci

L'INTERVISTA AL MINISTRO FRANCESCHINI
«Patto con renziani e M5S o la maggioranza rischia»

di Francesco Verderami



Dario Franceschini (Pd) propone un «patto di metodo» agli alleati: «Modifiche concordate alla Manovra» e poi «sulle alleanze bisogna lasciare liberi i territori di decidere» perché gli elettori «difficilmente riuscirebbero a capire come mal a Roma governiamo insieme e in periferia ci presentiamo contrapposti». Non si può stare insieme «solo per paura di Salvini».

a pagina 9

● GIANNELLI



«Noi, come governo, siamo disponibili a concedere l'immunità penale al manager, ma ArcelorMittal chiede 5 mila esuberi, e questo è inaccettabile». Un Consiglio dei ministri straordinario sul caso Ilva. Il premier: «È scattato l'allarme rosso, il problema non è lo scudo ma industriale». Il premier aspetta una risposta dell'azienda entro due giorni.

da pagina 2 a pagina 5

UN TEST PER IL PAESE

Serve uno scatto (come per la Tav)

di Dario Di Vico

a pagina 3

LA «PECORA ELETTRICA»

Roma senza pace, per spacciare bruciano anche la libreria

di Giovanni Bianconi



La libreria incendiata a Roma

Per gli investigatori non è l'unica ipotesi, ma gli abitanti del quartiere si dicono già sicuri del movente: dietro l'incendio al Caffè letterario La pecora elettrica di Centocelle, periferia est di Roma, c'è la droga. continua a pagina 23

Calcio In Champions la Juve vince e si qualifica. Atalanta, pari con il City



Carlo Ancelotti, 60 anni, per la seconda stagione allenatore del Napoli, e Antonio Conte, 50, arrivato quest'anno sulla panchina dell'Inter

Ancelotti e Conte ad alta tensione
Gli allenatori che sfidano le società

di Mario Sconceri

Il Napoli dei ribelli, con il confronto ad alta tensione fra Ancelotti e De Laurentis. E l'attacco di Conte alla dirigenza dell'Inter dopo la sconfitta in Champions. Allenatori che sfidano le società.

alle pagine 50 e 51
De Carolis, Scozzafava

DOPO LO STRISCIONE CONTRO LA SENATRICE

Insulti e minacce: decisa la scorta per Liliana Segre

di Andrea Galli e Gianni Santucci

I carabinieri di Milano garantiranno la scorta alla senatrice a vita Liliana Segre, 89 anni, deportata nel gennaio del 1944 dal binario 21 della stazione Centrale al campo di concentramento di Auschwitz-Birkenau, e sopravvissuta all'Olocausto. La misura di protezione è stata disposta ieri dal Comitato per la sicurezza e l'ordine pubblico presieduto dal prefetto Saccone. Tecnicamente si tratta di una tutela, con la presenza dei militari in ogni spostamento e uscita pubblica della senatrice. La decisione dopo l'escalation di minacce e lo striscione esposto da Forza Nuova mentre Segre era con don Gino Rigoldi e gli studenti.

a pagina 11

CEDUTA LA QUOTA DI PIAZZETTA CUCCIA

Unicredit lascia Mediobanca

di Fabrizio Massaro

a pagina 37

Grisport
sempre al tuo passo



www.grisport.com ACTIVE COLLECTION

IL CAFFÈ
di Massimo Gramellini

Giovannino ha quattro mesi e un male raro che gli impedisce di stare alla luce. Ma la luce è lui, e tutti vogliono stargli vicino. Tutti, tranne i genitori, che prima lo hanno desiderato, sottoponendosi alla fecondazione eterologa, e poi rifiutato, abbandonandolo all'ospedale Sant'Anna di Torino. Ma ecco manifestarsi il portento: coloro che si accostano a Giovannino vengono investiti da un'ondata irresistibile che lubrifica gli occhi e allarga i sorrisi. Non è solo compassione. Medici, infermieri, pazienti e visitatori gli ronzano intorno senza sosta e talora senza motivo, ammaliati dalla sua voglia di vivere nonostante. Nonostante il rifiuto dei genitori. Nonostante la pelle pezzata come il costume di una maschera di carnevale (il suo morbo si

Giovannino

chiama ittiosi Arlecchino). Nonostante Giovannino sia una creatura senza filtri, in balia di tutte le infezioni, e sopravviva solo grazie agli unguenti che tre volte al giorno vengono cosparsi sulla superficie del suo corpo per ammorbidirla.

Nessuno può dire come e quanto vivrà, ma tra poco sapremo con chi. Il bambino di pezza irradia una tale voglia di esistere che il centralino dell'ospedale è intasato dalle chiamate di coppie e di single che chiedono di adottarlo o prenderlo in affitto. Un moto emotivo. Un miracolo laico che si ripete da settimane, ogni giorno, ogni ora. Come se Giovannino fosse venuto al mondo per ricordarci chi siamo, appena smettiamo di pensare e cominciamo a sentire.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

La nave di Tesco

IL NUOVO LIBRO DI

Maurizio Molinari

Assedio all'Occidente

LEADER, STRATEGIE E PERICOLI DELLA SECONDA GUERRA FREDDA

81107
00133/2003/conv. L. 46/2004 art. 1, c. 103 Milano
771120 458008



Una sfilata di **ex Dc**, impreziosita dal 5 Stelle Mario **Giarrusso**, mette la firma per abolire il **taglio di 345 parlamentari**. Votato anche da Mario Giarrusso



ristora
INSTANT DRINKS

il Fatto Quotidiano
NON RICEVE ALCUN FINANZIAMENTO PUBBLICO

ristora
INSTANT DRINKS

Giovedì 7 novembre 2019 - Anno 11 - n° 307
Redazione: via di Sant'Erasmo n° 2 - 00184 Roma
tel. +39 06 32818.1 - fax +39 06 32818.230

€ 1,80 - Arretrati: € 3,00 - € 12,00 con il libro "L'uccello verde"
Spedizione abb. postale D.L. 353/03 (conv. in L. 27/02/2004 n. 46)
Art. 1 comma 1 Roma Aut. 114/2009

BERLINO, 30 ANNI DOPO IL MURO: GUAI AI VINCITORI

» BARBARA SPINELLI

Dai anni i Paesi dell'Est Europeo sono sul banco degli imputati, senza che ci si preoccupi di indagare le origini delle loro devianze.

A PAGINA 17

STATO-MAFIA Si avvale della facoltà: non risponde

Processo Trattativa, B. scarica Dell'Utri

■ All'udienza dell'11 novembre, il leader di FI segue i consigli di Coppi: andrà in aula ma non parlerà

» LILLO A PAG. 8



CAMORRA Dopo le sentenze di Cedu e Consulta

I boss si "dissociano" così niente ergastolo

■ Sarebbero almeno nove: l'ultimo è Roberto Manganiello, ras di Secondigliano Dietro, strategie processuali

» IURILLO A PAG. 9



Per Alessandro

» MARCO TRAVAGLIO

Alessandro Morricella era nato a Martina Franca, aveva 35 anni, una moglie e due bambini di 2 e 6 anni. Era un bravo operaio dell'Ilva di Taranto, sequestrata nel 2012 dai giudici di Taranto e subito riaperta per decreto da Monti e dai suoi successori. L'8 giugno 2015 si è avvicinato, come sempre, al foro di colata dell'altoforno 2 per controllare la temperatura. E, probabilmente per un accumulo anomalo di gas, certamente per la scarsa sicurezza del vetusto impianto, è stato investito da una fiammata mista a ghisa incandescente, che l'ha trasformato in una torcia umana. Ricoverato in ospedale, è morto dopo quattro giorni di atroce agonia il 12 giugno, proprio nel giorno dedicato alle vittime del lavoro. Una data tutt'altro che casuale: il 12 giugno 2003, sempre all'Ilva, Paolo Franco e Pasquale D'Ettore erano stati uccisi dal crollo di una gru e subito dimenticati da tutti. Fuorché dal rapper pugliese Caparezza, che dedicò loro il brano *Vieni a ballare in Puglia*: "Tieni la testa alta quando passi vicino alla gru perché può capitare che si stacchi e venga giù". E dai coraggiosi magistrati di Taranto, che da 7 anni tentano di imporre il minimo rispetto per la sicurezza dei lavoratori e per la salute dei cittadini, facendo lo slalom fra decreti salva-Ilva e scudi penali sfornati dai governi dei più svariati colori per garantire l'impunità a chi gestisce il più grande impianto siderurgico d'Europa.

Dopo la morte di Alessandro, quinta vittima dell'Ilva in tre anni, l'allora procuratore Franco Sebastio indaga vari dirigenti per omicidio colposo e inosservanza delle norme di sicurezza sul lavoro e additano il mancato ammodernamento degli altiforni dell'"area a caldo" dell'Ilva come "concausa non trascurabile" della sua e delle altre quattro morti. E ottengono il sequestro dell'altoforno 2, poi dissequestrato il 31 ottobre. Ma a condizione che vengano attuate 7 prescrizioni, fra cui l'automazione del campo di colata che ha ucciso Alessandro e gli altri. Obblighi che in quattro anni non saranno mai rispettati, malgrado il miliardo di evasione fiscale sequestrato dal pm di Milano ai Riva e destinato alla gestione commissariale per gli interventi sulla sicurezza, più il miliardo che i nuovi titolari di Arcelor Mittal prometteranno di investire allo scopo. Mantenuto il governo Renzi, nel 2015, ha varato l'ennesimo decreto salva-Ilva che autorizza l'uso dell'altoforno 2 appena sequestrato. E ha addirittura regalato l'impunità penale ai commissari di governo, anche per i morti in fabbrica. Nel 2018 la Consulta boccia il decreto Renzi sull'altoforno 2 come incostituzionale.

SEQUE A PAGINA 24

ESCLUSIVO IL RAPPORTO DEI COMMISSARI ILVA CHE BOCCIÒ IL PIANO DEGLI INDIANI AVALLATO DA CALENDÀ

MITTAL PROVOCA: SI SAPEVA DAL 2017 CHE ERA UN BLUFF

» CASULA, DI FOGGIA, PALOMBI E ROTUNNO DA PAG. 2 A 5



CONTE CONTRO ARCELOR

"Lo scudo è una scusa, no agli esuberi"

» DE CAROLIS E MARRA A PAG. 2-3



A4: NEL 2017 LA STRAGE DEL BUS

"A4: il pilone killer è lì a 58 cm. dal guardrail"

» REGUITTI E SANSA A PAG. 14-15



AMMUTINATI E SCONTENTI

Ancelotti, Conte & C.: allenatori nel pallone

» ZILIANI A PAG. 22



THE BIG MOTHER L'ossessione del controllo

Io e la app per spiare i figli

» STEFANO DISEGNI

"Bacetto sul collo, poi buffetto tenero sulla punta del naso. Così, bravo". "Martina che fai lì? Avevi detto che andavi a studiare da Laura! Martina, rispondi, passo!" "Ora fermo. Abbassa gli occhi, fai il timido, alla Forrest Gump. Le ragazze si inteneriscono cogli imbrati".



"La mamma di Laura ha appena mappato Laura in una Jeanseria-disco! Glielo dico sempre che è lei che rovina te! Oh, mio Dio, ma quello è un divano-letto!". "Come, papà chi è Forrest Gump? Abbiamo visto tutti i film di Tom Hanks! Come, chi è Tom Hanks!".

SEQUE PAGINA 21

La cattiveria

Razzismo, niente stadio fino al 2030 al capo ultras del Verona. Vabbè, tanto sarà impegnato a Montecitorio

WWW.SPINOZZA.IT

LIBERTÀ È ANCHE AMARSI IN UFFICIO SENZA L'OBBLIGO DI FARE MEA CULPA

» MASSIMO FINI A PAG. 13



il Giornale



9 771124 883006

GIOVEDÌ 7 NOVEMBRE 2019

Quotidiano diretto da ALESSANDRO SALLUSTI

Anno XLVI - Numero 263 - 1,50 euro*

www.ilgiornale.it
02 71324371 E-mail: info@ilgiornale.it

DISASTRO CINQUE STELLE

Una commessa e un fallito affondano l'Ilva e l'Italia

*Esecutivo nel pallone, incontri a vuoto. E gli indiani se ne vanno
Ira del settore auto: no a una manovra solo tasse*

di Alessandro Sallusti

Quando l'utopia si accompagna all'incompetenza e le due incontrano la stupidità è difficile non finire nei guai. È quello che sta succedendo all'Italia i cui elettori, un anno e mezzo fa, in un momento di follia mandarono al governo gli utopisti grillini della «decreta felice» forse non sapendo quanto fossero incapaci e fessi. Eppure Berlusconi, in un raro momento di scarso fair play, li aveva avvisati: «Io a questi - disse sul finire della campagna elettorale - non gli farei pulire neppure i cessi di Mediaset».

Bisogna oggi ammettere che il Cavaliere l'aveva vista giusta. Abbiamo dato in mano il destino della più grande opera pubblica da decenni a questa parte, la Tav, a un signore, Danilo Toninelli, che prima di diventare ministro delle Infrastrutture faceva l'impiegato liquidatore di sinistri in una piccola agenzia assicurativa di Cremona. Il salto di competenza e intelligenza richiesto era oggettivamente troppo e siamo riusciti a non liquidare la Tav (sarebbe stato un disastro) solo perché Salvini minacciò di fare cadere il governo.

Sull'Ilva non è andata diversamente. Il destino della seconda acciaieria d'Europa (vale l'1,5 del Pil e 30 mila posti di lavoro tra dipendenti e indotto) è stato nel-

le mani del giovane Luigi Di Maio, ministro dello Sviluppo economico alla faccia del suo curriculum dal quale si evince che parliamo di un mancato ingegnere e di un mancato avvocato (si ritirò da entrambe le università). Può uno studente fallito essere all'altezza di una simile sfida? Nell'Italia grilliniana, e i non risultati sono sotto gli occhi di tutti.

Ma non è finita. Dopo essere stata nelle mani di Di Maio, oggi l'Ilva è nelle mani di Barbara Lezzi, inutile ministro del Sud nello scorso governo e oggi declassata a senatrice semplice per manifesta incapacità (ebbe anche a dire che in estate il Pil cala per via dell'aria condizionata). Lei, e un gruppetto di amici senatori, oggi minacciano di fare cadere il governo se sarà ripristinata l'immunità che ArcelorMittal giustamente aveva posto come condizione per salvare l'Ilva, concessa in un primo tempo e poi tolta dai grillini. Ma chi è questa «esperta» di economia e diritto? Nata a Lequille (Lecce) vanta un diploma di un istituto tecnico che le ha permesso di lavorare come impiegata di terzo livello (quello delle commesse esperte).

L'Italia in mano a un liquidatore di sinistri, uno studente fallito e una commessa frustrata: così si spiega il caso Ilva, ma anche tutto il resto. I cessi di Mediaset si sono salvati, noi no.

De Francesco, Fracchini, Marino e Napolitano alle pagine 2-3 e 4

INTER E NAPOLI NEL CAOS

Quei privilegiati che decidono di fare ammutinamento

di Benny Casadei Lucchi

C'è molta più umanità in quel calcio furioso di Babetto, disciminato, nero, bianco, non importa, che nell'urlo ingrato rivolto da un top manager neo assunto a un milione di euro al mese contro la propria azienda colpevole di non (...)

segue a pagina 26
servizi alle pagine 26-27

DELUSI Il calciatore del Napoli Lorenzo Insigne e l'allenatore nerazzurro Antonio Conte



IL VIMINALE E L'ACCORDO SULLA LIBIA

Immigrati, resa del governo: non salta il piano Salvini

di Fausto Biloslavo

IL RISIKO NEL SALOTTO FINANZIARIO
Unicredit, mossa choc
«Addio a Mediobanca»
Ecco che cosa succederà

di Camilla Conti e Gian Maria De Francesco
a pagina 20

Il ministro dell'Interno Lucia Lamorgese ha scoperto l'acqua calda sui miglioramenti al memorandum italo-libico. E nelle proposte da libro dei sogni avanzate ieri alla Camera forse non si rende bene conto che Tripoli è sotto assedio e attacchi aerei. Non solo: l'Onu, che (...)

segue a pagina 11

I 30 ANNI DEL MURO

Ultima follia giallorossa: vietato dire comunismo

di Marco Gervasoni

Tra due giorni saranno trent'anni dalla caduta del Muro di Berlino. Peccato che, secondo la maggioranza giallorossa (ma forse solo rossa rossa), pare si sia trattato di un evento sismico, senza alcuna responsabilità politica. Ieri, alla Camera, Fratelli d'Italia ha chiesto che nelle scuole si promuovesse il ricordo del Muro, la maggioranza ha acconsentito purché sparisse la parola... comunismo. Il Muro, insomma, secondo l'ardita ricostruzione revisionistica delle quattro sinistre al governo, nulla avrebbe a che vedere con il comunismo che, a questo punto, c'è da chiedersi se sia mai esistito. Immaginiamo un eventuale relatore in una scuola rievocare quella storia senza poter mai parlare di comunismo. Quali sinonimi userà? «Autoritario», certo (...)

segue a pagina 7

LA PROVOCAZIONE

Se «il Giornale» è islamofobo lo è anche l'Islam

di Alessandro Gnocchi

Mentre mi trovavo negli Emirati, ho appreso con stupore che un mio libro viene citato in un report sull'islamofobia in Europa e in Italia. Si intitola *I nemici di Oriana. La Fallaci, l'Islam e il politicamente corretto* (Melville) ed è uscito nel 2016 prima di essere allegato, nel 2018, al *Giornale*. È stato presentato in festival notissimi e di fronte a persone di ogni tipo. Saranno stati tutti quanti islamofobi? Il libro ha venduto quasi ottomila copie (vere). Nessun lettore si è lamentato. Saranno ottomila islamofobi? I nemici del titolo, come evidente anche a una sbrigativa lettura, non sono i musulmani ma i fanatici del politicamente corretto e gli italiani, privi di rabbia e di orgoglio. Questo dice la Fallaci nel suo articolo post 11 settembre, così famoso che molti hanno ritenuto superfluo leggerlo e capire cosa fosse. *La Rabbia e l'Orgoglio* è una predica rivolta agli italiani, inserita in una precisa (...)

segue a pagina 10

PONZI SpA
INVESTIGAZIONI AZIENDALI

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

Francesco Ponzi
ceo Ponzi SpA
MILANO ROMA

ponzi.com
ponzonline.info
ponziinvestigazioni.com

Numero Verde
800-013458

APPELLO AI GENITORI DEL NEONATO MALATO DI ITTIOSI

Vi prego, riprendete quel bimbo

TRA ITALIA E SPAGNA

Scambio di reni tra due donne per salvare figlio e marito

Francesca Angeli

a pagina 15

di Valeria Braghieri

Da questa mattina, quando sono venuta a sapere del vostro bambino, ho fatto tutto quello che faccio di solito. Solo che ogni tanto una fitta bollente mi buca il fianco, all'improvviso. Il pensiero partiva e in un istante diventava una sensazione fisica che mi faceva leggermente inarcare il busto. È stato allora che ho proibito a me stessa di esprimere un giudizio su questa vicenda. Qualunque cosa fosse (...)

segue a pagina 15

IL TEMPO DI
GIACOMETTI
DA **CHAGALL**
A **KANDINSKY**
CAPOLAVORI DALLA FONDAZIONE MAEGHT

VERONA
GRAN GUARDIA
16 NOVEMBRE 2019
5 APRILE 2020

Info e prenotazioni
0422.429999
lineadombra.it

IL GIORNO

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

GIOVEDÌ 7 novembre 2019
1,50 Euro*

Nazionale

FONDATA NEL 1956
www.ilgiorno.it

ristora
INSTANT DRINKS

San Donato, uccisa con lo spillone. Parla la sorella
Femminicidio, l'appello: reddito di cittadinanza agli orfani delle vittime
D'Elia a pagina 19



ristora
INSTANT DRINKS

Caos Ilva, ci sono 5.000 esuberanti

Gli indiani dettano condizioni. Conte: «Giocano sporco. Si allo scudo, ma i posti di lavoro non si toccano»
Servizi e Marmo Alle p. 2 e 3

Il caso di Torino

Lettera a un bambino già nato

Michele Brambilla

A che cosa serve la vita di un bimbo abbandonato in ospedale e condannato da una terribile malattia? È la domanda che ci urla, dalle corsie del Sant'Anna di Torino, un bimbo nato in agosto e chiamato Giovannino dai medici e dagli infermieri che l'hanno preso in cura. I suoi genitori - che pure avevano fortemente voluto diventare genitori: al punto di far ricorso alla fecondazione eterologa - non se la sono sentita di tenerlo. Non vanno giudicati. Non si giudica nessuno, tantomeno chi sta soffrendo e pensa di non farcela. Resta tuttavia la domanda inquietante e potente: a che cosa serve una vita così fragile e breve? Quale il suo senso?

Continua a pagina 9



Il leader Cgil e il caso Ilva

Landini accusa la classe politica «Manca visione industriale»

Vetusti a pagina 4

ZINGARETTI E I SUOI MINISTRI

Manovra sotto tiro Il Pd agli alleati: «Così Conte cade»

Coppari a pagina 6

La classifica città per città

Ecco le scuole migliori d'Italia Istituti tecnici in ascesa

Passeri a pagina 12



Sandro Ciotti e una frase che ha fatto storia
«Clamoroso al Cibali» Il calcio giocato in radio

Turrini a pagina 11



Ricoverata a Parigi: l'attrice ha 76 anni
Paura per la Deneuve Colpita da un'ischemia

Serafini a pagina 27

IL CAMBIO DI STAGIONE RICHIEDE PIÙ ENERGIA?

SUSTENIUM PLUS
LA STAGIONE CAMBIA, L'ENERGIA RESTA!
Gli integratori alimentari non vanno intesi come sostituti di una dieta sana, equilibrata e di uno stile di vita sano.



L'extraTerrestre

PLASTICA 8 milioni di tonnellate ogni anno: l'Italia è il maggior produttore di plastiche dell'area mediterranea. Gli effetti devastanti sull'ambiente



Culture

ELENA FERRANTE Da oggi in libreria «La vita bugiarda degli adulti», l'ultimo romanzo della scrittrice
Laura Fortini pagina 10



L'ultima

DESTRA Intervista a Cas Mudde esperto di «far right»: come forze marginali sono state normalizzate
Leonardo Bianchi pagina 16

il manifesto

CON LE MONDIALE DIPLOMATICA
+ EURO 2,00

GIOVEDÌ 7 NOVEMBRE 2019 - ANNO XLIX - N° 267

www.ilmanifesto.it

euro 1,50



Scudo totale sull'inquinamento della ex Ilva, diminuzione della produzione di acciaio e 5 mila esuberi. ArcelorMittal alza la posta e pone pesantissime condizioni per restare in Italia. Conte: «Proposta inaccettabile. È allarme rosso». Oggi i sindacati a Palazzo Chigi. Fiom e Uilm: domani sciopero di 24 ore pag. 2,3

La ex Ilva di Taranto foto Ansa

MIGRANTI, ALLA CAMERA L'INFORMATIVA DELLA MINISTRA DELL'INTERNO SUL MEMORANDUM

Lamorgese difende l'accordo con la Libia

■ Le condizioni di vita disumane dei migranti rinchiusi nei centri di detenzione in Libia sono destinate a non cambiare, almeno per i prossimi mesi e probabilmente non grazie a questo governo. E' quanto si deduce dall'informativa resa ieri alla Camera dal ministro dell'Interno

Luciana Lamorgese che ha confermato l'importanza per l'Italia del Memorandum con la Libia siglato a febbraio del 2017 dall'allora governo Gentiloni per mettere un argine alle partenze dei barconi dal Paese nordafricano. Da allora a oggi gli arrivi sono diminuiti del 97,2%, ha spiegato la

titolare del Viminale annunciando comunque la disponibilità di Tripoli a rivedere alcuni punti dell'accordo. Intanto la relazione sulla Green Economy 2019 parla di 200 milioni di persone che potrebbero essere costrette a migrare a causa dei cambiamenti climatici. **LANIA, PASSERI A PAGINA 5**

ZINGARETTI A RENZI E DI MAIO

Il Pd agli alleati: «Basta giochini»

«A forza di tirare, la corda si spezza». Il leader Pd riunisce la delegazione di governo: «Siamo gli unici a portare la croce. Il governo ormai tira avanti alla giornata».

Il leader: «Io l'ho gestita nel modo più leale possibile, così non si può andare avanti». Ma i renziani non credono alla crisi. **PREZIOSI A PAGINA 4**

LA PECORA ELETTRICA

Roma, incendiata la libreria di Centocelle



■ Ancora un incendio contro «La pecora elettrica», la libreria alla periferia romana di Centocelle appena riaperta dopo il rogo doloso dell'estate scorsa. Le indagini puntano sullo spaccio di droga «disturbato» dalla frequentazione del locale. La solidarietà del quartiere e del ministro Franceschini. **SANTORO A PAGINA 5**

Sinistra

Il governo non inverte la rotta e tira a campare

ENZO SCANDURRA

Qualsiasi sforzo verso una svolta nella politica governativa sembra destinato a fallire sotto il tiro di veti, lotte intestine e personalismi. Così è stato per il Memorandum con la Libia, per la Commissione Segre, per i provvedimenti su plastic tax e auto aziendali. — segue a pagina 15 —

SPAGNA VERSO IL VOTO

Il dibattito politico si sposta a destra



■ Sánchez abbandona i temi di sinistra per una piattaforma molto più conservatrice. Il Partito popolare è dato in ripresa. Il microfono aperto all'ultra destra di Vox, preoccupantemente in rimonta, sdogana la xenofobia. Domenica si vota, tutto può accadere. **LUCA TANCREDI BARONE PAGINA 7**

HAITI NEL CAOS

Barricate a oltranza per cacciare Moïse



■ Da otto settimane consecutive la protesta sociale contro il governo corrotto di Jovenel Moïse dilaga nelle strade di Port au Prince. Povertà e violenza fuori controllo, già 42 le vittime della repressione secondo stime Onu. La benzina schizza a 11 dollari al litro e il cibo comincia a scarseggiare. **FANTI A PAGINA 9**

ELECTION DAY NEGLI USA

I dem sfilano a Trump Virginia e Kentucky



■ Brusco stop elettorale per il presidente Usa, che vedeva un referendum personale nel voto locale in Kentucky, Virginia e nel conservatore Mississippi (l'unico a scegliere i repubblicani). L'impeachment intanto incombe e Trump vuole che sia la Corte suprema a salvarlo. Con l'immunità. **CATUCCI A PAGINA 9**

Poste Italiane SpA - In a.p. - D.L. 353/2003 (conv. L. 46/2004) art. 1, c. 1, b) - Roma 2302/03
91307
9 576025 215003



€ 1,20 ANNO CORRIERE N° 307
ITALIA
PREZZO DI ABBONAMENTO POSTALE 45% - ART. 2 COM. 20, L. 662/96

Fondato nel 1892



Giovedì 7 Novembre 2019 •

Commenta le notizie su ilmattino.it

A GENOVA E PRODA, "IL MATTINO" - "L'ESPRESSO", EURO 1,20

Il premio Matilde Serao
Dacia Maraini: la forza della scrittura può migliorare il mondo
Candiani a pag. 39



Il dibattito
«Degrado, infanzia e azzardo: nel ventre di Napoli i problemi restano gli stessi»
Pirro a pag. 38

Marco D'Amore
«Quando giravamo Gomorra di notte era pieno di bimbi senza speranza»
Chianelli a pag. 38

Ilva, Mittal tira dritto e il governo si spacca

Gli indiani insistono: 5mila esuberanti Scudo penale, Pd e Renzi per il sì Anche il premier apre, no di M5S

Chiusura dell'ex Ilva di Taranto, Arcelor-Mittal tira avanti («Previsi 5mila esuberanti») e nel governo si registrano spaccature per l'iniziativa di possibile mediazione al fine di tenere aperto lo stabilimento. Partito Democratico e Italia Viva sono per il sì allo scudo penale, apre anche il premier Conte. Resta contrario M5S.

Di Fiore, Jerkov, Franzese e Santonastaso da pag. 6 a 11

L'analisi

IL PAESE DELLE REGOLE MAI UGUALI

Nando Santonastaso

Innocenzo Cipolletta, economista e dirigente d'azienda, con i numeri è abituato a ragionare. E quando, come ha fatto di recente, ha spiegato perché è difficile avere fiducia nell'Italia, specie se si tratta di un'impresa straniera, nessuno gli ha potuto dare torto: «Negli ultimi 20 anni - ha detto il presidente Assonime - ci sono state 12 riforme della giustizia, 7 delle crisi d'impresa, 7 del mercato del lavoro, 5 del sistema pensionistico, 9 della tassazione d'impresa e almeno 8 della Pa».

Continua a pag. 11

I SERVIZI

Il retroscena Zingaretti
«Basta un incidente e andiamo a casa»

Nicotra a pag. 12

Il reportage Taranto
Il Gigante si spegne
«Una tragedia greca»

Ajello a pag. 6

Il ritratto l'ad Morselli
La «lady di ferro» delle trattative

Di Fiore a pag. 11

Napoli, è tutti contro tutti De Laurentiis: pagheranno

►Dopo l'ammutinamento la società avvia le cause contro i calciatori Mertens, Insigne, Allan, Callejon e Koulibaly hanno guidato la rivolta



Pino Taormina
Inviato a Castel Volturno

Tutti contro tutti. Il Napoli a pezzi dopo la folle rivolta dei giocatori nella notte dopo la gara Champions. Ma-

xi-multa in arrivo per i giocatori per il rifiuto di tornare in ritiro. Mertens, Insigne, Allan, Callejon e Koulibaly hanno guidato l'ammutinamento.

Alle pagg. 2 e 3 con Giordano

Il retroscena Lo spogliatoio

Il caos tattico e il figlio vice rottura Ancelotti-squadra

È rottura tra Ancelotti e la squadra. Il caos tattico e il ruolo del figlio nello staff tecnico tra le cause.

Majorano alle pagg. 4 e 5

L'intervista Bruscolotti

«Hanno stipendi da favola io sarei ritornato in ritiro»

«Gli azzurri hanno fatto male a non tornare in ritiro, io l'avrei fatto». Parola di Peppe Bruscolotti.

Rossi a pag. 3

Il commento

CLUB, GIOCATORI E ALLENATORE QUANTI ERRORI

Francesco De Luca

C'è una differenza profonda tra la rivolta dei calciatori del Napoli contro il loro allenatore Bianchi nel lontano 1988 e quella degli azzurri di oggi contro il presidente De Laurentiis l'altra sera, con il rifiuto di tornare in ritiro dopo la gara di Champions. Trent'anni fa Garella lesse un comunicato contro il tecnico a una giornata dalla fine del campionato, ormai ceduto al Milan in cui giocava Ancelotti. Adesso neanche è trascorso un terzo della stagione ed è tutto in gioco.

Continua a pag. 46

Le idee

I MAXI-INGAGGI CHE FAVORISCONO LE RIBELLIONI

Gianfranco Teotino

Passare dai capricci alla ribellione è davvero un attimo. Cioè, lo è oggi. Una volta non era così. Nel calcio i più gravi atti di insubordinazione, per lo più individuali, si risolvevano con un comunicato, qualche muso lungo, una maleducazione, un divorzio a fine stagione, al massimo un esonerato dell'allenatore. Ammutinamenti, mai. Se per ammutinamento si intende, alla lettera, rifiuto collettivo di obbedire a un ordine impartito alla squadra dato da un superiore.

Continua a pag. 46

Torino, in fila per adottare il bambino malato Il neonato rifiutato dai genitori incapaci di capire il suo male

Maria Latella

Si può decidere di non volere un figlio prima che questo nasca. Si chiama aborto. Si può farlo nascere già sapendo di non poterlo tenere. Lo si lascia adottare da altri. Ma quali parole scegliere, come raccontare la decisione di chi, volendo a tutti i costi diventare genitore, anche a costo di sottoporsi alla difficile fecondazione assistita, una volta che il figlio è nato lo lascia?



E resta con i medici e gli infermieri di un ospedale. Lo lascia perché il bambino è a rischio, potrebbe morire e comunque ha bisogno di tali cure, di un amore così totale, di un sacrificio che loro, i genitori, no, non si sentono di poter sostenere. C'era un'antica, pudica espressione, che marchiava i figli nati da relazioni clandestine. Nei romanzi rosa erano «i figli dell'amore».

Continua a pag. 47
Gusaco e Nicola a pag. 15

APERITI ANCHE LA DOMENICA MATTINA

BIFULCO CERAMICHE

6 PUNTI VENDITA IN CAMPANIA

1. BIFULCO CERAMICHE - VIA S. ANTONIO, 10 - 80138 NAPOLI
2. BIFULCO CERAMICHE - VIA S. ANTONIO, 10 - 80138 NAPOLI
3. BIFULCO CERAMICHE - VIA S. ANTONIO, 10 - 80138 NAPOLI
4. BIFULCO CERAMICHE - VIA S. ANTONIO, 10 - 80138 NAPOLI
5. BIFULCO CERAMICHE - VIA S. ANTONIO, 10 - 80138 NAPOLI
6. BIFULCO CERAMICHE - VIA S. ANTONIO, 10 - 80138 NAPOLI

La caduta del Muro di Berlino 30 anni dopo L'Italia impari dalla Germania come avvicinare il Sud al Nord

Isaia Sales

Se la caduta del muro di Berlino è un evento «segna-epoche», di quelli cioè che appartengono all'accelerata storia delle lotte per la libertà umana, la rapidissima riunificazione delle due Germanie può essere indicata ad esempio da seguire per le strategie di superamento delle disuguaglianze territoriali. Si tratta, infatti, di uno dei tentativi più coraggiosi, più originali, più dispendiosi fatti in Europa



per ridurre le distanze tra due realtà territoriali che, per varie ragioni storiche, si erano trovate separate. All'atto del ricongiungimento, eliminato il muro di pietra, ci si rese conto che un altro muro (altrettanto lungo e massiccio) era necessario abbattere: quello della distanza di reddito, di infrastrutture, di opportunità, di servizi civili.

Continua a pag. 47



Il Messaggero



211 € 1,40* ANNO 141-N° 307 ITALIA
Sped. in A.P. 0333/2002 conv. L.43/2004 art.1 c.1 B2B RM

NAZIONALE

Giovedì 7 Novembre 2019 • S. Ernesto

IL GIORNALE DEL MATTINO



Malore a Parigi
Catherine Deneuve colpita da ischemia «Paura ma i danni sono reversibili»
Pierantozzi a pag. 26



Il ritiro boicottato
Napoli polveriera De Laurentiis: multe agli ammutinati E Ancelotti rischia
Taormina nello Sport



Europa League
Roma, Borussia M. all'ultima spiaggia Lazio, con il Celtic 9 mila tifosi in città
Bernardini e Trani nello Sport



Il Messaggero
PATENTE E LIBRETTO
motori.ilmessaggero.it

Non governata e insicura
Quel doppio vuoto della Capitale abbandonata

Carlo Nordio

L'oziosa e inconsistente distinzione tra insicurezza reale e insicurezza percepita ha subito una dura smentita dopo l'ennesima rapina nel quartiere romano di Cinecittà Est, dove solo la pronta reazione del tabaccaio ha sventato una rapina a mano armata eseguita da due pregiudicati.

Negli ultimi tempi, infatti, varie parti politiche avevano ventilato la tesi che l'allarme sociale determinato dalla microcriminalità fosse il frutto ingannevole di una malizia interessata, mentre invece i reati sarebbero in diminuzione e le nostre città sarebbero più tranquille. In altre parole questa paura "percepita" sarebbe stata evocata ad arte, per giustificare provvedimenti come la riforma sulla legittima difesa, che alcuni hanno addirittura qualificato come una «licenza di uccidere».

Ora invece la reazione del tabaccaio Zhou Chaokang e il soccorso che gli hanno prestato alcuni avventori presenti, dimostrano che ormai la situazione è così esasperata che i cittadini, sentendosi abbandonati in una impotente solitudine, tendono non a farsi giustizia, ma semplicemente a proteggersi da soli.

Tralasciamo la contabilità sul numero dei reati. Secondo alcuni sarebbero, come si è detto, in diminuzione.

Continua a pag. 29

Ex Ilva, il governo si spacca

► Fumata nera al vertice con ArcelorMittal, scontro su scudo penale e cinquemila esuberanti Pd e renziani per l'immunità, Conte e M5S contrari. I dem: rischio crisi. Scioperi a Taranto

Premiato il romano Davide Puleio, lavora a Milano



Dal lutto per la sorella chef alla prima stella Michelin

Davide Puleio, 30 anni, chef romano stellato. Ottaviano a pag. 25

ROMA Il governo si spacca sulla delicata situazione dell'ex Ilva di Taranto. Fumata nera al vertice tra esecutivo e ArcelorMittal. L'azienda annuncia 5 mila esuberanti, la reazione di palazzo Chigi: inaccettabile. Ma non c'è accordo tra le forze politiche sullo scudo penale. Pd e renziani sono favorevoli all'immunità, mentre premier e M5S sono contrari. I dem: così salta tutto. Scioperi a Taranto.

Ajello, Canettieri, Franzese, Gentili, Jerkov e Nicotra da pag. 2 a pag. 6

La manovra
Stretta su Quota 100 l'ipotesi per lo stop su plastica e auto

Andrea Bassi e Luca Cifoni

Torna per Quota 100 l'ipotesi di riduzione delle finestre di prepensionamento a 62 anni per lo stop su plastica e auto. A pag. 7

Sul mercato
Unicredit esce da Mediobanca e vende l'8,4%

Roberta Amoroso e Rosario Dimitro

Svolta importante in Mediobanca. Unicredit ha deciso di vendere la sua quota (8,4%). Del Vecchio primo azionista. A pag. 19

La rapina sventata dai romani «È bastata una mossa di karate»

► Il caso Cinecittà e l'escalation di colpi nei negozi. Raggi chiede l'esercito

ROMA Non è stato lasciato solo a vedersela con i due malviventi che martedì sera hanno fatto irruzione nel suo bar a Cinecittà Est con l'intento di rapinarlo. Chaokang Zhou, 56 anni, titolare del locale, oltre alla sua reazione ha potuto contare sul coraggio di alcuni clienti, compresa una donna, che lo hanno aiutato a sventare la rapina. La testimonianza di uno dei presenti: «È bastato un colpo di karate». Escalation di colpi in farmacie e bar a Roma, la sindaco Virginia Raggi chiede l'intervento dell'esercito. Allegri e Mozzetti a pag. 15

I pm: i pusher avevano telefoni criptati
Luca, ai funerali Anastasia non c'è Sms al padre di lui: «Vivo l'inferno»

Alessia Marani e Giuseppe Scarpa

Grande commozione ai funerali di Luca Sacchi nella sua chiesa all'Appio Latino. Presenti gli amici del giovane ucciso con un colpo di pistola alla testa il 23



ottobre, che hanno sfilato in moto. Molti assenti la fidanzata Anastasia e l'amico Giovanni Principi, presenti invece il giorno dell'omicidio. Messaggio di Anastasia al padre di Luca: «La mia vita ora è un inferno». A pag. 14

Gara di solidarietà
Il bimbo rifiutato e la generosità che batte la paura

Maria Latella

Si può decidere di non volere un figlio prima che questo nasca. Si chiama aborto. Si può farlo nascere già sapendo di non poterlo tenere. Lo si lascia adottare da altri. Ma quali parole scegliere, come raccontare la decisione di chi, volendo a tutti i costi diventare genitore, anche a costo di sottoporsi alla difficile fecondazione assistita, una volta che il figlio è nato lo lascia?

Continua a pag. 29
Gusaco e Nicola a pag. 17



LA FELICITÀ BACIA LO SCORPIONE

Buongiorno, Scorpione! In arrivo una nuova corrente astrale, positiva, anticipata dalla Luna in Pesci, azzurra come Nettuno. Il colore del cielo si riflette nei vostri occhi piccoli e indagatori, la gente vi conosce e riconosce proprio per il vostro sguardo, ma non tutti conoscono la generosità del vostro cuore. Cantate pure l'amore, le persone care e gli amici si aspettano da voi un'attenzione speciale. Siete nel momento felice dell'anno. Auguri.

© RIPRODUZIONE RISERVATA
L'oroscopo all'interno

* € 1,20 in Umbria, € 1,40 nelle altre regioni. Tardem con altri quotidiani (non acquistabili separatamente): nelle province di Matera, Lecce, Brindisi e Taranto, Il Messaggero • Nuovo Quotidiano di Puglia € 1,20, la domenica con Tuttomercato € 1,40; in Abruzzo, Il Messaggero • Corriere dello Sport-Stadio € 1,20; nel Molise, Il Messaggero • Primo Piano Molise € 1,50; nelle province di Bari e Foggia, Il Messaggero • Nuovo Quotidiano di Puglia • Corriere dello Sport-Stadio € 1,50

TRX 11-06/11/19 23:04-NOTE

il Resto del Carlino

GIOVEDÌ 7 novembre 2019
1,60 Euro

Nazionale

FONDATA NEL 1885
www.ilrestodelcarlino.it

ristora
INSTANT DRINKS

Bologna, omaggio in via D'Azeglio

**I versi di Cremonini
nelle luminarie
davanti a casa Dalla**

Orsi in Cronaca



ristora
INSTANT DRINKS

Caos Ilva, ci sono 5.000 esuberanti

Gli indiani dettano condizioni. Conte: «Giocano sporco. Si allo scudo, ma i posti di lavoro non si toccano»

Servizi e Marmo Alle p. 2 e 3

Il caso di Torino

**Lettera
a un bambino
già nato**

Michele Brambilla

A che cosa serve la vita di un bimbo abbandonato in ospedale e condannato da una terribile malattia? È la domanda che ci urla, dalle corsie del Sant'Anna di Torino, un bimbo nato in agosto e chiamato Giovannino dai medici e dagli infermieri che l'hanno preso in cura. I suoi genitori - che pure avevano fortemente voluto diventare genitori: al punto di far ricorso alla fecondazione eterologa - non se la sono sentita di tenerlo. Non vanno giudicati. Non si giudica nessuno, tantomeno chi sta soffrendo e pensa di non farcela. Resta tuttavia la domanda inquietante e potente: a che cosa serve una vita così fragile e breve? Quale il suo senso?

Continua a pagina 11



Declassato
lo chef umbro
Gianfranco Vissani,
67 anni:
perde una stella

Galliani a pagina 13

Il leader Cgil e il caso Ilva

**Landini accusa
la classe politica
«Manca visione
industriale»**

Vetusti a pagina 4

ZINGARETTI E I SUOI MINISTRI

**Manovra sotto tiro
Il Pd agli alleati:
«Così Conte cade»**

Coppari a pagina 6

La classifica città per città

**Ecco le scuole
migliori d'Italia
Istituti tecnici
in ascesa**

Passeri a pagina 12



Sandro Ciotti e una frase che ha fatto storia

**«Clamoroso al Cibali»
Il calcio giocato in radio**

Turrini a pagina 17



Ricoverata a Parigi: l'attrice ha 76 anni

**Paura per la Deneuve
Colpita da un'ischemia**

Serafini a pagina 27

IL CAMBIO DI STAGIONE RICHIEDE PIÙ ENERGIA?

SUSTENIUM PLUS

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.



GIOVEDÌ 7 NOVEMBRE 2019 IL SECOLO XIX



QUOTIDIANO FONDATA NEL 1886 - EDIZIONE GENOVA

1,50€ - Anno CXXXIII - NUMERO 264, 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

GUIDERÀ I GIOCHI DI MILANO-CORTINA 2026
La fiaccola delle Olimpiadi
al manager genovese Novari

MANZINI / PAGINA 45



PREMIO DI SLOW FOOD ALLA BRINCA DI NE
Ligure la trattoria più accogliente
Ed è il regno della torta di riso

PAGANO E UN INTERVENTO DI ENRIQUE BALBONTIN / PAGINA 40



INDICE

Primo Piano	Pagina 2
Cronache	Pagina 8
Economia-Marittimo	Pagina 15
Commenti	Pagina 18
Genova	Pagina 20
Cinema/Tv	Pagina 36/37
Arte	Pagina 38
Sport	Pagina 42

«PER NOI NON È PIÙ STRATEGICA»

Unicredit vende la sua quota Si apre la partita per Mediobanca

Unicredit annuncia di avere messo in vendita la sua quota in Mediobanca, corrispondente all'8,4%. «Per noi non è più strategica», ha spiegato il numero uno della banca Jean Pierre Mustier, che ha voluto informare direttamente della delibera approvata dal consiglio la Banca d'Italia, la Consob, il premier Conte e il ministro dell'Economia Gualtieri.

La decisione rappresenta la fine degli equilibri garantiti da un'alleanza storica tra azionisti. E gli occhi di molti adesso sono puntati sulle mosse di Del Vecchio, che potrebbe cogliere l'occasione per salire nel capitale di Piazzetta Cuccia, anche cercando nuovi soci italiani. E, sullo sfondo, si allunga l'ombra di un possibile scontro per il futuro di Generali.

PAOLUCCI / PAGINE 14 E 15

IL COMMENTO

STEFANO LEPRI

COSA È RIMASTO DEL SALOTTO BUONO DI ENRICO CUCCIA

L'ARTICOLO / PAGINA 15

L'INTERVISTA

Francesco Spini

Ennio Doris: «Dai soci consenso al manager Generali è al sicuro»

«La cosa non mi ha sorpreso. Unicredit non considerava più quello di Piazzetta Cuccia un investimento strategico e ha deciso di vendere. Il risultato è che ora Mediobanca sarà ancora di più una public company». Ennio Doris, presidente di Mediobanca, commenta così l'uscita di Unicredit.

L'ARTICOLO / PAGINA 14

VERTICE DI TRE ORE. CONTE: ABBIAMO DATO DUE GIORNI PERCHÉ CI RIPENSINO

Fumata nera sull'ex Ilva Lo scontro si allarga ai cinquemila esuberanti

Oltre allo scudo legale, Mittal chiede misure sull'occupazione. No del governo

ROLLI



BARONI, D'AUTILIA E LOMBARDO / PAGINE 2 E 3

IL POSTO IN FABBRICA, DA GARANZIA A INCOGNITA

ALESSANDRO RELI, 64 ANNI
OPERAIO PER 37 ANNI (ORA IN PENSIONE)
NELLE Fonderie DI CORNIGLIANO

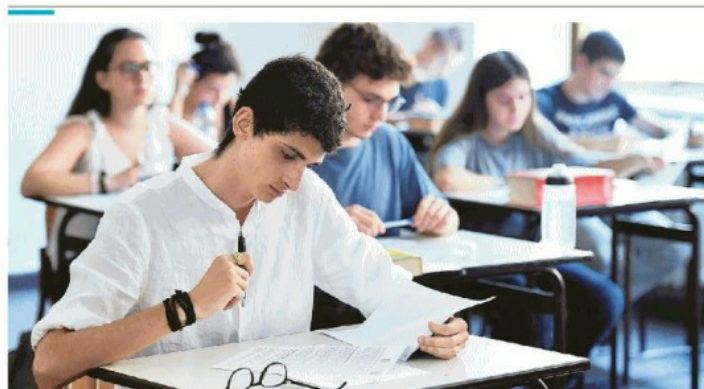
Quando fui assunto
il capo personale disse:
se lei vuole, resterà qui
fino alla pensione

DE FAZIO / PAGINA 5

VINCENZO ROTELLA, 38 ANNI
MANUTENTORE DEI BINARI INTERNI
NELLO STABILIMENTO ARCELORMITTAL DI GENOVA

Oggi si vive da precari:
niente progetti, né figli
Navighi a vista, ti abitui
all'incertezza

L'ARTICOLO / PAGINA 5



Scuole di Genova, Mazzini, Cassini e Deledda al top

La Fondazione Agnelli ha diffuso le classifiche delle scuole italiane (nella foto un esame di maturità) BICHONNE / PAGINE 22 E 23

LE IDEE

«Oggi, quel giorno»
Così rileggiamo
le tappe del passato

ESTER ARMANINO

Si intitola «Oggi, quel giorno» ed è la nuova rubrica che la scrittrice Ester Armanino tiene sul Secolo XIX, con una versione dedicata per il sito e i nostri account social. Appuntamento da oggi ogni giovedì, sulla scia di Throwback Thursday, una tendenza popolare sui social media, che vede gli utenti pubblicare tutti i giovedì le foto di loro momenti felici del passato. Armanino applica lo stesso principio alla Storia. Individuerà ogni settimana un momento da ricordare legato a un personaggio famoso o a un fatto importante.

Si comincia con Cristoforo Colombo e il 7 novembre del 1504, giorno del rientro dal quarto e ultimo viaggio dalle Americhe.

L'ARTICOLO / PAGINA 39

Mosca e Pechino, parte l'attacco verso l'Occidente

MAURIZIO MOLINARI

La seconda guerra fredda non ha ancora una data di inizio ma è in pieno svolgimento sulla scia delle ferite della globalizzazione. E sta già cambiando le nostre vite. A esserne protagonisti sono dittature e autarchie che cingono d'assedio le democrazie dell'Occidente, adoperando ogni arma a disposizione: convenzionale, nucleare, economica, cibernetica.

L'intento è indebolire per obbligarle a ritirarsi dai propri spazi strategici, svuotarle della propria ricchezza, spingerle a separarsi dagli alleati, strappare loro la leadership dell'innovazione digitale.

SEQUE / PAGINA 38

OUTLET
OPPORTUNITY
NUOVA APERTURA
TUTTO CIO' CHE DESIDERI IN 150 NOU!!!
Via Malta 44/46/48 R
GENOVA

BUONGIORNO

Un giorno il signor Romano Vota, al culmine di una vita dissennata, si ritrovò in salute malmesa e incolpò il medico di famiglia che non l'aveva allertato sui rischi del bere, del fumare e far tardi la notte, e difatti il medico non l'aveva allertato. Allora se ne andò all'ospedale dove saltò la lista d'attesa dietro robusta mancia e lì, svogliati e frettolosi, gli prescrissero lassativi e salassi, e Romano Vota non ne trasse giovamento anche perché continuava a bere, a fumare e a far tardi, ritenendo suo diritto una sigaretta, un goccetto e non condurre una vita da suora. Sarà pur compito del dottore guarirmi dagli acciacchi, diceva. Cambiò strategia e consultò un omeopata, zuccherose ed esoso, ma nemmeno gocce e pillole gli diedero sollievo, e anzi peggiorò. Provò da un professore che, do-

Storia di Romano Vota

MATTIA FELTRI

po parcella saldata in nero, sbagliò diagnosi e dunque terapia: Romano Vota deperi e, ormai squattrinato, si consolava con pessimo tabacco e vino in cartone. Malediceva la scienza, i ladroni in camice, i ciarlatani con stetoscopio e villa in collina che gli avevano minato la salute. Ma un cugino gli indicò il cognato della zia di sua suora, disoccupato, che curava ogni male con impacchi di ortica e decotti di malva, icari vecchi miracolosi rimedi della nonna, messi al bando dalla congiura delle multinazionali del farmaco. Romano Vota vi si affidò con entusiasmo, e si illuse di star meglio, finché non collassò e lo ricoverarono in sanatorio dove, di nascosto, si accendeva ancora qualche cicca. (Secondo l'ultimo sondaggio, otto romani su dieci si sono stancati di Virginia Raggi). —

Benucci
Gruppo immobiliare
Compravendite
Eccellenza: Perizia
Via Pisacane, 96r
16129 Genova
Tel. 010/581962
Benucci
dal 1969
Pratiche Automobiliistiche
Riscatti - Assicurazioni
Assicurazioni tutti i rami
FILIALE: GE-Centro
FILIALE: GE-Sampierdarena
FILIALE: GE-Campi

€ 2,50* in Italia — Giovedì 7 Novembre 2019 — Anno 155°, Numero 307 — ilsole24ore.com

*solo per gli acquirenti editoriali e fino ad esaurimento copie in vendita abitualmente obbligatoriamente con i libri del Sole 24 Ore / Bike Economy (il Sole 24 Ore € 2,50 + Bike Economy € 0,50)

Poste Italiane SpA, in A.P. - D.L. 353/2003 art. 1, c. 4/b, art. 1, c. 1, D.C. MBB



Il Sole 24 ORE

Fondato nel 1865
Quotidiano
Politico Economico Finanziario Normativo

1989-2019
C'era una volta l'Est
Trent'anni
senza il Muro
di Berlino

Valerio Castronovo
e Attilio Geronzi
— 6 pagine 23



Oggi
Bike economy,
la bicicletta regina
del nuovo
lusso popolare

— a 0,5 euro oltre al quotidiano



FABO TAG

ETICHETTE ADESIVE
SCRIVIBILI IMPERMEABILI
più resistenti della carta, non si
rimovono in fase di rimozione.

FABO
IDEE E SOLUZIONI ADESIVE

In vendita su amazon.it nell'Official Store FABO

UFFICIO - RISTORANTE - CASA

FTSE MIB 23373,22 +0,04% | SPREAD BUND 10Y 143,40 +2,30 | €/S 1,1090 -0,17% | BRENT DTD 62,20 -1,07% | **Indici&Numeri** → PAGINE 38-41

Le grandi partite dell'economia. Doppio riassetto tra finanza, potere e politica

UniCredit vende tutta la quota (8,4%) in Mediobanca

BANCHE

L'Istituto: decisione in linea
con la strategia di cessione
di asset non strategici

Collocamento accelerato
a un prezzo scontato del 2%
(10,53 euro per azione)

Operazione chiusa in poco
più di un'ora grazie al grosso
ordine di un investitore

Finisce un'era a Piazzetta Cuccia. Dopo
73 anni UniCredit esce dal capitale di
Mediobanca con un accelerated book-
building sull'intera quota posseduta
dell'8,4%, che vale circa 800 milioni. La
decisione unanime del cda dell'abanca
è «in linea con la strategia di cessione
degli asset non strategici». Il colloca-
mento è avvenuto con uno sconto
massimo del 2,3% rispetto alla chiusu-
ra di ieri del titolo Mediobanca, pari a
10,78 euro mentre UniCredit aveva in
carico le azioni Mediobanca a 9,89 eu-
ro. Ciò ha consentito una plusvalenza
lorda di circa 50 milioni di euro. L'ope-
razione, non del tutto inaspettata dopo
che erano andati a vuoto i tentativi di
UniCredit di cambiare la governance di
Piazzetta Cuccia, si è chiusa in poco più
di un'ora grazie all'ordine di acquisto di
un grosso investitore di cui per ora non
si conosce il nome. — *Sentire a pagina 2*

Edizione chiusa in redazione alle 22



Il vero obiettivo. Mediobanca è socio di riferimento di Generali

LA MOSSE DI LUXOTTICA

Del Vecchio
in vigile attesa
L'obiettivo
resta il 10%

Marigla Mangano — a pag. 2

SOCI IN MOVIMENTO

In Piazzetta
Cuccia focus
sul piano
industriale

Antonella Olivieri — a pag. 2

Ex Ilva, Governo e Arcelor trattano Ma il M5S fa muro

INDUSTRIA

Nell'incontro con il premier
Mittal detta le condizioni:
garantire l'altoforno 2

Il Pd vuole il decreto
con il nuovo scudo,
i Cinque stelle frenano

Per l'azienda è necessario
un piano bis: meno acciaio
e Cig per 4 mila esuberi

Trattativa tutta in salita tra gover-
no e ArcelorMittal sull'ex Ilva. Un
verbo di tre ore a Palazzo Chigi tra
il premier Giuseppe Conte e Laksh-
mi Mittal, patron della multinazio-
nale, e suo figlio Aditya, non risolve
il complicatissimo rebus sullo sta-
bilitamento di Taranto. Ma il nego-
ziato non è interrotto e il governo
corre ai ripari intervenendo già nel
Consiglio dei ministri convocato
nella serata di ieri e monopolizzato
dal dossier Ilva. Con il premier alle
prese con il nodo di un possibile
decreto ad hoc. Nella misura si
punterebbe a inserire quella norma
interpretativa dell'art. 51 del codice
penale che, di fatto, tutela dal pun-
to di vista giuridico ArcelorMittal.
Ma sul punto c'è il muro, soprattutto
nei gruppi parlamentari, del
M5S. Lunedì sarebbe in program-
ma un nuovo incontro tra il gover-
no e l'azienda. — *Sentire a pagina 3-4*



L'ex Ilva di Taranto. Una delle ciminiere dell'acciaiera in una veduta notturna

IL TERRITORIO

L'acciaiera
in crisi
paralizza
l'indotto

Palmiotti — a pag. 4

NESSUNA CORDATA

Jindal pronta
a subentrare?
La società:
«Fake news»

Meneghello — a pag. 4

La Germania spinge sull'unione bancaria

L'APPELLO DI SCHOLZ

«Lo stallio» sull'unione bancaria
«deve finire». È l'appello del mini-
stro delle Finanze tedesco, Olaf
Scholz, lanciato ai leader europei
dalle pagine del «Financial Ti-
mes». Il ministro tedesco apre a
sorpresa a un «meccanismo euro-
peo di assicurazione dei depositi»,
finora osteggiato dalla Germania.
Scholz avverte tuttavia che il regime
«sarebbe soggetto a condizio-
ni». — *Isabella Bufacchi — a pag. 8*

L'ANALISI

MOSSA TARDIVA,
ORA PARLI LA UE

di Marco Onado

La Germania ha scoperto
con colpevole ritardo i
punti deboli della propria
economia e cerca di correre ai
ripatri.

— *Continuare a pagina 11*



Infrastrutture, 10 miliardi in più ma in cassa soltanto 420 milioni

INVESTIMENTI

Stanzamenti di fondi
che si gonfiano ma risorse
effettive che non decollano

La legge di bilancio stantera 6,6 mi-
liardi di nuovi fondi per le infra-
strutture (fino al 2034), di cui 9,8
miliardi nel triennio 2020-22, ma
produce in termini finanziari di
spesa effettiva solo 419,7 miliardi
nel 2020. Lo dice l'Ance in un rap-
porto sulle risorse inserite in mano-
vera per il settore.

Giorgio Santilli — a pag. 7

**50
per cento**

La riduzione dell'acconto
vale anche per i forfettari.
L'indicazione è arrivata dal
direttore delle Entrate,
Antonino Maggiore

Conti pubblici
La riduzione
dell'acconto
del 2 dicembre
applicata
anche
ai forfettari

Mobili e Parente — a pag. 27

BIKE ECONOMY

Ciclopoltana,
così Pescara
diventa città
delle due ruote



È Pescara la città più sostenibile dal
punto di vista della mobilità: il
comune abruzzese si è aggiudicato
l'Urban Award 2019, il premio che
viene dato alla città più meritevole
nel campo della mobilità sostenibi-
le. Il comune ha raccolto un giudizio
unanime grazie ai progetti Pesos
(Pescara Sostenibile), che propone
iniziative e incentivi per coloro che
si recano al lavoro in bicicletta e
biketrial. — *Cochianich — a pag. 14*

PANORAMA

ISTITUZIONI SCIENTIFICHE

**Fabiola Gianotti
confermata
alla direzione Cern**

Fabiola Gianotti è stata riconfermata
direttrice generale del Cern di Gi-
nevro, uno dei più importanti labo-
ratori di fisica al mondo. Lo annun-
cia ieri il Cern in un tweet. È la pri-
ma volta di una riconferma, non
prevista finora nello statuto del
Cern. Nata a Roma 59 anni fa, è stata
fra i protagonisti della scoperta del
bosone di Higgs.

IMPRESE

**Dichiarazioni fraudolente,
più peso ai modelli 231**

L'estensione della responsabilità am-
ministrativa delle persone giuridiche
ai reati di dichiarazione fraudolenta
con utilizzo di fatture e altri docu-
menti per operazioni inesistenti fa as-
sumere alla predisposizione dei mo-
delli organizzativi per i controlli in-
terni un ruolo determinante.

— a pagina 29

PARTECIPAZIONI

**Zaleski salda
i conti e torna
al vertice
della Tassara**

Cheo Condina — a pag. 16

BILANCI

**Poste, nei primi 9 mesi
ricavi oltre gli 8 miliardi**

Il gruppo Poste Italiane ha chiuso i
nove mesi del 2019 con ricavi pari a
8,049 miliardi di euro (+1,7% rispetto
allo stesso periodo del 2018). L'utile
netto nei nove mesi è stato pari a 1,083
miliardi (+2,6%). Per l'amministratore
delegato, Del Fante, il gruppo è
sulla buona strada per raggiungere gli
obiettivi 2019.

— a pagina 11

nòva.tech

IDEE E PRODOTTI
PER L'INNOVAZIONE



**Darkweb,
detective a caccia
di dati rubati**

Giancarlo Calzetta — a pag. 36

Centro

**DOMANI NELLE EDICOLE DI
EMILIA-ROMAGNA, TOSCANA,
MARCHE, UMBRIA, LAZIO,
ABRUZZO E MOLISE**

**Stadio di Bologna
pronto per il restyling**





IL TEMPO

QUOTIDIANO INDIPENDENTE



Giovedì 7 novembre 2019
Anno LXXV - Numero 307 - € 1,20
S. Ernesto Sviafatti abate

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 + Cioccolata Oggi €1,50 - a Terni e prov.: Il Tempo + Corriere dell'Umbria €1,20 - ISSN 0391-6990

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

IL NAUFRAGIO DEL GOVERNO

L'Ilva è il Titanic di Conte & c

Il premier torna avvocato e prova a fare l'azzeccagarbugli contro Arcelor-Mittal, che se ne frega. Su Taranto ha giocato con leggerezza la maggioranza, e ora il gruppo se ne va per la sua strada

DI FRANCO BECHIS

A Taranto quanti morti ci sono stati per tumori, leucemia e malattie derivanti dall'inquinamento dell'Ilva? E quei morti valgono più o meno di 10 mila posti di lavoro? Ecco, queste sono le due domande (...)

segue a pagina 3

Psicosi nera

Le pecore dell'ideologia

Stracciamento di vesti per la libreria bruciata. Fascisti? No, pusher

Bincher a pagina 19

Dossier rapine

A Roma un colpo ogni due giorni

Capitale da primato. Farmacisti e tabaccaia le vittime preferite



Ossino a pagina 16

Caos trasporti

Ancora guasti su metro e treni

Giornata di passione. Circolazione in tilt e passeggeri furiosi

Magliaro a pagina 15

Pomezia

«La discarica non deve riaprire»

Il sindaco Zuccalà: «Prioritario garantire sicurezza e salute»



Gobbi a pagina 21



Lacrime e il rombo delle moto per l'ultimo saluto a Luca

Commozione e chiesa gremita ai funerali del ragazzo ucciso alla Caffarella. Dai tabulati non emergono contatti tra il personal trainer e la rete dei pusher

Ossino e Tagliacozzi a pagina 17

IL CAMBIO DI STAGIONE RICHIEDE PIÙ ENERGIA?

SUSTENIUM PLUS
LA STAGIONE CAMBIA, L'ENERGIA RESTA!

CE bisogno di attenzione non viene preso come risultato di una data varia, agenzia e di una serie di altri fattori.

Contrordine tassatori Stangata solo l'auto nuova

Retromarcia sul balzello delle macchine aziendali. Salvi gli sconti su tutte le vetture già in funzione

Pietrafitta a pagina 7

Il Tempo di Osho

Fratelli d'Italia trasloca Giorgia nella stanza di Fini



"Non è che ce trovano tu' fratello?"

Fondato a pagina 9

La Casta non si arrende Firme contro il taglio agli eletti

Di Nitto a pagina 6

Il diario

di Maurizio Costanzo



Di nuovo con i cori razzisti. È accaduto durante Verona-Brescia, e i cori riguardavano Mario Balotelli. È vero che Mario Balotelli è di colore, ma non si può rispondere, come ha fatto qualcuno della curva: «Anche se italiano, comunque non è italiano al cento per cento». No, voi che fate i cori razzisti, non siete italiani al cento per cento, perché un razzismo di questo tipo non ci appartiene e qualcuno dovrà trovare il modo per evilarlo. Di cori e di «bau bau», allo stadio ne abbiamo a sufficienza. Il ministro dello Sport, Spadafora, ha detto che prenderà provvedimenti. Lo appoggiamo in queste iniziative, augurandoci che aiutino a rinsavire i razzisti del nostro Paese.

Giovedì 7 Novembre 2019
Nuova serie - Anno 29 - Numero 263 - Spedizione in A.P. art. 1 c.1 L. 46/04, DCB Milano
* Giornale indicibile con Marketing (gratuito) e Marketing (gratuito) e Marketing (gratuito) e Marketing (gratuito)

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

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



NELLE SUPERSOCIETÀ
Stop agli automatismi per la declaratoria di fallimento
Petriello a pag. 30

AUDIZIONE
Maggiore (Entrate): pronti alla revisione sugli Isa
Bartelli a pag. 33

LO DICE LA DADONE
Concorsi p.a., si tornerà allo scorrimento delle graduatorie
Oliveri a pag. 35

SU WWW.ITALIAOGLIT
Cassazione - La sentenza sul parente dell'evasore fiscale
Trasporto scolastico - L'informativa Anci sui contributi
Concorsi - I chiarimenti del ministero Supersocietà - Il decreto del tribunale di Macerata

Corrado Clini: l'ex Ilva dimostra che per molti politici italiani gli imprenditori vanno puniti

Alessandra Ricciardi a pag. 7

Italia Oggi
QUOTIDIANO ECONOMICO, GIURIDICO E POLITICO



Condono edilizio quasi infinito

Dopo 35 anni dalla sanatoria del governo Craxi restano ancora 4 milioni di pratiche da evadere, più di un quarto del totale. Necessari ancora 21 anni

In Italia rimangono ancora 4.263.897 richieste di sanatoria da evadere; più di un quarto rispetto al totale di quelle presentate, che ammonta a 15.007.199. Dati del rapporto sul condono edilizio del Centro Studi Sogecia. Il cittadino che aveva commesso un abuso edilizio ha depenalizzato il reato, può vendere la casa, la può affittare e la può mettere a reddito ma non ha ancora pagato il dovuto allo Stato.

Provincia a pag. 29

MEDIA
NYT, gli abbonati a quota 5 mln di cui 4 mln solo sul digitale
Capitani a pag. 23

La presidente della Commissione Ue von der Leyen è già stata azzoppata



Il 3 novembre scorso, a Bruxelles, avrebbe dovuto essere il primo giorno di lavoro per la nuova Commissione Ue a guida Ursula von der Leyen. Ma non è stato così: la nuova Commissione resta in anticamera, perché i commissari designati da Francia, Romania e Ungheria non hanno superato l'esame dell'Europarlamento e hanno dovuto essere rinominati. Intanto la numero due della Commissione, Margrethe Vestager, fa capire che se fosse necessario sostituire in corsa von der Leyen è pronta a prendere il suo posto con le idee chiare nel rapporto con le forze politiche elette a maggio: «Con i sovranisti, l'Europa si deve misurare».

Berti a pag. 9

DIRITTO & ROVESCIO

Sono un telepredicatore renitente e svegliato, accettato dalla poverissima ripetitiva che tiene sempre più spesso sonnolenta degli schermi ti, cerco di difendermi dalla noia, zappando febbrilmente fra i vari canali, anche minori, che spesso ti fanno toccare il fondo nel quale però non resti a lungo. Il facendo questo esercizio serafico che ho trovato su Telecelar, una emittente cremonese, una trasmissione di tipo ecologico naturalistico, relativa all'ambiente padano, raccontata mirabilmente da Riccardo Gruppadi, un professore universitario esperto in servizi di fauna e flora. Con pochi mezzi ma con l'aiuto di volti intelligenti, Gruppadi, con grande creatività ed empatia, ti introduce nei segreti della natura che è a nostro portata di mano. Ma in un paese dove predomina da decenni la più ottima stirpe degli Angeli (a quando i nipotini non ci spiano per le sue entry. Viviamo in una società televisiva dove nessuno vuol essere come nuovo. L'obiettivo è la corsa in gruppo, dalla partenza all'arrivo. Vietato uscire in fuga. Verboten.

Rinnovare la tecnologia in azienda?

Puoi avere di più!

AVANTI 100 TOP
Premio 2019

STAMPANTI E COMPUTER A NOLEGGIO
Con tutti i servizi inclusi

NOLEGGI PERSONALIZZATI
Soluzioni per tutte le esigenze

TUTTI I TUOI DATI AL SICURO
Privacy e sicurezza in diretta GDPR

TUTTO QUELLO CHE TI SERVE IN UFFICIO
Semplice ed economico

Scegli il meglio
www.gruppodigit.it

& GRUPPODIGIT
TECNOLOGIE PER L'UFFICIO

Gruppo - Onix e GSD s.p.a.

LA NAZIONE

GIOVEDÌ 7 novembre 2019
1,60 Euro

Nazionale

FONDATA NEL 1859
www.lanazione.it

ristora
INSTANT DRINKS

Verso le elezioni regionali

**Nardella ai Dem:
«Basta perdere tempo
sul partito di Renzi»**

Caroppo a pagina 17



Firenze, sentenza definitiva

**Incubo Forteto
Cella per Fiesoli
ma è in fuga**

Brogioni a pagina 19

ristora
INSTANT DRINKS

Caos Ilva, ci sono 5.000 esuberanti

Gli indiani dettano condizioni. Conte: «Giocano sporco. Si allo scudo, ma i posti di lavoro non si toccano»

Servizi e Marmo Alle p. 2 e 3

Il caso di Torino

**Lettera
a un bambino
già nato**

Michele Brambilla

A che cosa serve la vita di un bimbo abbandonato in ospedale e condannato da una terribile malattia? È la domanda che ci urla, dalle corsie del Sant'Anna di Torino, un bimbo nato in agosto e chiamato Giovannino dai medici e dagli infermieri che l'hanno preso in cura. I suoi genitori - che pure avevano fortemente voluto diventare genitori: al punto di far ricorso alla fecondazione eterologa - non se la sono sentita di tenerlo. Non vanno giudicati. Non si giudica nessuno, tantomeno chi sta soffrendo e pensa di non farcela. Resta tuttavia la domanda inquietante e potente: a che cosa serve una vita così fragile e breve? Quale il suo senso?

Continua a pagina 9



Declassato
lo chef umbro
Gianfranco Vissani,
67 anni:
perde una stella

Galliani a pagina 13

Il leader Cgil e il caso Ilva

**Landini accusa
la classe politica
«Manca visione
industriale»**

Vetusti a pagina 4

ZINGARETTI E I SUOI MINISTRI

**Manovra sotto tiro
Il Pd agli alleati:
«Così Conte cade»**

Coppari a pagina 6

La classifica città per città

**Ecco le scuole
migliori d'Italia
Istituti tecnici
in ascesa**

Passeri a pagina 12



Sandro Ciotti e una frase che ha fatto storia

**«Clamoroso al Cibali»
Il calcio giocato in radio**

Turrini a pagina 11



Ricoverata a Parigi: l'attrice ha 76 anni

**Paura per la Deneuve
Colpita da un'ischemia**

Serafini a pagina 27

IL CAMBIO DI STAGIONE RICHIEDE PIÙ ENERGIA?

SUSTENIUM PLUS

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.

Oggi a € 1,50

con

Scienze

Giovedì
7 novembre 2019
Anno 44 - N° 264

la Repubblica

LONGINES®

Fondatore Eugenio Scalfari

Direttore Carlo Verdelli

L'editoriale

L'agonia di un'alleanza senza anima

di Ezio Mauro

Ma bisogna credere nell'anima, o nel mondo nuovo in cui siamo entrati se ne può fare a meno? La vecchia questione torna all'ordine del giorno, davanti ai rantoli del governo che non sa decidere se sopravvivere o affidarsi all'eutanasia, concludendo la sua breve corsa. Naturalmente i protagonisti di quest'avventura senza nome vorrebbero tirare avanti, perché essendo minoranza nel Paese di fronte all'ondata di destra, nessuno di loro ha convenienza a misurarsi oggi nelle urne. Ma l'organismo politico a cui tutti insieme e per ragioni diverse hanno dato corpo – cioè il governo e la sua maggioranza – non è vitale. Vegeta, più che vivere. Soprattutto, dopo aver bloccato la pretesa di Salvini di assumere i "pieni poteri" non ha ancora trovato il significato politico del suo potere, un proprio sentimento repubblicano, lo spirito di una missione culturale da indicare alla pubblica opinione, una ragion d'essere che risponda ai bisogni e alle attese della fase: un'anima politica, appunto. Questo succede quando l'alleanza di governo non nasce da una comune interpretazione delle vicende del Paese e da una visione condivisa della sua storia politica e istituzionale, componendo un disegno unitario, in cui le diverse parti si riconoscono. No: al contrario, sembra che i Cinque Stelle e il Pd si siano trovati per caso sul pianerottolo delle scale di un condominio.

● continua a pagina 33

Fumata nera per l'Ilva e anche per il governo

Maggioranza divisa a Palazzo Chigi, Mittal chiede lo scudo penale e cinquemila esuberi: "Non ci fidiamo più" Conte: "Disponibili all'immunità, la loro è una pretesa inaccettabile, dobbiamo tutelare operai e famiglie"

Ma spunta l'ipotesi che l'azienda torni allo Stato

Del Vecchio primo socio

Scossa in Mediobanca Unicredit se ne va

di Andrea Greco
● a pagina 24

Il vertice tra governo e ArcelorMittal per decidere il destino della ex Ilva non è andato bene per nessuno. Mittal chiede lo scudo penale e cinquemila esuberi. Ma è proprio sul salvacondotto che la maggioranza è divisa e il governo traballa. Allo studio anche il ritorno ai commissari.

di Ciriaco De Mattei, Patucchi e Spagnolo ● alle pagine 2, 3, 6 e 7

Il retroscena

Zingaretti rassegnato così non si va avanti

di Claudio Tito

Tutto ruota intorno a quattro parole che per il Pd sono una specie di ancoraggio salvavita: «Conclusione ordinata della legislatura». Il punto è questo. E se Zingaretti è il primo a scandire quella frase breve, anche la componente "governista" guidata da Franceschini appare rassegnata.

● a pagina 4

Gianotti, secondo mandato al Cern: non era mai accaduto



▲ Direttore generale Fabiola Gianotti, 59 anni, dal 2014 è alla guida del Cern

Fabiola, regina della scienza

di Luca Fraioli ● a pagina 19

Attentato a Roma

Perché bruciano la libreria antifascista

di Concita De Gregorio

E adesso mi piacerebbe che tutti quelli che si proclamano "gente del popolo", non i "radical chic" che come ognuno sa vivono nelle terrazze delle Ztl nutrendosi di caviale a cucchiataie e di ricci di mare anche d'inverno, no no: dico proprio gli altri. Mi piacerebbe che si portassero coerentemente al numero 158 di via delle Palme, Roma, quartiere Centocelle.

● a pagina 32
il servizio di Favale ● a pagina 18

LONGINES®



Info: 800 361 694

Conquest Classic

Torino, lasciato in ospedale

Ora siamo tutti genitori di Giovannino

di Paolo Di Paolo

Se fosse una storia semplice basterebbe tirare una linea. Due genitori, un bimbo, un abbandono. Ma di fronte alla scelta di chi ha lasciato all'ospedale il figlio neonato, con una malattia rarissima della pelle, non c'è risposta sicura.

● a pagina 32
i servizi di Bocci e Rocci
● a pagina 17

Domani il Venerdì



Statale 106 il lungo viaggio dei boss

Il giallo di Walter Veltroni

Se la bellezza si ribella ai suoi assassini

di Michele Serra

Roma non è il Male. Non è lo scenario perfetto per una trama di disfacimento, di crimine, di deriva umana, non è solo *Romanzo Criminale*, *Suburra*, *Mafia Capitale*. È anche il luogo dell'infanzia, delle partite di pallone e della grattachecca (granita in romanesco).

● a pagina 35

Sede: 00147 Roma, via Cristoforo Colombo, 90
Tel. 06/49821, Fax 06/4982293 - 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,
Inglese, Canada, Lussemburgo, Malta, Grecia, Monaco P., Olanda, Slovenia € 2,50
Croazia KN 19 - Regno Unito GBP 2,20 - Svizzera CHF 3,50

NZ

Guida Michelin Super Bartolini
L'ira di Vissani, perde una stella

ROCCO MOLITERNI - P. 27

Champions Juve agli ottavi
capolavoro Douglas Costa

ANTONIO BARILLÀ - P. 34



Le crisi Napoli fra ribelli e veleni
Inter, l'ira di Conte agita la società

BUCCIERI, CONDO E GARANZINI - P. 36



LA STAMPA

GIOVEDÌ 7 NOVEMBRE 2019



QUOTIDIANO FONDATA NEL 1867

1,50 € II ANNO 153 II N.305 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

È MURO CONTRO MURO CON L'ESECUTIVO, CHE SFIORA LA ROTTURA. IL PREMIER CHIEDE TEMPO PER RICUCIRE

Mittal pretende 5 mila esuberanti

Ex Ilva, vertice a Palazzo Chigi. Conte: lo scudo un falso problema, poi ci hanno detto cosa volevano

MAGGIORANZA INQUIETA

UN GOVERNO PIÙ GIALLO CHE ROSSO

GIOVANNI ORSINA

Ogni giorno che passa, il governo giallorosso rende sempre più palesi le note e notevoli fragilità dei gialli e dei rossi. Il che, in verità, era ampiamente prevedibile.

Era meno prevedibile, invece, che nell'attività di governo i gialli avrebbero finito per prevalere sui rossi.

CONTINUA A PAGINA 21

È muro contro muro tra governo e ArcelorMittal sull'ex Ilva. L'azienda pone tre condizioni tra cui 5 mila esuberanti. Palazzo Chigi: richiesta inaccettabile. Lo scudo? Un falso problema. BARONI, D'AUTILLA E LOMBARDO - PP. 2-3

L'ULTIMATUM DI ZINGARETTI

I dem congelano l'alleanza con i grillini

BERTINI, SCHIANCHI E SORGI - P. 6

PROVE DI GOLPE NEL MSS

I delusi da Di Maio ora puntano su Morra

FEDERICO CAPURSO - P. 7

SULLO SFONDO LO SCONTRO PER IL FUTURO DI GENERALI

Unicredit vende la quota È duello per Mediobanca

L'ANALISI

COSA RESTA DEL SALOTTO DI CUCCIA

STEFANO LEPRI

Quando tre anni fa Mediobanca festeggiò il suo settantesimo, l'occasione fu già buona per usare molti verbi al passato: quanto era stata importante un tempo, perno degli equilibri del potere economico italiano, o anzi centro nevralgico dove si facevano patti e si decidevano mosse. Dopo, il ridimensionamento si è accelerato ancora, uscite di azionisti, decadenza del patto che li univa.

CONTINUA A PAGINA 21

Unicredit dà l'addio definitivo a Mediobanca vendendo sul mercato la sua quota. L'amministratore delegato Jean Pierre Mustier: «Ormai per noi non era più strategica». Sullo sfondo c'è la sfida per il futuro di Generali. Riflettori puntati sulle mosse dell'imprenditore milanese Leonardo Del Vecchio. PAOLUCCI - PP. 4-5

IL PATRON DI LUXOTTICA

Del Vecchio va a caccia di soci italiani

FRANCESCO SPINI - P. 5

Start Up: il primato è del Poli di Torino



Il Politecnico di Torino premiato in Qatar come il miglior incubatore di start up
ALE BOTTERO - P. 15

Cina e Russia assediano l'Occidente

Oggi escono il libro del direttore Maurizio Molinari sulla seconda guerra fredda e quello di Carlo Cottarelli sulle bufale nell'economia. Ecco due anteprime.

MAURIZIO MOLINARI

La seconda guerra fredda non ha ancora una data di inizio ma è in pieno svolgimento sulla scia delle ferite della globalizzazione. E sta già cambiando le nostre vite. A esserne protagonisti sono dittature e autarchie che cingono d'assedio le democrazie dell'Occidente, adoperando ogni arma a disposizione: convenzionale, nucleare, economica, cibernetica. L'intento è indebolirle per obbligarle a ritirarsi dai propri spazi strategici, svuotarle della propria ricchezza, spingerle a separarsi dagli alleati, strappare loro la leadership dell'innovazione digitale.

CONTINUA ALLE PAGINE 22 E 23

L'ALBO DELLE FAKE NEWS

L'economia fra bufale e propaganda

CARLO COTTARELLI

I miei tre precedenti libri (La lista della spesa, Il macigno e I sette peccati capitali dell'economia italiana) hanno cercato di fotografare la realtà economica del nostro paese. Questo libro invece parla di come questa realtà sia percepita e, soprattutto, di come la si voglia far percepire. Parla di false informazioni economiche che circolano ormai da parecchio tempo e vengono considerate verità assolute, indiscutibili, quasi assiomatiche, da buona parte dell'opinione pubblica italiana: costituiscono, per molte persone, la realtà.

CONTINUA A PAGINA 19

BUONGIORNO

Un giorno il signor Romano Vota, al culmine di una vita dissennata, si ritrovò in salute maltesa e incolpò il medico di famiglia che non l'aveva allertato sui rischi del bere, del fumare e far tardi la notte, e difatti il medico non l'aveva allertato. Allora se ne andò all'ospedale dove saltò la lista d'attesa dietro robusta mancia e lì, svogliati e frettolosi, gli prescrissero lassativi e salassi, e Romano Vota non ne trasse giovamento anche perché continuava a bere, a fumare e a far tardi, ritenendo suo diritto una sigaretta, un goccetto e non condurre una vita da suora. Sarà pur compito del dottore guarirli dagli acciacchi, diceva. Cambiò strategia e consultò un omeopata, zuccheroso ed esoso, ma nemmeno goccette e pillole gli diedero sollievo, e anzi peggiorò. Provò da un professore che, do-

Storia di Romano Vota

MATTIA FELTRI

po parcella saldata in nero, sbagliò diagnosi e dunque terapia: Romano Vota deperi e, ormai squattrinato, si consolava con pessimo tabacco e vino in cartone. Malediceva la scienza, i ladroni in camicia, i ciarlatani con stetoscopio e villa in collina che gli avevano minato la salute. Ma un eugino gli indicò il cognato della zia di sua nonna, disoccupato, che curava ogni male con impacchi di ortica e decocti di malva, i cari vecchi miracolosi rimedi della nonna, messi al bando dalla congiura delle multinazionali del farmaco. Romano Vota vi si affidò con entusiasmo, e si illuse di star meglio, finché non collassò e lo ricoverarono in sanatorio dove, di nascosto, si accendeva ancora qualche cicca. (Secondo l'ultimo sondaggio, otto romani su dieci si sono stancati di Virginia Raggi). —

CHI CAMBIA, PUÒ ANDARNE FIERO.

Fin a **-30% SUI CONSUMI** rispetto alla canone nazionale.

Da **799€** a **2.282€** se scegli la cessione del credito.

gas e luce

ENI

ENI AL 50/50 | Scopri di più negli Energy Store ENI, rete in franchising di ENI gas e luce, su enigastore.com o chiama l'800 955 022.

IL FUTURO È UN UOVO DA COVARE

ERSEL
Wealth Management

Bottega Veneta torna a brillare
Il marchio di Kering rinasce sotto la guida del duo Lee-Rangone Gibellino e Campana in MF Fashion

Un look Bottega Veneta

Da domani in edicola

Anno XXXI n. 220
Giovedì 7 Novembre 2019
€2,00 *Classedtori*

MF
il quotidiano dei mercati finanziari

IL FUTURO È UN UOVO DA COVARE

ERSEL
Wealth Management

BORSA +0,04% **1€ = \$1,1090**

FOCUS OGGI
L'utile di Banco Bpm cresce del 31%
Nei nove mesi i profitti hanno raggiunto 686 milioni. Il risultato arriva al termine di un trimestre in linea con gli obiettivi
Finanzi a pagina 11

IL ROMPI SPREAD
Secondo Matteo Salvini un operaio dell'Iva vale 10 Botteghe. Ma quanto giocano bene, questi dell'Iva?

MEDIOBANCA MUSTIER VENDE SUL MERCATO L'8,4% E INCASSA 800 MILIONI, DELFIN DIVENTA PRIMO SOCIO

Piazzetta Del Vecchio

L'accordo di consultazione dell'istituto milanese si avvia verso lo scioglimento. Faro Consob sugli acquisti e sulle vendite del titolo. Le mosse di Nagel e le conseguenze sulle Assicurazioni Generali
(Capolino, De Mattia e Gualtieri alle pagine 2 e 3)

ESCLUSIVO/ LA SOLUZIONE DI GUALTIERI: ECCO IL MEMORANDUM PER LANCIARE LA LOTTA ALL'EVASIONE FISCALE

Anche al bar si paga con la carta di credito

Intesa con Abi e servizi di pagamento per azzerare le commissioni su spese fino a 10 euro
(Sommella a pagina 4)

POSTE ITALIANE

In arrivo un acconto di 0,154 euro sul dividendo
(Messia a pagina 17)

UNIONE BANCARIA, VIRTÙ E VIZI

La Germania apre alla garanzia comune sui depositi ma in cambio di nuove strette su npl e titoli di Stato
(Nirfole a pagina 8)

CAOS ILVA

Arcelor ribalta il tavolo e chiede anche 5mila esuberanti
(Pira a pagina 7)

DAI IL TUO NOME AL NOSTRO FUTURO

Con un lascito testamentario la tua opera continua nel futuro dell'Associazione La Nostra Famiglia.

Da oltre settant'anni la nostra missione è quella di tutelare la dignità e migliorare la qualità della vita di bambini e ragazzi con disabilità attraverso attività di cura, riabilitazione, ricerca scientifica e formazione. Ci facciamo carico non solo della disabilità, ma anche della sofferenza personale e familiare che l'accompagnare. Un lascito testamentario all'Associazione La Nostra Famiglia è l'occasione per dare il proprio nome al futuro dei bambini e delle loro famiglie. Così la tua opera di una vita diventa la nostra opera di ogni giorno.

Sito: lasciti.lanostrafamiglia.it | 031 625111 | lasciti@lanostrafamiglia.it

CONVULSIONI
NARCOLEPSIA
EPOSSIA
CON L'ASSOCIAZIONE
DELLA
LA NOSTRA FAMIGLIA

ASSOCIAZIONE
la Nostra Famiglia
www.lanostrafamiglia.it

Fiera QATAR SILK ROAD EXHIBITION 2019

Porti e interporti italiani alla prima edizione della fiera organizzata a Doha, Qatar

Doha -Si è conclusa ieri la Qatar Silk Road Exhibition 2019, principale manifestazione internazionale qatarina del settore, organizzata dall' ICE-Agenzia in collaborazione con Invitalia. Inaugurata lo scorso 3 novembre la Qatar Silk Road Exhibition 2019, principale manifestazione internazionale qatarina del settore, è stata organizzata dall' ICE-Agenzia in collaborazione con Invitalia, presso il centro espositivo DECC - Doha Exhibition & Convention Centre. La partecipazione italiana ha riunito **Assoporti** e UIR insieme ai principali rappresentanti di Porti ed Interporti italiani. Nello specifico erano presenti l' Autorità di Sistema Portuale del Mar Adriatico Settentrionale, l' Autorità di Sistema Portuale del Mar Adriatico Meridionale, l' Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale in rappresentanza del sistema porti italiani, e Cepim Spa - Interporto di Parma in rappresentanza degli interporti. 'Abbiamo presentato a uno Stato in esponenziale sviluppo economico, che negli ultimi anni ha registrato tassi di crescita del PIL tra i più elevati al mondo, le peculiarità geografiche, strutturali e qualitative che caratterizzano i porti del nostro sistema- commenta il presidente dell' AdSP MAM Ugo Patroni Griffi. Il Qatar è attraversato da una imponente fase di modernizzazione, sia sotto il profilo sociale (scuola, servizi, sanità, cultura, ricerca), sia delle infrastrutture grazie agli enormi surplus rivenienti dalla tecnologia di liquefazione del gas naturale. E il programma a lungo termine prevede investimenti, entro il 2030, per 100 miliardi di dollari. Nei numerosi incontri di business abbiamo presentato il ruolo di snodo polifunzionale strategico, nel cuore del Mediterraneo, ricoperto dai nostri scali, conclude Patroni Griffi- che oltre a vantare efficienti infrastrutturazioni ed elevati servizi, sia nei porti che nei retro porti, sono dotati di impianti tecnologici avveniristici che ci consentono di essere protagonisti nelle reti internazionali della logistica e dell' intermodalità trasportistica.' La manifestazione, alla sua prima edizione in Qatar, si è posta l' obiettivo di riunire Istituzioni governative, semi-governative e privati che lavorano nel settore dei trasporti, delle spedizioni e della logistica per scambiare esperienze e aprire nuovi orizzonti per lo scambio di investimenti tra i paesi partecipanti. Per dare maggiore risalto alla presenza delle realtà italiane alla manifestazione fieristica, oltre all' acquisto dell' area espositiva ed al suo allestimento, l' ICE-Agenzia ha programmato una serie di azioni di informazione e comunicazione. La rilevante presenza della delegazione del padiglione Italia ha visto subito in visita, l' Ambasciatore Italiano S.E. Pasquale Salzano unitamente ai rappresentanti dell' ufficio ICE di Roma e di Doha, che hanno accolto, insieme alla delegazione dei porti e degli interporti, il Ministro dei Trasporti e delle Comunicazioni. Successivamente una fitta agenda di incontri con i vari rappresentanti del settore logistico e portuale che ha visto la delegazione impegnata fino a tardo pomeriggio. In serata, i delegati si sono ritrovati presso la residenza dell' Ambasciatore per proseguire con il networking avviato nella mattinata. 'Stiamo proseguendo con un lavoro capillare di promozione del sistema Italia', ha commentato il Presidente di **Assoporti** Daniele Rossi, 'e siamo molto soddisfatti di aver partecipato a questa prima edizione della Fiera Qatar Silk Road con una delegazione di rappresentanza dei nostri porti.'



Bari - A Doha si conclude la Fiera "Qatar Silk and Road Exhibition"

06/11/2019 Fiera QATAR SILK ROAD EXHIBITION 2019 Doha, DECC, 3-5 novembre 2019 Porti e interporti italiani alla prima edizione della fiera organizzata a Doha, Qatar Doha; Si è conclusa ieri la Qatar Silk Road Exhibition 2019, principale manifestazione internazionale qatarina del settore, organizzata dall'ICE-Agenzia in collaborazione con Invitalia. Inaugurata lo scorso 3 novembre la Qatar Silk Road Exhibition 2019, principale manifestazione internazionale qatarina del settore, è stata organizzata dall'ICE-Agenzia in collaborazione con Invitalia, presso il centro espositivo DECC - Doha Exhibition & Convention Centre. La partecipazione italiana ha riunito **Assoporti** e UIR insieme ai principali rappresentanti di Porti ed Interporti italiani. Nello specifico erano presenti l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Adriatico Settentrionale, l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Adriatico Meridionale, l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale in rappresentanza dei sistemi portuali italiani, e Cepim Spa - Interporto di Parma in rappresentanza degli interporti. Abbiamo presentato a uno Stato in esponenziale sviluppo economico, che negli ultimi anni ha registrato tassi di crescita del PIL tra i più elevati al mondo, le peculiarità geografiche, strutturali e qualitative che caratterizzano i porti del nostro sistema- commenta il presidente dell'AdSP MAM Ugo Patroni Griffi. Il Qatar è attraversato da una imponente fase di modernizzazione, sia sotto il profilo sociale (scuola, servizi, sanità, cultura, ricerca), sia delle infrastrutture grazie agli enormi surplus rivenienti dalla tecnologia di liquefazione del gas naturale. E il programma a lungo termine prevede investimenti, entro il 2030, per 100 miliardi di dollari. Nei numerosi incontri di business abbiamo presentato il ruolo di snodo polifunzionale strategico, nel cuore del Mediterraneo, ricoperto dai nostri scali, conclude Patroni Griffi- che oltre a vantare efficienti infrastrutturazioni ed elevati servizi, sia nei porti che nei retro porti, sono dotati di impianti tecnologici avveniristici che ci consentono di essere protagonisti nelle reti internazionali della logistica e dell'intermodalità trasportistica. La manifestazione, alla sua prima edizione in Qatar, si è posta l'obiettivo di riunire Istituzioni governative, semi-governative e privati che lavorano nel settore dei trasporti, delle spedizioni e della logistica per scambiare esperienze e aprire nuovi orizzonti per lo scambio di investimenti tra i paesi partecipanti. Per dare maggiore risalto alla presenza delle realtà italiane alla manifestazione fieristica, oltre all'acquisto di informazioni e comunicazioni rilevanti presso le delegazioni dei padiglioni Italia ha visto subito in visita, l'Ambasciatore Italiano S.E. Pasquale Salzano unitamente ai rappresentanti dell'ufficio ICE di Roma e di Doha, che hanno accolto, insieme alla delegazione dei porti e degli interporti, il Ministro dei Trasporti e delle Comunicazioni. Successivamente una fitta agenda di incontri con i vari rappresentanti del settore logistico e portuale che ha visto la delegazione impegnata fino a tardo pomeriggio. In serata, i delegati si sono ritrovati presso la residenza dell'Ambasciatore per proseguire con il networking avviato nella mattinata. Stiamo proseguendo con un lavoro capillare di promozione del sistema Italia, ha commentato il Presidente di **Assoporti** Daniele Rossi, e siamo molto soddisfatti di aver partecipato a questa prima edizione della Fiera Qatar Silk Road con una delegazione di rappresentanza dei nostri porti.

I cookie ci aiutano a rendere i nostri servizi. Utilizzando tali servizi, accetti l'utilizzo dei cookie. [Ulteriori informazioni](#)



Il Piccolo

Trieste

LA VISITA IN PROGRAMMA DOMANI

Lo staff del ministero in Porto vecchio Il Comune ora spera in fondi aggiuntivi

E mercoledì si terrà l'incontro tecnico decisivo tra il Municipio e la Regione su società di gestione e accordo di programma

Massimo Greco Domani, venerdì, una commissione del ministero dei Beni culturali sarà in visita al cantiere del Porto vecchio, che in questa fase si concentra nella parte nord, sul polo espositivo-culturale. Il dicastero di via del Collegio Romano, retto dal "dem" Dario Franceschini, è il soggetto governativo che ha stanziato i 50 milioni, che permettono la realizzazione del museo del Mare nel Magazzino 26, le opere di infrastrutturazione (elettricità, gas, acqua), il restauro dell'Ursus. Negli ambienti comunali non si fa mistero sulla gradita eventualità che dal ministero possano essere erogate nuove risorse destinate alla riqualificazione di Porto vecchio: non va dimenticato che la Soprintendenza regionale ha chiesto al Comune il Magazzino 20, immediatamente aldilà della "linea di demarcazione" tra polo espositivo-culturale e la grande fascia che dovrà essere valorizzata-promossa-venduta dalla futura società consortile Comune-Regione-Autorità portuale. Anche su questo punto c'è un interessante aggiornamento: mercoledì 13 corrente mese tavolo tecnico presso la presidenza regionale. La delegazione comunale con Santi Terranova, Enrico Conte, Giulio Bernetti attraverseranno piazza Unità per confrontarsi con il segretario generale del "governatorato" Gianfranco Rossi. Un incontro, secondo indiscrezioni di palazzo, dal quale potrebbe sortire un'accelerazione dei tre dossier allo studio: la costituzione della società consortile (52% Comune, 24% Regione, 24% **Autorità**), lo statuto della medesima, l'accordo di programma con la definizione degli strumenti pianificatori. Quest'ultimo documento è decisivo, perché contempera gli "itinerari" amministrativi di Comune e **Autorità**, del retroporto e della linea d'acqua, di possesso terrestre e di concessione marittima: passaggio chiave, insomma, per convincere futuri investitori. Dal Municipio arrivano buone notizie sul lavoro istruttorio svolto in chiave urbanistica. Finalmente, un po' di movimento anche sul versante Greensisam. Dai Lavori pubblici comunali viene data via libera a una proroga fino al 15 gennaio per ottenere un concreto riscontro dalla più antica concessionaria di Porto vecchio. Stavolta, però, il Comune, che vuole trasformare la concessione in locazione, intende verificare in modo più stringente lo stato delle trattative per reperire un investitore. In ottobre il manager Marco Rambaldi aveva prospettato la possibilità di tre candidature interessate a operare sui cinque magazzini iniziali di Porto vecchio (2A- 2-1A-4-3). Infine, un altro passo avanti di carattere amministrativo sul museo del Mare: Lucia Iammarino, responsabile comunale dell'edilizia pubblica, ha proceduto all'aggiudicazione definitiva del progetto all'associazione temporanea capeggiata dall'architetto sivigliano Guillermo Vazquez Consuegra, che coordina Politecnica coop di Modena, Consilium di Firenze, Sgm di Trieste, Coopprogetti di Pordenone, Mads di Trieste, Re.Te. di Trieste, Filippo Lambertucci di Roma, Monica Endrizi di Casale sul Sile. Ribasso del 38% sulla base di gara. Spesa prenotata: circa 1 milione 450 mila euro.

-- BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI.



Informazioni Marittime

Trieste

Shanghai, siglato accordo per promuovere traffici porto di Trieste-Cina

Il memorandum of understanding è stato sottoscritto nell' ambito del China International Import Expo

Un accordo per promuovere progetti per lo sviluppo di traffici fra Trieste e la Cina. Lo hanno sottoscritto martedì a Shanghai, nell' ambito della seconda edizione della China International Import Expo (CIIE) , l' Autorità di **Sistema Portuale** del **Mare Adriatico Orientale** e la China Communications Construction Company (CCCC). Il memorandum of understanding prevede che lo scalo giuliano supporti l' ente cinese nello sviluppo di progetti pilota, che saranno localizzati nelle aree ad alto potenziale economico di Guangzhou e di Jiangsu, nel retroterra dei porti di Shanghai, Ningbo e Shenzen, tutti scali dei servizi intercontinentali che fanno capo a Trieste. Inoltre, nella prospettiva di rafforzare il ruolo di tutte le strutture logistiche della regione **portuale** del **Mare Adriatico Orientale**, CCCC e il porto di Trieste collaboreranno anche per permettere l' attivazione nel territorio regionale da parte del gruppo cinese di uno o più magazzini. Da parte sua CCCC si assumerà il rischio delle operazioni collegate ai progetti di sviluppo e si impegnerà a favorire il Made in Italy attraverso canali di diffusione dei prodotti italiani in Cina.



Informazioni Marittime

Trieste

Porto di Trieste, primo accordo con China Communications Construction Company

Firmato memorandum of understanding. L' autorità portuale italiana seguirà progetti pilota nelle province di Shanghai, Ningbo e Shenzhen

Un accordo per promuovere progetti per lo sviluppo di traffici fra Trieste e la Cina. Lo hanno sottoscritto martedì a Shanghai, nell' ambito della seconda edizione della China International Import Expo (CIIE) , l' **Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale** e la China Communications Construction Company (CCCC), accordo analogo a quello che il colosso delle costruzioni cinese dovrebbe siglare col porto di Genova, scalo che nel frattempo a giugno ha stretto un accordo commerciale con il distretto di Shenzhen . Il memorandum of understanding prevede che lo scalo giuliano supporti l' ente cinese nello sviluppo di progetti pilota, che saranno localizzati nelle aree ad alto potenziale economico di Guangzhou e di Jiangsu, nel retroterra dei porti di Shanghai, Ningbo e Shenzhen, tutti scali dei servizi intercontinentali che fanno capo a Trieste. Inoltre, nella prospettiva di rafforzare il ruolo di tutte le strutture logistiche della regione **portuale del Mare Adriatico Orientale**, CCCC e il porto di Trieste collaboreranno anche per permettere l' attivazione nel territorio regionale da parte del gruppo cinese di uno o più magazzini. Secondo il presidente del porto di Trieste, Zeno D' Agostino, il memorandum «definisce un ruolo attivo del **sistema** pubblico italiano nello sviluppo della logistica, a favore di una delle qualità economiche più importanti del nostro Paese, il Made in Italy». L' **Autorità di sistema dell' Adriatico Orientale**, spiega una nota dell' ente giuliano, non avrà alcuna partecipazione diretta al rischio dello sviluppo delle piattaforme ma collaborerà come «parte attiva aggregatrice», fornendo supporto alla definizione tecnica dei progetti, alla loro promozione nelle istituzioni e nelle imprese italiane, pianificando e sviluppando infrastrutture, servizi, o facilitazioni commerciali attraverso il porto franco di Trieste. «Il nuovo canale logistico-distributivo - conclude D' Agostino - potrebbe essere testato già a breve nell' ambito del vino italiano, con particolare attenzione alla produzione della Regione Friuli Venezia Giulia». Dall' altro lato, CCCC si assumerà il rischio delle operazioni collegate ai progetti di sviluppo e si impegnerà a favorire il made in Italy attraverso canali di diffusione dei prodotti italiani in Cina. Belt and road initiative Il quadro dell' accordo rientra nel bilaterale firmato tra il governo di Pechino e quello di Roma a fine marzo, rientranti nella belt and road initiative , con i porti italiani di Genova e Trieste in prima linea . Il premier Giuseppe Conte e il presidente della Repubblica cinese Xi Jinping hanno firmato un totale di 19 accordi istituzionali e 10 commerciali. Per Genova sono programmati investimenti infrastrutturali insieme a CCCC, principale gruppo edilizio della Cina, mentre con il porto di Shenzhen la collaborazione sarà tra le aree industriali che i rispettivi porti hanno nell' entroterra, rafforzeranno i servizi marittimi tramite l' operatore Cosco; svilupperanno le tecnologie dell' automazione e quelle per la produzione di energia pulita.



Trieste porta il Made in Italy in Cina

L' **AdSP** del Mar Adriatico Orientale ha firmato oggi a Shanghai un memorandum of understanding con l'azienda cinese China Communications Construction Company . L'intesa, siglata alla presenza del Ministro degli Affari Esteri e della Cooperazione Luigi Di Maio, prende le mosse dagli accordi che lo scalo giuliano ha rimato a Roma il 23 marzo scorso, a margine della partnership strategica avviata dai governi cinese e italiano sulla nuova Via della Seta. Il memorandum, firmato dal presidente dell'Authority di Trieste Zeno D'Agostino e Jingchun Wang di CCCC, prevede che lo scalo giuliano supporti CCCC nello sviluppo di progetti pilota, che saranno localizzati nelle aree ad alto potenziale economico di Guangzhou e di Jiangsu, nel retroterra dei porti di Shanghai, Ningbo e Shenzhen, tutti scali dei servizi intercontinentali che fanno capo a Trieste. Nella prospettiva di rafforzare il ruolo di tutte le strutture logistiche della regione portuale del Mare Adriatico Orientale, CCCC e il porto di Trieste collaboreranno anche per permettere l'attivazione nel territorio regionale da parte del gruppo cinese di uno o più magazzini. «La firma di oggi è importante perché definisce un ruolo attivo del sistema pubblico italiano nello sviluppo della logistica, a favore di una delle qualità economiche più importanti del nostro Paese», ha dichiarato Zeno D'Agostino, che ha aggiunto: «Si tratta di progetto a disposizione del Sistema Paese: le piattaforme logistiche potranno agevolare il trasporto delle merci provenienti da tutta Italia, a supporto delle grandi aziende e delle PMI. È un segnale importante che questa partita venga giocata proprio dal settore pubblico». In un proprio comunicato stampa, la Port Authority di Trieste ha spiegato che «l'**AdSP** non avrà alcuna partecipazione diretta al rischio dello sviluppo delle piattaforme, ma collaborerà come parte attiva aggregatrice, fornendo supporto alla definizione tecnica dei progetti, alla loro promozione presso le istituzioni e le imprese in Italia e attivandosi per la pianificazione o lo sviluppo di infrastrutture, servizi comuni o strumenti di trade facilitation utili al rinforzo del canale logistico integrato Italia-Cina anche attraverso il Porto Franco di Trieste». Viene inoltre sottolineato che CCCC si assumerà il rischio delle operazioni collegate ai progetti di sviluppo e si impegnerà a favorire il Made in Italy attraverso canali di diffusione dei prodotti italiani in Cina.



Il porto di Trieste guida e il Made in Italy in Cina

GAM EDITORI

6 novembre 2019 - La firma del Memorandum of Understanding tra l'**Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale** e l'azienda cinese China Communications Construction Company, avvenuta ieri a Shanghai alla presenza del Ministro degli Affari Esteri e della Cooperazione italiano Luigi Di Maio, avvia una partnership per lo sviluppo di progetti sino-italiani in Cina. Si tratta di una possibilità già presa in considerazione dagli accordi firmati a Roma il 23 marzo scorso, che ora vede un avanzamento grazie alla concreta previsione della creazione di piattaforme logistico/distributive collegate al porto di Trieste e a servizio dell'intero **sistema** logistico nazionale italiano. Il memorandum, firmato dal presidente dell'Authority giuliana Zeno D'Agostino e Jingchun Wang di CCCC, prevede che lo scalo giuliano supporti CCCC nello sviluppo di progetti pilota, che saranno localizzati nelle aree ad alto potenziale economico di Guangzhou e di Jiangsu, nel retroterra dei porti di Shanghai, Ningbo e Shenzhen, tutti scali dei servizi intercontinentali che fanno capo a Trieste. Nella prospettiva di rafforzare il ruolo di tutte le strutture logistiche della regione **portuale del Mare Adriatico Orientale**, CCCC e il porto di Trieste collaboreranno anche per permettere l'attivazione nel territorio regionale da parte del gruppo cinese di uno o più magazzini. "La firma di oggi è importante perché definisce un ruolo attivo del **sistema** pubblico italiano nello sviluppo della logistica, a favore di una delle qualità economiche più importanti del nostro Paese, il Made in Italy", ha spiegato il presidente dell'**Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale** Zeno D'Agostino. "Si tratta di progetto a disposizione del **Sistema** Paese: le piattaforme logistiche potranno agevolare il trasporto delle merci provenienti da tutta Italia, a supporto delle grandi aziende e delle PMI. È un segnale importante che questa partita venga giocata proprio dal settore pubblico".



Trieste Prima

Trieste

Il Porto di Trieste firma un accordo con la Cina per lo sviluppo del made in Italy

L' intesa permetterà lo sviluppo di aree industriali sino-italiane in Cina, che saranno collegate al porto di Trieste e al sistema logistico italiano. D' Agostino: 'Progetto che serve il Sistema Paese; è un segnale importante che questa partita venga giocata proprio dal settore pubblico'

Avvenuta ieri a Shanghai la firma del Memorandum of Understanding tra l' Autorità Portuale del **Mare Adriatico Orientale** e l' azienda cinese China Communications Construction Company, una partnership per lo sviluppo di progetti sino-italiani in Cina. L' accordo, siglato alla presenza del Ministro degli Affari Esteri Luigi Di Maio, parte da una possibilità già presa in considerazione dagli accordi firmati a Roma il 23 marzo scorso, che ora vede un avanzamento grazie alla concreta previsione della creazione di piattaforme logistico/distributive collegate al porto di Trieste e a servizio dell' intero **sistema** logistico nazionale italiano. Il memorandum Il memorandum, firmato dal presidente dell' Authority giuliana Zeno D' Agostino e Jingchun Wang di CCCC, prevede che lo scalo giuliano supporti CCCC nello sviluppo di progetti pilota, che saranno localizzati nelle aree ad alto potenziale economico di Guangzhou e di Jiangsu, nel retroterra dei porti di Shanghai, Ningbo e Shenzhen, tutti scali dei servizi intercontinentali che fanno capo a Trieste. Nella prospettiva di rafforzare il ruolo di tutte le strutture logistiche della regione **portuale** del **Mare Adriatico Orientale**, CCCC e il porto di Trieste collaboreranno anche per permettere l' attivazione nel territorio regionale da parte del gruppo cinese di uno o più magazzini. L' importanza del Made in Italy "La firma di oggi è importante perché definisce un ruolo attivo del **sistema** pubblico italiano nello sviluppo della logistica, a favore di una delle qualità economiche più importanti del nostro Paese, il Made in Italy", ha spiegato il presidente dell' **Autorità** di **Sistema Portuale** del **Mare Adriatico Orientale** Zeno D' Agostino. "Si tratta di progetto a disposizione del **Sistema** Paese: le piattaforme logistiche potranno agevolare il trasporto delle merci provenienti da tutta Italia, a supporto delle grandi aziende e delle PMI. È un segnale importante che questa partita venga giocata proprio dal settore pubblico". Il nuovo canale logistico L' **Autorità** di **Sistema** non avrà alcuna partecipazione diretta al rischio dello sviluppo delle piattaforme, ma collaborerà come parte attiva aggregatrice, fornendo supporto alla definizione tecnica dei progetti, alla loro promozione presso le istituzioni e le imprese in Italia e attivandosi per la pianificazione o lo sviluppo di infrastrutture, servizi comuni o strumenti di trade facilitation utili al rinforzo del canale logistico integrato Italia-Cina anche attraverso il Porto Franco di Trieste. Il nuovo canale logistico/distributivo potrebbe essere testato già a breve nell' ambito del vino italiano, con particolare attenzione alla produzione della Regione Friuli Venezia Giulia. CCCC si assumerà il rischio delle operazioni collegate ai progetti di sviluppo e si impegnerà a favorire il Made in Italy attraverso canali di diffusione dei prodotti italiani in Cina.



La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

chioggia

Il comitato No Gpl «Minimizzati i rischi di incidenti sollevati dalla Capitaneria»

Il presidente Rossi contesta le risposte date dal comitato tecnico regionale nella redazione del piano di emergenza

Elisabetta B. AnzolettiCHIOGGIA. «Minimizzati i rischi di incidente nell'impianto gpl». Il comitato No Gpl, che ieri ha reso pubblici i verbali dell'ultima riunione convocata dalla Prefettura per la redazione del Piano di emergenza esterna (Pee), sostiene che molti rilievi posti dalla Capitaneria di porto siano stati sottovalutati e minimizzati dal Ctr (Comitato tecnico regionale) nella redazione del piano di emergenza.

Il presidente Rossi contesta le risposte date dal comitato tecnico regionale nella redazione del piano di emergenza

Elisabetta B. AnzolettiCHIOGGIA. «Minimizzati i rischi di incidente nell'impianto gpl». Il comitato No Gpl, che ieri ha reso pubblici i verbali dell'ultima riunione convocata dalla Prefettura per la redazione del Piano di emergenza esterna (Pee), sostiene che molti rilievi posti dalla Capitaneria di porto siano stati sottovalutati e minimizzati dal Ctr (Comitato tecnico regionale), rappresentato al tavolo dal funzionario provinciale del comando dei vigili del fuoco Francesco Pilo. In particolare, secondo il comitato, il rischio di incendio di una nave gasiera, classificato come "poco credibile". PIANO di EMERGENZA Del Pee, che dovrebbe essere pronto entro novembre, si sta occupando la Prefettura che al tavolo tecnico avviato da mesi ha convocato rappresentanti di questura, commissariato di Chioggia, comando provinciale dei carabinieri, guardia di finanza, comando provinciale dei vigili del fuoco, provveditorato alle opere pubbliche, Arpav, Città metropolitana, Capitaneria, Autorità di sistema portuale, Rfi. «Riteniamo giusto», spiega Roberto Rossi, presidente del comitato, «che i cittadini vengano messi a conoscenza di ciò che potrebbe condizionare per sempre la loro vita, con suoni di sirene che bisognerà distinguere da quelli dell'acqua alta o del Mose, blocco del traffico stradale e acqueo, semafori, boe luminose e forze dell'ordine pronte a gestire la situazione con vie di emergenza che si sperano sgombre. È giusto che i cittadini sappiano anche i rilievi che sono stati posti e le risposte che sono state date». Da qui l'idea di pubblicare, la copia dei verbali della riunione del 18 settembre quando la Capitaneria ha sollevato perplessità sul rischio di incidenti. DUBBI CAPITANERIANella riunione il comandante in II, Armando Piacentino, ha chiesto se "le gasiere e gli eventuali mezzi nautici di assistenza (rimorchiatori, pilotine) rappresentino fonte di innesco in caso di rilascio di gas", "quali azioni la nave all'ormeggio debba adottare in caso di incidente", se per stabilimento debba intendersi "tutta l'area sotto il controllo del gestore" e quindi anche la banchina su cui opera il braccio di carico collegato alla nave, e se il rischio di incendio alla gasiera debba essere considerato nel Pee. RISPOSTE CTR Pilo ha precisato che «la zona di danno resta quasi completamente all'interno dello stabilimento lato terra», mentre lato mare «la manichetta di scarica della nave è dotata di un sistema automatico di valvole che sezionano la linea in casi di rilasci accidentali e che il deposito è dotato di monitori in grado di abbattere il gas rilasciato». Ha poi precisato che in caso di principio di incendio durante l'operazione di carico/scarico «la manichetta ha una valvola di sicurezza che interrompe il flusso di gas e che sulla banchina sono presenti monitori con getti d'acqua potentissimi da dirigere sulla manichetta mentre la nave può azionare in autonomia i suoi sistemi antincendio». Ha anche sottolineato che «l'incendio della nave, determinato da rottura importante del serbatoio di gas, non trova normalmente posto nell'analisi di sicurezza in quanto non considerato credibile e che il problema andrebbe semmai affrontato dalla Capitaneria nell'ambito di un Piano di emergenza portuale». PERPLESSITÀ «È giusto», sostiene il presidente del comitato No Gpl, Roberto Rossi, «che i cittadini sappiano le domande poste e le risposte ottenute perché il Pee è ormai alle battute finali. Siamo molto preoccupati che le segnalazioni della Capitaneria siano rimaste, da sempre, fin dalla prima autorizzazione, inascoltate o minimizzate spiegando che saranno risolvibili successivamente». -- BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI.

CHIOGGIA - SOTTOMARINA - CAVAREZERE

Il comitato No Gpl «Minimizzati i rischi di incidenti sollevati dalla Capitaneria»

Il presidente Rossi contesta le risposte date dal comitato tecnico regionale nella redazione del piano di emergenza



Roberto Rossi, presidente del comitato No Gpl, durante una conferenza stampa.

Lavori sul ponte translagunare «Noi avvertiti solo a cose fatte»

Il presidente Rossi contesta le risposte date dal comitato tecnico regionale nella redazione del piano di emergenza

Il presidente Rossi contesta le risposte date dal comitato tecnico regionale nella redazione del piano di emergenza

Il presidente Rossi contesta le risposte date dal comitato tecnico regionale nella redazione del piano di emergenza

Il presidente Rossi contesta le risposte date dal comitato tecnico regionale nella redazione del piano di emergenza

Il presidente Rossi contesta le risposte date dal comitato tecnico regionale nella redazione del piano di emergenza

Il presidente Rossi contesta le risposte date dal comitato tecnico regionale nella redazione del piano di emergenza

Il presidente Rossi contesta le risposte date dal comitato tecnico regionale nella redazione del piano di emergenza

Il presidente Rossi contesta le risposte date dal comitato tecnico regionale nella redazione del piano di emergenza

Il presidente Rossi contesta le risposte date dal comitato tecnico regionale nella redazione del piano di emergenza

Il presidente Rossi contesta le risposte date dal comitato tecnico regionale nella redazione del piano di emergenza

Il presidente Rossi contesta le risposte date dal comitato tecnico regionale nella redazione del piano di emergenza

Il presidente Rossi contesta le risposte date dal comitato tecnico regionale nella redazione del piano di emergenza

Il presidente Rossi contesta le risposte date dal comitato tecnico regionale nella redazione del piano di emergenza

Il presidente Rossi contesta le risposte date dal comitato tecnico regionale nella redazione del piano di emergenza

Il presidente Rossi contesta le risposte date dal comitato tecnico regionale nella redazione del piano di emergenza

Il presidente Rossi contesta le risposte date dal comitato tecnico regionale nella redazione del piano di emergenza

Il presidente Rossi contesta le risposte date dal comitato tecnico regionale nella redazione del piano di emergenza

Il presidente Rossi contesta le risposte date dal comitato tecnico regionale nella redazione del piano di emergenza

Il presidente Rossi contesta le risposte date dal comitato tecnico regionale nella redazione del piano di emergenza

Il presidente Rossi contesta le risposte date dal comitato tecnico regionale nella redazione del piano di emergenza

Il presidente Rossi contesta le risposte date dal comitato tecnico regionale nella redazione del piano di emergenza

Il presidente Rossi contesta le risposte date dal comitato tecnico regionale nella redazione del piano di emergenza

Il presidente Rossi contesta le risposte date dal comitato tecnico regionale nella redazione del piano di emergenza

Il presidente Rossi contesta le risposte date dal comitato tecnico regionale nella redazione del piano di emergenza

Il presidente Rossi contesta le risposte date dal comitato tecnico regionale nella redazione del piano di emergenza

Il presidente Rossi contesta le risposte date dal comitato tecnico regionale nella redazione del piano di emergenza

Il presidente Rossi contesta le risposte date dal comitato tecnico regionale nella redazione del piano di emergenza

Il presidente Rossi contesta le risposte date dal comitato tecnico regionale nella redazione del piano di emergenza

Il presidente Rossi contesta le risposte date dal comitato tecnico regionale nella redazione del piano di emergenza

Il presidente Rossi contesta le risposte date dal comitato tecnico regionale nella redazione del piano di emergenza

Il presidente Rossi contesta le risposte date dal comitato tecnico regionale nella redazione del piano di emergenza

Il presidente Rossi contesta le risposte date dal comitato tecnico regionale nella redazione del piano di emergenza

Il presidente Rossi contesta le risposte date dal comitato tecnico regionale nella redazione del piano di emergenza

Il presidente Rossi contesta le risposte date dal comitato tecnico regionale nella redazione del piano di emergenza

Il presidente Rossi contesta le risposte date dal comitato tecnico regionale nella redazione del piano di emergenza

Il presidente Rossi contesta le risposte date dal comitato tecnico regionale nella redazione del piano di emergenza

Il presidente Rossi contesta le risposte date dal comitato tecnico regionale nella redazione del piano di emergenza

Il presidente Rossi contesta le risposte date dal comitato tecnico regionale nella redazione del piano di emergenza

Il presidente Rossi contesta le risposte date dal comitato tecnico regionale nella redazione del piano di emergenza

Il presidente Rossi contesta le risposte date dal comitato tecnico regionale nella redazione del piano di emergenza

Il presidente Rossi contesta le risposte date dal comitato tecnico regionale nella redazione del piano di emergenza

Il presidente Rossi contesta le risposte date dal comitato tecnico regionale nella redazione del piano di emergenza

Il presidente Rossi contesta le risposte date dal comitato tecnico regionale nella redazione del piano di emergenza

Il presidente Rossi contesta le risposte date dal comitato tecnico regionale nella redazione del piano di emergenza

Il presidente Rossi contesta le risposte date dal comitato tecnico regionale nella redazione del piano di emergenza

Il presidente Rossi contesta le risposte date dal comitato tecnico regionale nella redazione del piano di emergenza

Il presidente Rossi contesta le risposte date dal comitato tecnico regionale nella redazione del piano di emergenza

Il presidente Rossi contesta le risposte date dal comitato tecnico regionale nella redazione del piano di emergenza

Il presidente Rossi contesta le risposte date dal comitato tecnico regionale nella redazione del piano di emergenza

Il presidente Rossi contesta le risposte date dal comitato tecnico regionale nella redazione del piano di emergenza

Il presidente Rossi contesta le risposte date dal comitato tecnico regionale nella redazione del piano di emergenza

Il presidente Rossi contesta le risposte date dal comitato tecnico regionale nella redazione del piano di emergenza

Il presidente Rossi contesta le risposte date dal comitato tecnico regionale nella redazione del piano di emergenza

Il presidente Rossi contesta le risposte date dal comitato tecnico regionale nella redazione del piano di emergenza



Una vista aerea dell'impianto gpl di Chioggia.

Il presidente Rossi contesta le risposte date dal comitato tecnico regionale nella redazione del piano di emergenza

Il presidente Rossi contesta le risposte date dal comitato tecnico regionale nella redazione del piano di emergenza

Il presidente Rossi contesta le risposte date dal comitato tecnico regionale nella redazione del piano di emergenza

Il presidente Rossi contesta le risposte date dal comitato tecnico regionale nella redazione del piano di emergenza

Il presidente Rossi contesta le risposte date dal comitato tecnico regionale nella redazione del piano di emergenza

Il presidente Rossi contesta le risposte date dal comitato tecnico regionale nella redazione del piano di emergenza

Il presidente Rossi contesta le risposte date dal comitato tecnico regionale nella redazione del piano di emergenza

Il presidente Rossi contesta le risposte date dal comitato tecnico regionale nella redazione del piano di emergenza

Il presidente Rossi contesta le risposte date dal comitato tecnico regionale nella redazione del piano di emergenza

Il presidente Rossi contesta le risposte date dal comitato tecnico regionale nella redazione del piano di emergenza

Il presidente Rossi contesta le risposte date dal comitato tecnico regionale nella redazione del piano di emergenza

Il presidente Rossi contesta le risposte date dal comitato tecnico regionale nella redazione del piano di emergenza

Il presidente Rossi contesta le risposte date dal comitato tecnico regionale nella redazione del piano di emergenza

Il presidente Rossi contesta le risposte date dal comitato tecnico regionale nella redazione del piano di emergenza

Il presidente Rossi contesta le risposte date dal comitato tecnico regionale nella redazione del piano di emergenza

Il presidente Rossi contesta le risposte date dal comitato tecnico regionale nella redazione del piano di emergenza

Il presidente Rossi contesta le risposte date dal comitato tecnico regionale nella redazione del piano di emergenza

Il presidente Rossi contesta le risposte date dal comitato tecnico regionale nella redazione del piano di emergenza

Il presidente Rossi contesta le risposte date dal comitato tecnico regionale nella redazione del piano di emergenza

Il presidente Rossi contesta le risposte date dal comitato tecnico regionale nella redazione del piano di emergenza

Il presidente Rossi contesta le risposte date dal comitato tecnico regionale nella redazione del piano di emergenza

Il presidente Rossi contesta le risposte date dal comitato tecnico regionale nella redazione del piano di emergenza

Il presidente Rossi contesta le risposte date dal comitato tecnico regionale nella redazione del piano di emergenza

Il presidente Rossi contesta le risposte date dal comitato tecnico regionale nella redazione del piano di emergenza

Il presidente Rossi contesta le risposte date dal comitato tecnico regionale nella redazione del piano di emergenza

Il presidente Rossi contesta le risposte date dal comitato tecnico regionale nella redazione del piano di emergenza

Il presidente Rossi contesta le risposte date dal comitato tecnico regionale nella redazione del piano di emergenza

Il presidente Rossi contesta le risposte date dal comitato tecnico regionale nella redazione del piano di emergenza

Il presidente Rossi contesta le risposte date dal comitato tecnico regionale nella redazione del piano di emergenza

Il presidente Rossi contesta le risposte date dal comitato tecnico regionale nella redazione del piano di emergenza

Il presidente Rossi contesta le risposte date dal comitato tecnico regionale nella redazione del piano di emergenza

Il presidente Rossi contesta le risposte date dal comitato tecnico regionale nella redazione del piano di emergenza

Il presidente Rossi contesta le risposte date dal comitato tecnico regionale nella redazione del piano di emergenza

Il presidente Rossi contesta le risposte date dal comitato tecnico regionale nella redazione del piano di emergenza

Il presidente Rossi contesta le risposte date dal comitato tecnico regionale nella redazione del piano di emergenza

Il presidente Rossi contesta le risposte date dal comitato tecnico regionale nella redazione del piano di emergenza

Il presidente Rossi contesta le risposte date dal comitato tecnico regionale nella redazione del piano di emergenza

Il presidente Rossi contesta le risposte date dal comitato tecnico regionale nella redazione del piano di emergenza

Il presidente Rossi contesta le risposte date dal comitato tecnico regionale nella redazione del piano di emergenza

Il presidente Rossi contesta le risposte date dal comitato tecnico regionale nella redazione del piano di emergenza

Il presidente Rossi contesta le risposte date dal comitato tecnico regionale nella redazione del piano di emergenza

Il presidente Rossi contesta le risposte date dal comitato tecnico regionale nella redazione del piano di emergenza

Il presidente Rossi contesta le risposte date dal comitato tecnico regionale nella redazione del piano di emergenza

Il presidente Rossi contesta le risposte date dal comitato tecnico regionale nella redazione del piano di emergenza

Il presidente Rossi contesta le risposte date dal comitato tecnico regionale nella redazione del piano di emergenza

Il presidente Rossi contesta le risposte date dal comitato tecnico regionale nella redazione del piano di emergenza

Il presidente Rossi contesta le risposte date dal comitato tecnico regionale nella redazione del piano di emergenza

Il presidente Rossi contesta le risposte date dal comitato tecnico regionale nella redazione del piano di emergenza

Il presidente Rossi contesta le risposte date dal comitato tecnico regionale nella redazione del piano di emergenza

Il presidente Rossi contesta le risposte date dal comitato tecnico regionale nella redazione del piano di emergenza

Il presidente Rossi contesta le risposte date dal comitato tecnico regionale nella redazione del piano di emergenza

Il presidente Rossi contesta le risposte date dal comitato tecnico regionale nella redazione del piano di emergenza

Il presidente Rossi contesta le risposte date dal comitato tecnico regionale nella redazione del piano di emergenza

Il presidente Rossi contesta le risposte date dal comitato tecnico regionale nella redazione del piano di emergenza

Il presidente Rossi contesta le risposte date dal comitato tecnico regionale nella redazione del piano di emergenza

Il presidente Rossi contesta le risposte date dal comitato tecnico regionale nella redazione del piano di emergenza

Il presidente Rossi contesta le risposte date dal comitato tecnico regionale nella redazione del piano di emergenza

Il presidente Rossi contesta le risposte date dal comitato tecnico regionale nella redazione del piano di emergenza

Il presidente Rossi contesta le risposte date dal comitato tecnico regionale nella redazione del piano di emergenza

Il presidente Rossi contesta le risposte date dal comitato tecnico regionale nella redazione del piano di emergenza

Il presidente Rossi contesta le risposte date dal comitato tecnico regionale nella redazione del piano di emergenza

Il presidente Rossi contesta le risposte date dal comitato tecnico regionale nella redazione del piano di emergenza

Il presidente Rossi contesta le risposte date dal comitato tecnico regionale nella redazione del piano di emergenza

Il presidente Rossi contesta le risposte date dal comitato tecnico regionale nella redazione del piano di emergenza

Il presidente Rossi contesta le risposte date dal comitato tecnico regionale nella redazione del piano di emergenza

Il presidente Rossi contesta le risposte date dal comitato tecnico regionale nella redazione del piano di emergenza

Il presidente Rossi contesta le risposte date dal comitato tecnico regionale nella redazione del piano di emergenza

Il presidente Rossi contesta le risposte date dal comitato tecnico regionale nella redazione del piano di emergenza

Il caso

"Contributi alla Culmv privati assenti"

L'intesa è arrivata, ma quanto era stato fissato dal punto di vista economico come riconoscimento al lavoro, quello ancora no. Il caso viene sollevato da Giovanni Lunardon, capogruppo Pd in Regione, e riguarda la vicenda degli adeguamenti tariffari decisi a favore della Compagnia Unica. Dopo mesi di confronto, infatti, si era arrivati alla firma di un'intesa che gettava le basi per un accordo di lungo periodo, ponendo così le condizioni per la fine di una gestione emergenziale da affrontare a ogni scadenza di bilancio dei portuali. «Nonostante l'intesa firmata ad agosto fra **autorità portuale**, Compagnia Unica e Confindustria Genova - Sezione Terminal Operator - spiega in una nota Lunardon - i terminalisti, con l'eccezione di Psa, non hanno ancora versato alla Culmv i contributi e gli adeguamenti tariffari relativi al 2018, che si erano impegnati a corrispondere a partire dal mese di settembre. Inoltre quell'accordo prevedeva che, sempre a settembre, venisse convocato un tavolo permanente sulla portualità in modo da definire le nuove tariffe per il 2019. Ma anche in questo caso non è stato raggiunto alcun risultato». Dura la posizione del consigliere Pd su una situazione che dovrebbe essere già stata chiusa. «È inaccettabile che quell'intesa firmata da tutti non venga onorata - aggiunge - Gli accordi vanno rispettati, anche perché in questo modo si mettono a rischio gli stipendi dei lavoratori della Culmv. In consiglio regionale ho chiesto al presidente Toti, tramite un'interrogazione, di chiarire la vicenda e di farsi parte attiva affinché vengano versati gli adeguamenti tariffari per il 2018 e definite le nuove tariffe come previsto dall'intesa. Toti ha risposto che la Regione non è competente in materia. Garantire quanto pattuito alla Compagnia e contribuire alla pace sociale, condizione fondamentale per lo sviluppo del porto, sono temi che dovrebbero interessare, e parecchio, alle istituzioni. Per questa ragione ho chiesto e continuerò a farlo nei prossimi giorni che Regione e Comune si attivino affinché l'accordo di agosto venga rispettato e i lavoratori della Culmv abbiano quanto gli spetta».



The Medi Telegraph

Genova, Voltri

I terminalisti genovesi: "Onoreremo gli impegni quando lo farà anche la Culmv"

Genova - «In merito alle dichiarazioni del Consigliere regionale PD Giovanni Lunardon, riportate sul SecoloXIX/TheMediTelegraph di oggi, Confindustria Genova precisa che le Aziende Terminaliste associate hanno sempre rispettato gli impegni assunti». Lo scrivono gli industriali in una nota. «L' intesa sottoscritta tra Confindustria Genova, **Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale** e Culmv-Paride Batini, l' 8 agosto scorso, prevede che il pagamento da parte delle aziende della Sezione Terminal Operators sia subordinato a determinate condizioni che a oggi non si sono verificate. Non appena saranno soddisfatte tali condizioni, le aziende associate a Confindustria Genova onoreranno, come hanno sempre fatto, i loro impegni».



A settembre il traffico delle merci nel porto di Genova è diminuito del -7,3%

Nei primi nove mesi del 2019 il calo è stato del -2,4%. Lo scorso settembre il traffico delle merci movimentato dal **porto di Genova** è diminuito del -7,3% attestandosi a 4,47 milioni di tonnellate rispetto a 4,83 milioni di tonnellate nel settembre 2018. Nel settore delle merci varie il calo è stato complessivamente del -2,0%, con un traffico containerizzato che è ammontato a 1,97 milioni di tonnellate (-3,4%) totalizzate con una movimentazione di container pari a 202.212 teu (-4,8%) e con le merci convenzionali aumentate del +1,1% a 902mila teu. Nel segmento delle rinfuse liquide il traffico degli oli minerali è stato di 1,28 milioni di tonnellate (-15,3%), quello degli oli vegetali e vino di 13mila tonnellate (-60,3%) e quello dei prodotti chimici di 52mila tonnellate (+83,2%). Le rinfuse solide nel settore commerciale sono cresciute del +317,2% salendo a 81mila tonnellate, mentre quelle nel comparto industriale sono diminuite del -46,6% a 117mila tonnellate. Le forniture di combustibili e provviste di bordo sono state pari a 57mila tonnellate (-32,3%). A settembre 2019 i passeggeri movimentati nello scalo portuale genovese sono stati 454mila (+2,4%), di cui 308mila nel settore dei traghetti (+3,2%) e 145mila in quello delle crociere (+0,8%). Nei primi nove mesi di quest' anno il traffico complessivo delle merci è stato di 40,83 milioni di tonnellate, con una flessione del -2,4% sullo stesso periodo del 2018. Il volume delle merci varie ha registrato una riduzione del -1,7% a 26,39 milioni di tonnellate, incluse 18,71 milioni di tonnellate di merci in container (-2,9%) con una movimentazione di contenitori pari a 1.940.833 teu (+4,3%) e 7,70 milioni di tonnellate di merci convenzionali (+1,2%). Gli oli minerali sono ammontati a 11,03 milioni di tonnellate (-2,9%) e le altre rinfuse liquide a 617mila tonnellate (+14,7%), di cui 198mila tonnellate di oli vegetali e vino (+15,3%) e 419mila tonnellate di prodotti chimici (+14,4%). Le rinfuse secche nel segmento commerciale si sono attestate a 476mila tonnellate (+30,2%) e in quello industriale a 1,64 milioni di tonnellate (-15,1%). Nel periodo gennaio-settembre del 2019 i passeggeri sono stati 2,94 milioni (+13,6%), di cui 1,94 milioni nel segmento dei traghetti (+4,3%) e 997mila in quello delle crociere (+37,4%).



Incidente sul lavoro in porto a Genova, 46enne ferito gravemente a una mano

GENOVA - Incidente sul lavoro nel tardo pomeriggio di martedì nell' area portuale di Genova . Un lavoratore di 46 anni è rimasto gravemente ferito a una mano. L' uomo è stato soccorso dai medici del 118 ed è stato portato d' urgenza all' ospedale San Paolo di Savona in codice rosso. Da chiarire l' esatta dinamica dell' incidente. Secondo quanto ricostruito l' uomo stava coordinando la sua squadra quando il carrello di un container si è abbassato di colpo e gli ha schiacciato la mano. Approfondimenti

Commercio: intesa su riqualificazione attività a Sestri Levante Maltempo, sciopero al porto della Spezia: l' **AdSP** respinge le accuse Caso ex Ilva, lavoratori a rischio: Genova pronta a mobilitarsi contro il Governo Esplosione in una cascina nell' Alessandrino, tra le vittime anche un albanese

"Misure cervellotiche e penalizzanti" i benzinai contro il Governo: al via lo sciopero Video M5s, Beppe Grillo: "Noi come nave di Teseo, siamo cambiati". E poi grida: "Maledetti!" Danni maltempo, benzinai Arenzano: "Ormai sono rassegnato, ogni volta sempre cos" A Ornella Marchese la "Rete d' Oro" della Federvolley Liguria Caso ex Ilva, lavoratori a rischio: Genova pronta a mobilitarsi contro il Governo

Commenti.

CRONACA
Trasportato d'urgenza al San Paolo di Savona
Incidente sul lavoro in porto a Genova, 46enne ferito gravemente a una mano
 mercoledì 06 novembre 2019

GENOVA - Incidente sul lavoro nel tardo pomeriggio di martedì nell'area portuale di Genova. Un lavoratore di 46 anni è rimasto gravemente ferito a una mano.

L'uomo è stato soccorso dai medici del 118 ed è stato portato d'urgenza all'ospedale San Paolo di Savona in codice rosso. Da chiarire l'esatta dinamica dell'incidente. Secondo quanto ricostruito l'uomo stava coordinando la sua squadra quando il carrello di un container si è abbassato di colpo e gli ha schiacciato la mano.

Approfondimenti

- Commercio: intesa su riqualificazione attività a Sestri Levante
- Maltempo, sciopero al porto della Spezia: l'AdSP respinge le accuse
- Caso ex Ilva, lavoratori a rischio: Genova pronta a mobilitarsi contro il Governo
- Explosione in una cascina nell'Alessandrino, tra le vittime anche un albanese
- "Misure cervellotiche e penalizzanti" i benzinai contro il Governo: al via lo sciopero

Video

- M5s, Beppe Grillo: "Noi come nave di Teseo, siamo cambiati". E poi grida: "Maledetti!"
- Danni maltempo, benzinai Arenzano: "Ormai sono rassegnato, ogni volta sempre cos"
- A Ornella Marchese la "Rete d'Oro" della Federvolley Liguria
- Caso ex Ilva, lavoratori a rischio: Genova pronta a mobilitarsi contro il Governo

Commenti

0 Commenti

Sei tu?

Nuova viabilità in porto, Rettighieri: "Due anni e mezzo per il nuovo varco di ponente"

ELISABETTA BIANCALANI

di Elisabetta Biancalani mercoledì 06 novembre 2019 GENOVA - Viaggio di Primocanale in porto con il responsabile per l'attuazione del programma straordinario di opere per lo scalo, Marco Rettighieri, nominato dal commissario del nuovo ponte, Marco Bucci. Sul tavolo ci sono 130 milioni di euro che nei prossimi due anni e mezzo cambieranno il volto della viabilità non solo portuale ma anche privata, evitando alcune interconnessioni, spesso pericolose, tra auto e tir. "Il varco di ponente si troverà all'incrocio tra via della Superba, conosciuta anche come via del Papa, e via 30 giugno. Oggi c'è una distesa di sabbia ma a fine 2019 si chiuderanno i bandi di gara e quindi contiamo di aprire i cantieri all'inizio del 2020. Da lì bisogna contare 30 mesi, quindi sarà pronto a metà del 2022" spiega Rettighieri. Stessa tempistica per le altre opere previste dal piano straordinario, come il nuovo ponte del Papa, oggi stretto e basso, tra il terminal Messina e i container di Spinelli a Cornigliano: "Verrà ampliato, sarà più alto e senza piloni nel Polcevera". Si passa poi al nuovo varco Etiopia in quota, cioè non più a raso come oggi (con pericolosi incroci con le auto private, in lungomare Canepa, all'altezza della caserma della Guardia di Finanza), e al varco di San Benigno con accesso diretto dal casello di Genova Ovest e immissione alla nuova calata Bettolo e terminal Sech, senza interferenze con il traffico privato. A questo si aggiunge il nuovo tunnel di Molo nuovo, qui parliamo di ferrovia, all'altezza dell'accesso al terminal Traghetto, che collegherà il porto con la linea nazionale ed europea con la possibilità di avere treni da 750 metri, quelli realmente economicamente sostenibili, oltre al rifacimento dei binari in porto e al nuovo parco di Fuori Muro che gestisce le manovre ferroviarie nel porto di Genova. Tutto a metà 2022, se tutto andrà bene, se non ci saranno ricorsi. Approfondimenti Vertenza Gnv, revocato lo sciopero generale al porto di Genova Maltempo, sciopero al porto della Spezia: l'AdSP respinge le accuse Crisi ex Ilva, Confrtrasporto: "Governo inconcludente, incapace e inadeguato" Assistenza agli anziani, assessore Viale: "Confermati servizi di call center e trasporto"



Road Show in Asia del Gruppo Contship

GAM EDITORI

6 novembre 2019 - Il Gruppo Contship Italia ha concluso positivamente il suo quinto Road Show in Asia il 1° Novembre 2019, dopo aver incontrato oltre 200 professionisti della supply chain durante gli eventi organizzati negli hub asiatici di Seul, Shanghai, Hong Kong, Taipei e Singapore. Fil-rouge nei dibattiti e negli incontri "one to one", il tema della gestione del rischio per supply-chain sempre più internazionali e frammentate. Una opportunità per i **porti** gateway del Mediterraneo come La Spezia che possono rappresentare una valida alternativa all' instradamento delle merci containerizzate scambiate con i paesi del centro e Sud Europa, soprattutto grazie a servizi intermodali sempre più efficienti e competitivi. Si pone il tema sulla possibilità ed abilità dei **porti** Italiani di giocare in "premier league" ovvero sui grandi flussi internazionali invece che limitarsi alla gestione dei traffici domestici.



«Unigrà, ora tocca al raccordo»

Dopo il centro di stoccaggio al porto, Lama dei Verdi chiede l'entrata in funzione del collegamento ferroviario

"Unigrà riduce del 70 per cento il traffico di camion". Così, osserva Luciana Lama dei Verdi di Conselice, «titola impropriamente l'amministrazione comunale di Conselice nel suo sito web e né il comunicato che ne segue fa chiarezza sulla realtà dei fatti. Con la possibilità di stoccaggio al **porto di Ravenna**, l'Unigrà non avrà più la necessità di trasportare nel minor tempo possibile l'olio dal **porto** a Conselice per limitare i costi di attracco della nave alla banchina. L'andirivieni dei camion, pur restando inalterato nell'arco dell'anno, non sarà più concentrato in pochi giorni ogni mese». Alla luce di queste considerazioni, l'esponente dei Verdi rileva che è «grave il commento del sindaco Paola Pula, che la definisce un'ottima notizia che porterà, assieme all'allargamento della via Gardizza, ad alleggerire il traffico pesante sui centri della Bassa Romagna. Niente di vero, ma ancor più grave è che il primo cittadino non parli di far rispettare quella prescrizione, vincolante per il funzionamento della centrale Unigrà, che imponeva dall'ottobre 2009 la realizzazione di una bretella ferroviaria per il trasporto su rotaia dell'olio dal **porto** allo stabilimento». Lama sottolinea che «di deroga in deroga da parte di una 'compiacente', per dirla con un eufemismo, amministrazione regionale e grazie alle amministrazioni comunali di Conselice e Lugo e all'Unione dei Comuni, si è arrivati al 2016 per la realizzazione della bretella e al 2019 per la possibilità di stoccaggio al **porto**, condizione indispensabile per attuare il trasporto degli olii su rotaia. Ora entrambe le condizioni ci sono e, anche se con ritardo, le amministrazioni interessate devono pretendere il rispetto della prescrizione che è un vincolo autorizzativo per il funzionamento della centrale». Ma a che punto è la 'funzionalità' del raccordo ferroviario realizzato presso lo stabilimento Unigrà? «Non è ancora attivo - fanno sapere dall'azienda conselicese - perchè è in corso da parte di Rete Ferroviaria Italiana (Rfi) l'adeguamento della sicurezza della linea stessa. Questo intervento è previsto nella convenzione tra Unigrà e Rfi e nella quale Unigrà ha partecipato nei costi di adeguamento con un investimento di 700mila euro». I.s.



Unigrà avvia il nuovo parco serbatoi al porto di Ravenna. Riduzione del traffico quotidiano da e verso lo stabilimento

Dopo aver acquisito nel 2016 un terminal costiero nel **porto di Ravenna**, al fine di gestire al meglio l'arrivo delle materie prime dai paesi partner tramite la propria controllata al 100% Italterminali Srl, Unigrà - gruppo agroindustriale di Conselice (RA) - ha realizzato un parco serbatoi dedicato allo stoccaggio in loco degli oli vegetali grezzi diretti allo stabilimento per la successiva trasformazione. Una risposta concreta alle istanze della popolazione in tema di riduzione del traffico su gomma che quotidianamente interessa la tratta **Porto di Ravenna-Stabilimento di Conselice** e ritorno. "Attraverso questo centro di stoccaggio da 50 mila tonnellate - spiega Davide Magnani, Direttore di Stabilimento dell'azienda - possiamo diluire il traffico in maniera importante, rendendolo meno impattante per abitanti e pendolari del territorio. Se prima - specifica - nel momento di sbarco della nave arrivavamo a movimentare anche 200 camion al giorno, ora non supereremo i 60". Il nuovo parco serbatoi, che ha comportato un investimento da parte dell'azienda di circa 10 milioni di euro, presenta ovviamente ricadute anche in termini occupazionali: sono 5 i dipendenti del terminal costiero a cui si affianca il personale di sbarco in occasione dell'arrivo delle navi. E sono mediamente due le navi che approdano ogni mese al terminal per un trasporto totale di circa 380 mila tonnellate di oli vegetali l'anno. Corporate background Unigrà Unigrà è un gruppo agroindustriale con sede a Conselice (RA), nato nel 1972 grazie al fondatore Luciano Martini, che opera nel settore della trasformazione e vendita di food ingredients e semilavorati destinati alla produzione alimentare, in particolare dolciaria. Il gruppo oggi è una realtà internazionale che presenta ricavi per circa 660 milioni di euro, oltre 1.000 dipendenti, ed esporta il 45% del suo volume d'affari grazie a 16 consociate estere, 2 branch e una numerosa rete di distributori e importatori in più di 100 Paesi nel mondo.

The screenshot shows the RavennaWebTV website interface. At the top, there's a navigation bar with categories like CRONACA, CULTURA, ECONOMIA, POLITICA, SCUOLA & UNIVERSITÀ, SOCIALE, and SPORT. Below this is a search bar and a 'moreno' logo. The main headline reads: 'Unigrà avvia il nuovo parco serbatoi al porto di Ravenna. Riduzione del traffico quotidiano da e verso lo stabilimento'. The article text is partially visible, matching the text in the main block. To the right of the article, there are several small video thumbnails with titles like 'Mi incontro con la Regione', 'Il Festival di Zingales', and 'Il Presidente Mattarella a Zingales'. At the bottom right, there's a blue box with the text 'Hai scelto Apple? Scegli noi.' and 'Modi Store sta rinnovando'.

Il Tirreno (ed. Piombino-Elba)

Piombino, Isola d' Elba

luigi lanera

«La calata non diventi dormitorio per barche»

PORTOFERRAIO. «La calata di Portoferraio non può essere un dormitorio invernale per le barche». È quanto afferma il consigliere Luigi Lanera che, a tale proposito, ha presentato un' interrogazione che sarà discussa nel prossimo consiglio comunale. «Negli anni passati ho più volte criticato la vecchia amministrazione per il fatto che tutti gli inverni la calata veniva riempita da imbarcazioni in sosta senza la presenza di equipaggio a bordo - racconta Lanera - tale scelta era considerata dannosa per il sistema economico del centro storico di Portoferraio poiché la darsena dovrebbe essere sfruttata in modo tale da generare presenze turistiche anche nel periodo invernale. Ad oggi con la nuova amministrazione, e dopo sei mesi di "rodaggio" ci rendiamo conto che si persevera nel medesimo errore». La proposta di Lanera, già evidenziata nel programma elettorale presentato in occasione delle ultime elezioni comunali, consisteva nel creare eventi in darsena medicea affinché il flusso turistico generato da nuove iniziative in porto avesse il fine di produrre indotto economico per la città. «Intendo stimolare la nuova amministrazione affinché possa rivedere e correggere scelte gestionali sbagliate a giudizio anche dei cittadini di Portoferraio che hanno condiviso il nostro programma. Sollecito inoltre il nuovo sindaco ad una celere deforestazione delle fortezze Medicee. In conclusione mi auguro che i nostri nuovi amministratori capiscano che l' economia di una città turistica non può aspettare». --

Liti, violenza e botte alla moglie
Denunciato un uomo di 40 anni

La polizia interviene dopo aver ascoltato la donna con la procura del codice rosso. Il marito dovrà restare a disposizione della giustizia per una cura preventiva

INTERVISTA Un uomo di 40 anni, di Portoferraio, è stato denunciato per liti, violenza e botte alla moglie. La donna, di 35 anni, ha denunciato il marito alla polizia dopo averlo picchiato e averlo trascinato per le scale di casa. L'uomo è stato denunciato per liti, violenza e botte alla moglie. La donna ha denunciato il marito alla polizia dopo averlo picchiato e averlo trascinato per le scale di casa. L'uomo è stato denunciato per liti, violenza e botte alla moglie. La donna ha denunciato il marito alla polizia dopo averlo picchiato e averlo trascinato per le scale di casa.



Un uomo di 40 anni, di Portoferraio, è stato denunciato per liti, violenza e botte alla moglie. La donna, di 35 anni, ha denunciato il marito alla polizia dopo averlo picchiato e averlo trascinato per le scale di casa. L'uomo è stato denunciato per liti, violenza e botte alla moglie. La donna ha denunciato il marito alla polizia dopo averlo picchiato e averlo trascinato per le scale di casa.

È stato un successo
la missione turistica
in terra svizzera

La delegazione di Portoferraio ha concluso con successo la sua missione turistica in Svizzera. Gli ospiti hanno apprezzato la accoglienza e le iniziative organizzate. La delegazione di Portoferraio ha concluso con successo la sua missione turistica in Svizzera. Gli ospiti hanno apprezzato la accoglienza e le iniziative organizzate.

In tanti sul molo del porto
per l'ultimo saluto a Sara

Un grande numero di persone si è radunato sul molo del porto di Portoferraio per l'ultimo saluto a Sara. La cerimonia è stata molto commovente e ha visto la partecipazione di molti cittadini. Un grande numero di persone si è radunato sul molo del porto di Portoferraio per l'ultimo saluto a Sara. La cerimonia è stata molto commovente e ha visto la partecipazione di molti cittadini.

Jindal, il futuro oltre Piombino? Braccio di ferro tra Rossi e Renzi

L'ipotizzato interesse del gruppo indiano per il salvataggio dell' Ilva di Taranto al centro del duello politico Oggi il vertice dell'azienda sarà in Toscana per seguire gli sviluppi del piano di rilancio industriale

PIOMBINO «Jindal arriva a Piombino e quindi non va a Roma a interessarsi dell' Ilva di Taranto, com'è stato detto con una fake news». Il presidente della Regione Enrico Rossi risponde così all'ipotesi lanciata dal leader di Italia Viva Matteo Renzi. Una polemica a distanza tra i due che già in passato avevano duellato spesso. «Se Arcelor Mittal si tira indietro, perché non andare a ripescare il secondo classificato in quella gara che portò il gruppo franco indiano a rilevare le acciaierie di Taranto? » Matteo Renzi, smentendo di essere al lavoro per costituire una cordata che possa rilevare l'Ilva, ha avanzato la proposta che aprirebbe la strada alla cordata guidata da Jindal e nel cui consiglio di amministrazione siede Marco Carrai, amico e già collaboratore del senatore di Rignano. «Nessuno di noi fa nascere cordate, ma se si arrivasse al recesso, essendo Mittal il primo ad arrivare, se salta l'impegno di Mittal ci va il secondo arrivato». In realtà la cordata che era composta da Jindal, Cassa Depositi e Prestiti, Arvedi e Del Vecchio, è stata cancellata dal registro delle imprese già nel 2017. Difficile riesumarla, Arvedi e Del Vecchio hanno già smentito qualsiasi ripensamento. Ma il disimpegno di ArcelorMittal da Taranto può scatenare una reazione a catena che porti Jindal a mettere in secondo piano gli investimenti su Piombino per concentrarsi sull'ex Ilva? Il quadro generale e anche i segnali che arrivano dall'azienda indiana ai sindacati hanno però rasserenato gli animi in città. Sajjan Jindal oggi sarà a Piombino, una visita programmata da tempo per seguire gli sviluppi del piano di rilancio dello stabilimento che è tornato a produrre rotaie per l'alta velocità in un sol pezzo di 108 metri (uno dei pochi in Europa), barre e vergella. Sono riprese le esportazioni con forniture importanti alla rete ferroviaria del Portogallo e alla metropolitana di Barcellona e lavorano stabilmente circa 750 dei 2000 dipendenti (il resto è in cassa integrazione). Da Jindal oggi si attendono conferme per la riqualificazione degli impianti (sono già in cantiere i lavori 35 milioni di euro) e altri investimenti con una nuova linea per la produzione di rotaie, un segmento di mercato che sta andando bene pur in un quadro generale non esaltante per il settore acciaio a causa del calo dei consumi determinato dalla crisi dell'auto. Inoltre Jindal incontrerà anche i rappresentanti dell'Autorità di Porto per le questioni relative alla logistica e alle concessioni delle banchine. Il governatore Rossi infine ha spiegato ieri di aver avuto modo di parlare con la dirigenza di Jindal e che «loro confermano» il piano di rilancio dell'acciaieria «pure in un quadro particolarmente preoccupante, perché dopo i dazi di Trump l'acciaio non tira così come qualche tempo fa». M.P.

24 | L'ESPRESSO | 7 NOVEMBRE 2019

Jindal, il futuro oltre Piombino? Braccio di ferro tra Rossi e Renzi

L'ipotizzato interesse del gruppo indiano per il salvataggio dell'Ilva di Taranto al centro del duello politico. Oggi il vertice dell'azienda sarà in Toscana per seguire gli sviluppi del piano di rilancio industriale

ESCLUSIVO

Il leader di Italia Viva Matteo Renzi ha lanciato una polemica a distanza con il presidente della Regione Toscana Enrico Rossi. Il duello si è aperto con una polemica sul futuro dell'Ilva di Taranto. Il leader di Italia Viva ha chiesto a Rossi di non farsi ingannare da una fake news che lo vede al centro di una cordata per la ripresa dell'acciaieria di Taranto. Rossi ha risposto che Jindal è già in Toscana e che il piano di rilancio è in corso. Il duello si è chiuso con un'ironia di Renzi: «Se Arcelor Mittal si tira indietro, perché non andare a ripescare il secondo classificato in quella gara che portò il gruppo franco indiano a rilevare le acciaierie di Taranto?»

IL CAPOGRUPPO

Sajjan Jindal, leader del gruppo indiano, è in città per seguire gli sviluppi del piano di rilancio dell'Ilva di Taranto. L'azienda è in fase di riqualificazione e si attendono conferme per la produzione di rotaie e barre. Jindal ha incontrato i rappresentanti dell'Autorità di Porto e il governatore Rossi.

IL CAPOGRUPPO

Il leader di Italia Viva Matteo Renzi ha lanciato una polemica a distanza con il presidente della Regione Toscana Enrico Rossi. Il duello si è aperto con una polemica sul futuro dell'Ilva di Taranto. Il leader di Italia Viva ha chiesto a Rossi di non farsi ingannare da una fake news che lo vede al centro di una cordata per la ripresa dell'acciaieria di Taranto. Rossi ha risposto che Jindal è già in Toscana e che il piano di rilancio è in corso. Il duello si è chiuso con un'ironia di Renzi: «Se Arcelor Mittal si tira indietro, perché non andare a ripescare il secondo classificato in quella gara che portò il gruppo franco indiano a rilevare le acciaierie di Taranto?»

IL CAPOGRUPPO

Sajjan Jindal, leader del gruppo indiano, è in città per seguire gli sviluppi del piano di rilancio dell'Ilva di Taranto. L'azienda è in fase di riqualificazione e si attendono conferme per la produzione di rotaie e barre. Jindal ha incontrato i rappresentanti dell'Autorità di Porto e il governatore Rossi.

Un tè da RISTORI
Luigi Guasti
Luigi Pellanda

5 novembre - 20 novembre 2019
Inaugurazione sabato 5 novembre ore 12.00
(Dopo il tè) ore 15.00
Spettacolo inaugurativo domenica 10 novembre ore 18.00 / 19.00

FLORENCE ART GALLERY

Donna Gualandri - 0573 200000 - 0573 200000
www.florenceartgallery.it

ZES: FEBBO, "CHIEDIAMO A MINISTRO PROVENZANO IMMEDIATA APPROVAZIONE"

PESSCARA - "Chiediamo al ministro per la Coesione territoriale Giuseppe Provenzano di approvare immediatamente la proposta della Zona Economica Speciale (Zes) della Regione Abruzzo poiché questa situazione di stallo sta producendo non pochi danni al territorio". Lo afferma l' assessore alle Attività produttive, Mauro Febbo , in merito alla nota arrivata alla Regione dallo stesso Ministero. "E' una nota che ci lascia perplessi - chiarisce Febbo - Solo il 30 aprile scorso il capo del settore Legislativo del ministero della Coesione territoriale, Gianfranco Romeo, aveva comunicato l' approvazione della Zes da parte del ministero delle Infrastrutture con delle osservazioni, in merito ad alcune proposte di defiscalizzazione di competenza statale per i potenziali investitori in aree Zes, da parte del ministero dell' Economia a cui abbiamo dato prontamente seguito con la decisione della Giunta dello scorso maggio. Non capiamo cosa sia mutato nel quadro appena descritto". "Ad ogni modo è abbastanza agevole dare una risposta esaustiva a tutti i rilievi. Innanzitutto, la risposta più agevole è sul rappresentante regionale in seno all' organo di governo della Zes: l' attuale rappresentante regionale in seno all' **Autorità portuale** di Ancona è Enzo Del Vecchio, di nomina della precedente Giunta regionale. Poiché il testo della proposta di Zes è stato predisposto in una fase di transizione tra le due Giunte, si è preferito adottare sul punto una forma generica che rinviava la decisione alla futura giunta". "Nulla quindi impedisce oggi al presidente Marco Marsilio di dare concretezza a questo aspetto di puro dettaglio. Quanto alle osservazioni sui rapporti con l' **Autorità portuale** di Ancona, il discorso è più complesso e merita un approfondimento. Si ricorderà che le Zes nascono come opportunità concessa a grandi aree portuali del Sud per sfruttare le cosiddette Autostrade del Mare per facilitare i trasporti verso le dorsali del nord delle reti Ten-T. Solo in sede di conversione l' opportunità venne estesa alle regioni in transizione Abruzzo, Molise e Sardegna. E dal momento che nessuna di queste regioni aveva un porto con caratteristiche tali da poter essere adibita a scalo di una Zes, Abruzzo e Molise avrebbero dovuto presentarsi insieme per ottenere il riconoscimento dell' area, anche se l' **Autorità** era sempre da individuare in Ancona o Bari. I porti cosiddetti COR li individua la normativa europea sui trasporti, sono 9 e ben conosciuti". Il fatto che le regioni in transizione non fossero previste dall' inizio è un problema che emerge proprio in occasioni come queste. "La Puglia - aggiunge l' assessore - ce l' ha proprio a Bari; la Campania a Napoli per Salerno; la Calabria ce l' ha a Reggio per Gioia Tauro. Abruzzo e Molise invece hanno una situazione diversa e pagano anche un altro dazio che è dovuto dal fatto che la Regione Marche, sede dell' **Autorità portuale**, non ha caratteristiche né di regione in convergenza come quelle del Sud, né in transizione come appunto Abruzzo e Molise". "Per questo, pur volendo, è difficile programmare uno sviluppo congiunto, dal momento che si tratta di aree con problematiche e prospettive diverse. Per questo motivo, nelle prime interlocuzioni con Ancona, per ora non sono stati affrontati grandi temi progettuali, perché è evidente che ci sono interessi e progetti di sviluppo differenti". "Non sarà sfuggito, al riguardo - prosegue Febbo - la lunga querelle che ha visto opposti istituzioni e territorio circa la possibilità di trasferirsi sotto la potestà di Civitavecchia anziché Ancona e questo non ha facilitato nemmeno la predisposizione di una reale programmazione futura. In verità, l' interesse dell' Abruzzo è quello di far assurgere i suoi porti a veri e propri riferimenti sia per le imprese che operano sul territorio, sia per i loro attuali o futuri interlocutori. L' Abruzzo non ha scelto di proporre una Zes in solitudine: ci è stato costretto per porre rimedio ad una decisione che ha subito e non condiviso. Su un aspetto, forse, la nota del Ministero fa una giusta osservazione ed è quella relativa alla individuazione



Abruzzo Web

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

dei territori da includere nell' area, anche se lo stesso Ministero ci aveva detto che questo poteva essere fatto successivamente". "Ad ogni buon conto, la Regione ha in animo di affrontare nel dettaglio il problema della zonazione, tant' è che ha avviato una serie di incontri specifici con i portatori d' interesse per una definizione di dettaglio. Di Certo - conclude Mauro Febbo- la Regione darà tutte le spiegazioni richieste e questo renderà la sua Zes davvero competitiva".

City Rumors

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

Abruzzo, Zona economica speciale: la Regione chiede approvazione

Chiediamo al neo Ministro di approvare immediatamente la proposta della Zona Economica Speciale della Regione Abruzzo poiché diventa inaccettabile questo stallo ed incomprensibile attendere ancora del tempo, addirittura chiedendoci integrazioni incomprensibili, tra l' altro già dovutamente apportate diversi mesi fa, e delle relative modifiche anche queste già concordate unitamente al Ministero del precedente Governo'. A comunicarlo è l' assessore regionale alle Attività Produttive, Mauro Febbo che spiega quanto segue: 'Stupisce la nota di osservazioni che il ministero del Sud ha fatto pervenire alla Regione in merito alla proposta di istituzione della Zes. Infatti, tramite la nota del 30 aprile u.s. a firma del capo del Settore Legislativo del Ministero del Sud, Gianfranco Romeo, era stata comunicata l' approvazione della Zes da parte del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e comunicate delle osservazioni, in merito ad alcune proposte di defiscalizzazione di competenza statale per i potenziali investitori in aree Zes, da parte del Ministero dell' Economia e delle Finanze a cui abbiamo dato seguito prontamente ed in maniera esaustiva. Con le modifiche approvate dalla giunta nel mese di maggio, la Regione aveva integralmente accolto i suggerimenti del MEF e, pertanto, si attendeva solo l' approvazione della Zes abruzzese, come ci era stato più volte dichiarato dai responsabili dello stesso Ministero. Quindi non si capisce cosa sia cambiato o intervenuto in questo lasso di tempo. Ad ogni modo è abbastanza agevole dare una risposta esaustiva a tutti i rilievi, anzi questa sarà una buona occasione per ribadire la filosofia di

fondo che ha guidato la proposizione della costituzione della Zes così come poi è derivata. Innanzitutto, la risposta più agevole è sul rappresentante regionale in seno all' organo di governo della Zes. Ovviamente al ministero sfuggono alcuni particolari e cogliamo l' occasione per puntualizzare quanto segue. Infatti, l' attuale rappresentante regionale in seno all' **autorità portuale** di Ancona è Enzo Del Vecchio, Capo di Gabinetto della precedente Presidente della Regione Abruzzo. Poiché il testo della proposta di Zes è stato predisposto in una fase di transizione tra due giunte, sembrava indicare l' attuale rappresentante regionale in seno all' **autorità portuale** di Ancona e pertanto si è preferita una forma generica, che rinviava la decisione alla futura giunta. Nulla quindi impedisce oggi al Presidente Marsilio di dare concretezza a questo aspetto di puro dettaglio. Quanto alle osservazioni sui rapporti con l' **autorità portuale** di Ancona, il discorso è più complesso e merita un approfondimento. Si ricorderà che le Zes nascono come opportunità concessa a grandi aree portuali del Sud per sfruttare le cosiddette Autostrade del Mare per facilitare i trasporti verso le dorsali del nord delle reti Ten-T. Solo in sede di conversione l' opportunità venne estesa alle regioni in transizione Abruzzo, Molise e Sardegna. E dal momento che nessuna di queste regioni aveva un porto con caratteristiche tali da poter essere adibita a scalo di una Zes, Abruzzo e Molise avrebbero dovuto presentarsi insieme per ottenere il riconoscimento dell' area, anche se l' **autorità** era sempre da individuare in Ancona o Bari. I porti cosiddetti COR li individua la normativa europea sui trasporti, sono 9 e ben conosciuti'. Il fatto che le regioni in transizione non fossero previste dall' inizio è un problema che emerge proprio in occasioni come queste. La Puglia ce l' ha proprio a Bari; la Campania a Napoli per Salerno; la Calabria ce l' ha a Reggio per Gioia Tauro. Abruzzo e Molise invece hanno una situazione diversa e pagano anche un altro dazio che è dovuto dal fatto che la Regione che è attualmente sede dell' **autorità portuale**, e cioè le Marche, non ha caratteristiche né di regione in convergenza come quelle del Sud, né in transizione come appunto Abruzzo e Molise. Per questo, pur volendo, è difficile programmare uno sviluppo congiunto, dal momento che si tratta di aree con problematiche



City Rumors

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

e prospettive diverse. Per questo motivo, nelle prime interlocuzioni con Ancona, per ora non sono stati affrontati grandi tematiche progettuali, perché è evidente che ci sono interessi e progetti di sviluppo differenti'. 'Non sarà sfuggito, al riguardo - prosegue Mauro Febbo - una lunga querelle che ha visto opposti istituzioni e territorio circa la possibilità di trasferirsi sotto la potestà di Civitavecchia anziché Ancona e questo non ha facilitato nemmeno la predisposizione di una reale programmazione futura. In verità, l'interesse dell'Abruzzo è quello di far assurgere i suoi porti a veri e propri riferimenti sia per le imprese che operano sul territorio, sia per i loro attuali o futuri interlocutori. In questo contesto, è abbastanza agevole presumere che Ancona abbia tutto l'interesse a far crescere i porti abruzzesi, che non saranno mai in competizione con Ancona Falconara, ma possono invece costituire un valido supporto sia per ripensare con alcune intelligenti modifiche le reti Ten-T, sia per ottenere più finanziamento per completare la rete dei trasporti intermodale e rendere la dorsale adriatica sempre più competitiva. Ma questo è uno degli obiettivi principali proprio alla base della Zes Abruzzo ed è stata ben espressa nel contesto del documento. Se poi si vuole già oggi conoscere l'esplicitazione di ciò che molto probabilmente costituirà un lavoro lungo e lento dell'organo di governo della Zes, allora forse si pretende un po' troppi oggi, che si è ancora in fase di avvio'. 'L'Abruzzo non ha scelto di proporre una Zes in solitudine: ci è stato costretto per porre rimedio ad una decisione che ha subito e non condiviso. Su un aspetto, forse, la nota del ministero fa una giusta osservazione ed è quella relativa alla individuazione dei territori da includere nell'area. Era un problema che ci siamo posti da opposizione e da maggioranza perché anch'esso figlio della fretta di presentare la proposta stante l'avanzare del tempo e la necessità di non rimanere indietro rispetto alle altre regioni. Tant'è che è stato segnalato, ma ci era stato risposto, da rappresentanti del ministero, che ci sarebbe comunque stato sempre tempo per interventi successivi, tant'è vero che nella nota di aprile non si faceva alcun segno alla problematicità di questo aspetto. Ad ogni buon conto, la Regione aveva già in animo di affrontare nel dettaglio il problema della zonazione, tant'è vero che aveva già avviato una serie di incontri specifici con i portatori d'interesse per una definizione di dettaglio. Giova dire che è più interesse dell'Abruzzo che non del ministero arrivare presto a questa definizione e, pertanto, anche di questo aspetto non c'è da preoccuparsi. La Regione Abruzzo - conclude Mauro Febbo - darà tutte le spiegazioni richieste e questo renderà la sua Zes davvero competitiva'.

Il Messaggero (ed. Civitavecchia)

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Authority pignorata per 9 milioni

Finale a sorpresa per il contenzioso con Compagnia Porto sul progetto darsena grandi masse Il presidente di Majo non ci sta: «Tentativo di esecuzione inopportuno, a breve l'opposizione»

MOLO VESPUCCI Amara sorpresa ieri mattina per l' **Autorità portuale**. Agli uffici di Molo Vespucci è arrivata la notizia dell' atto di pignoramento presso terzi, notificata alle banche di Civitavecchia e ai più grossi concessionari che pagano canoni concessori all' ente. E per un totale di circa 9 milioni. E' l' epilogo del contenzioso in atto con Compagnia Porto, l' ex gruppo Gavio che avrebbe dovuto realizzare la darsena grandi masse. Un progetto che prevedeva una parte sostanziosa di investimento privato ed una parte (circa un terzo) di denaro pubblico che avrebbe dovuto reperire attraverso bandi o finanziamenti l' **Authority**. La realizzazione della darsena grandi masse venne però accantonata ed il gruppo Gavio intraprese un' azione legale per il risarcimento. Si era tentato, ma senza successo, anche il ricorso ad un lodo arbitrale, finché lo scorso 24 ottobre l' Adsp non ha ricevuto una ingiunzione di pagamento per 9 milioni e 498 mila euro, da saldare entro 10 giorni (soldi che comunque l' **Authority** dovrebbe aver accumulato nel fondo di riserva per i contenziosi). Scaduto il termine è arrivato il pignoramento dei conti dell' ente **portuale** nelle varie banche, ma non solo su istanza del Tribunale di Civitavecchia sono state informate tutte le imprese portuali che hanno concessioni per le quali sono previsti pagamenti annui all' Adsp e che in caso di insolvenza dell' ente dovranno versare al creditore. «In riferimento al procedimento avviato dalla Compagnia Porto di Civitavecchia, società ex concessionaria della Darsena Energetica Grandi Masse, - ha dichiarato il presidente dell' **Authority**, Francesco Maria di Majo - riteniamo alquanto inopportuno il tentativo di esecuzione iniziato dalla compagnia, tenuto conto della impugnazione dei lodi arbitrali avanti la Corte di Appello di Roma e dell' imminente discussione della sospensione della esecutività degli stessi alla prossima udienza del 21 novembre. Riteniamo, inoltre, invalido il precetto in quanto viziato da gravi errori. Presenteremo a breve opposizione anche all' esecuzione». Cristina Gazzellini © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Fiumaretta, progetto alla prova del fuoco

Oggi il sindaco Tedesco e l'assessore Pescatori incontreranno i vertici di Confcommercio per illustrare il futuro Welcome Center. La giunta sicura di aver tutelato le esigenze dei negozianti locali. Il presidente Luciani: «Contrari al piano, ma staremo a sentire»

IL CASO Progetto di Fiumaretta, ma anche questione Porto-crociéristi-città e i dehors. Quella di oggi si profila come una giornata importante per capire quali saranno le scelte del Comune in tema di commercio e sviluppo del turismo. Si terrà infatti alle ore 16 al Pincio una riunione chiave fra il sindaco Ernesto Tedesco, l'assessore responsabile del settore, Claudia Pescatori, e la Confcommercio, con il presidente Graziano Luciani. All'incontro però dovrebbero partecipare anche alcuni riferimenti del direttivo romano dell'organismo che rappresenta le imprese commerciali, a conferma che l'appuntamento ha una certa rilevanza. L'agenda infatti è ricca di spunti e tematiche calde, a cominciare dal progetto di Fiumaretta. Il Welcome center, un progetto ridisegnato dall'attuale amministrazione Tedesco che rivendica il fatto di averlo rimodulato (diminuendo i negozi del centro commerciale da 70 a 33 e regolando in modo funzionale il flusso dei crocieristi). Per le opposizioni invece, Movimento 5 stelle in testa, le modifiche sono «aria fritta» e il progetto è sostanzialmente lo stesso a quello concepito dall'ex giunta Cozzolino. In mezzo ci sono coloro che dovrebbero avere parecchia voce in capitolo, i piccoli imprenditori e i commercianti, i quali temono ancora riflessi negativi per le loro attività. «Noi ci siamo dichiarati sempre contrari a questo progetto, la nostra posizione non cambia» afferma il presidente di Confcommercio Civitavecchia, Luciani aspettiamo di confrontarci con il direttivo e con il Comune per capire quali sono le nuove dinamiche dell'operazione». Nel frattempo alcuni commercianti di via XVI settembre e via Guglielmo Marconi non nascondono un certo mal di pancia, preoccupati del fatto che i crocieristi possano non percorrere più la loro zona e ritrovarsi direttamente in centro città. Ma oggi si discuterà anche di un'altra questione, vale a dire del navettamento sottobordo e della possibilità che migliaia di crocieristi, gestiti da Agenzie turistiche locali, vengano direzionati su Civitavecchia, invece che virare su Roma. Una opportunità che è stata caldeggiata da Confcommercio, in contrasto con l'**Autorità di sistema portuale**. In mezzo c'è il Comune che oggi potrebbe dare un responso. Infine occhio anche ad un altro argomento che tiene sempre banco: i dehors e le installazioni esterne. L'assessore all'Urbanistica Sandro De Paolis ha recentemente dichiarato che la problematica è in via di risoluzione e che a febbraio sarà portato in Consiglio comunale il nuovo regolamento. Un testo che dovrebbe sgomberare il campo dagli equivoci e stabilire una volta per tutte le differenze fra le due tipologie di spazi esterni alle attività commerciali. Il meeting in programma questo pomeriggio dovrebbe chiarire alcuni dubbi che Confcommercio e i piccoli imprenditori ancora hanno in tal senso. Un rompicapo che per ora ha provocato verbali salatissimi per i commercianti stessi. Pierluigi Cascianelli © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Civitavecchia - Darsena Traghetti, è scontro su concessioni portuali, Integrazione Verticale e Autoproduzione

LUCIA NAPPI

Un' interrogazione parlamentare -a firma dell' on. Pagani (PD) - per la Darsena Traghetti del porto di Civitavecchia - Si riaccende lo scontro sui temi caldi della portualità. CIVITAVECCHIA - Un' interrogazione parlamentare, a firma dell' on. Alberto Pagani (PD) per la Darsena Traghetti del porto di Civitavecchia, un' infrastruttura in via di realizzazione che sarà composta da quattro banchine dedicate al traffico Ro-Ro e Ro-Pax. Di questo progetto la prima banchina è già stata completata, la seconda è in fase di costruzione e le altre due sono ancora da realizzare. Il costo totale dell' operazione ammonta a 174 milioni di euro , con totale finanziamento pubblico dalla «legge obiettivo» e dall' **Autorità di sistema portuale** . L' interrogazione depositata il 4 novembre, chiama a rispondere per scritto il ministro per le Infrastrutture e Trasporti, Paola De Micheli .Nel testo dell' interrogazione si legge: " su richiesta degli armatori, Grimaldi, Gnv e Tirrenia , l' **Autorità di sistema portuale del Mar Tirreno Settentrionale** emanerà un bando per l' affidamento in concessione , la realizzazione e gestione della Darsena traghetti del porto di Civitavecchia , composta di 4 banchine e da un retrobanchina di metri quadrati 162.000 . Un' infrastruttura dedicata in via esclusiva al traffico «Ro-Ro» e quindi di carattere strategico, in quanto il traffico «Ro-Ro» e «Ro-Ro pax» presenta volumi importanti di movimentazione;"La richiesta di concessione rientrerebbe nella strategia di alcuni armatori" - si legge nella interrogazione - " che vorrebbero ottenere, in esclusiva, la gestione delle banchine e dei retrobanchina. Un disegno (volto all' integrazione verticale delle attività portuali) che, ad avviso dell' interrogante, nei porti italiani e in quello di Civitavecchia, è pericoloso per il **sistema** economico-sociale e da scongiurare.La vicenda in atto a Civitavecchia si colloca nel dibattito-scontro sul fenomeno di Integrazione verticale nei porti e nella logistica . Vera rivoluzione globale nel settore container , guidata dai colossi dello shipping ovvero i grandi armatori che in numero sempre più ridotto, dominano la scena globale dello shipping e, che nella supply chain si preparano ad occupare posizioni di controllo: dal trasporto via mare, a quello su gomma, ferro e aereo. Dal mercato di produzione della merce alla distribuzione. I colossi armatoriali che hanno assorbito, già da tempo, terminal portuali strategici ai traffici e, adesso si preparano a sviluppare un' offerta logistica dirompente con economie di scala considerevoli.Il caso della Darsena traghetti di Civitavecchia vede protagonisti i grandi armatori nazionali del Ro-Ro , settore per cui l' Italia ha la leadership nel Mediterraneo e in Europa. La questione si inserisce nell' acceso confronto-scontro sui temi più caldi della portualità: la concessione delle banchine in esclusiva ad un unico armatore , l' apertura verso un processo di privatizzazione delle banchine e i fenomeni di autoproduzione del lavoro **portuale** . Questo tema oggi al centro di un braccio di ferro costante tra le Compagnie portuali e gli armatori del settore traghetti.Lucia Nappi.



Compagnia Porto di Civitavecchia

GAM EDITORI

7 novembre 2019 - Con riferimento agli articoli di stampa relativi al contenzioso avviato dalla Compagnia **Porto di Civitavecchia**, società ex concessionaria della Darsena Energetica Grandi Masse, il Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale, Francesco Maria di Majo, ha dichiarato quanto segue: "Riteniamo alquanto inopportuno il tentativo di esecuzione iniziato dalla Compagnia **Porto di Civitavecchia** tenuto conto della impugnazione dei lodi arbitrari avanti la Corte di Appello di Roma e dell'imminente discussione della sospensione della esecutività degli stessi alla prossima udienza del 21 novembre 2019, alle ore 11,30. Riteniamo, inoltre, invalido il precetto in quanto viziato da gravi errori; a tal fine, presenteremo a breve opposizione anche all'esecuzione".



Circle S.p.A. supporta l' AdSP Mar Tirreno Centro Settentrionale per il progetto BCLink

(FERPRESS) - Genova, 6 NOV - Circle S.p.A., ("Circle"), società a capo dell' omonimo Gruppo specializzata nell' analisi dei processi e nello sviluppo di soluzioni di automazione e per la digitalizzazione dei settori portuale e della logistica intermodale, quotata sul mercato AIM Italia, organizzato e gestito da Borsa Italiana, supporta l' **AdSP del Mar Tirreno Centro Settentrionale** nel progetto europeo BCLink. Nel dicembre 2017 era stato assegnato un co-finanziamento da parte della Commissione Europea per il progetto "BCLink: MOS for the future", per un' integrazione tra le catene logistiche dei porti di Civitavecchia e Barcellona. Il progetto, inserito nell' ambito delle Autostrade del Mare, aveva un valore iniziale di 21 milioni di euro, finanziati per 2,2 milioni a fondo perduto per il solo porto laziale. Nello scorso luglio è stato firmato il protocollo d' intesa fra l' **AdSP del Mar Tirreno Centro Settentrionale** e l' Autorità Portuale di Barcellona, rafforzando le relazioni fra i due porti. Circle, grazie alla sua esperienza internazionale e alla expertise acquisita nella gestione dei progetti europei, supporta l' **AdSP del Mar Tirreno Centro Settentrionale** per la comunicazione complessiva del progetto che prevede diversi strumenti tra cui la creazione del logo, una newsletter dedicata inviata a circa 2.000 stakeholders di settore e la realizzazione di un evento dedicato al progetto. BCLink: MoS for the future - cofinanziato dalla Commissione Europea nel quadro del "Meccanismo per collegare l' Europa" (CEF "Connecting Europe Facility") - ha l' obiettivo di migliorare e realizzare delle infrastrutture in entrambi i porti e potenziare così capacità dei rispettivi impianti, terrestri e marittimi. Proprio grazie a BCLink a Civitavecchia sono già iniziati i lavori per la realizzazione di un nuovo pontile con due nuovi attracchi per le navi Ro-Ro, mentre a Barcellona il molo Contradique, attualmente utilizzato per le rinfuse solide, sarà destinato alle Autostrade del Mare. Secondo obiettivo del progetto è quello di favorire la realizzazione di un nuovo corridoio intermodale TEN-T in grado di collegare la Spagna e l' Europa dell' Est, nonché i porti della costa adriatica e della Grecia.



BCLink: Circle con AdSp mar Tirreno centro settentrionale

Il progetto collega i porti di Civitavecchia e Barcellona

Giulia Sarti

GENOVA Circle, società che opera nel settore portuale e della logistica intermodale specializzata nella consulenza e nello sviluppo di prodotti per l'automazione e per la digitalizzazione della supply chain, supporta l'AdSp del mar Tirreno centro settentrionale nel progetto europeo BCLink. Il progetto, inserito nell'ambito delle Autostrade del Mare, aveva un valore iniziale di 21 milioni di euro, finanziati per 2,2 milioni a fondo perduto per il solo porto laziale; nel Dicembre 2017 era stato assegnato un cofinanziamento da parte della Commissione europea per il progetto BCLink: MoS for the future, per un'integrazione tra le catene logistiche dei porti di Civitavecchia e Barcellona. Dopo la firma dello scorso Luglio del protocollo d'intesa fra l'AdSp del mar Tirreno centro settentrionale e l'Autorità portuale di Barcellona, le relazioni tra i due porti si sono rafforzate e Circle, grazie alla sua esperienza internazionale e alla expertise acquisita nella gestione dei progetti europei, ha iniziato a supportare l'AdSp italiana per la comunicazione complessiva del progetto che prevede diversi strumenti tra cui la creazione del logo, una newsletter dedicata inviata a circa 2.000 stakeholders di settore e la realizzazione di un evento dedicato al progetto. BCLink: MoS for the future, che è cofinanziato dalla Commissione europea nel quadro del Meccanismo per collegare l'Europa (Cef Connecting Europe Facility), ha l'obiettivo di migliorare e realizzare delle infrastrutture in entrambi i porti e potenziare così capacità dei rispettivi impianti, terrestri e marittimi. Proprio grazie a BCLink a Civitavecchia sono già iniziati i lavori per la realizzazione di un nuovo pontile con due nuovi attracchi per le navi ro-ro, mentre a Barcellona il molo Contradique, attualmente utilizzato per le rinfuse solide, sarà destinato alle Autostrade del Mare. Secondo obiettivo del progetto è quello di favorire la realizzazione di un nuovo corridoio intermodale Ten-t in grado di collegare la Spagna e l'Europa dell'Est, nonché i porti della costa adriatica e della Grecia.



Il Nautilus

Napoli

Regione Campania-Interporto di Nola, riaperto il cantiere per il completamento della viabilità di accesso

De Luca: Area centrale per la regione

È stato riaperto questa mattina il cantiere per il completamento della viabilità di accesso dell' Interporto di Nola, reso possibile grazie a un investimento della Regione Campania di circa 12 milioni di euro. I lavori contribuiranno a rendere più snello il traffico viario della Strada Statale variante 7bis in quanto il nuovo asse collegherà direttamente l' Autostrada A30 con l' area interportuale, grazie alla viabilità complanare ed alternativa a quella Statale. Il traffico odierno in ingresso per il CIS/Interporto/Vulcano è stimato in circa 40.000 veicoli al giorno, di cui 6.350 veicoli stimati in entrata durante l' ora di punta. Ad oggi, l' accessibilità è di circa 4.000 veicoli/h: con questo intervento è prevedibile che l' accessibilità all' Interporto/CIS/Vulcano sarà raddoppiata, consentendo di raggiungere una capacità di 8.000 veicoli/h. I lavori dureranno 14 mesi e saranno realizzati dall' ATI Costruire S.p.A. e PACO Pacifico Costruzioni.

"Puntiamo a costruire una efficiente rete logistica regionale, anche per dare respiro ai porti - ha detto il Presidente della Regione Campania Vincenzo De Luca nel corso del suo intervento - Siamo convinti che la qualità del territorio, delle sue infrastrutture e dei servizi determina la competitività delle imprese. Faremo di Nola un punto di svolta delle politiche di sviluppo della regione Campania". De Luca a tal proposito ha anche parlato di un altro progetto di cui è perno centrale l' area del Nolano: "La Regione Campania punta a fare un importante investimento a Nola per creare una grande piattaforma logistica regionale per i farmaci in Campania. Oggi esistono sul territorio regionale circa 40 centri di distribuzione, che generano diseconomie e sprechi conseguenti. Alla sanità regionale questa attuale organizzazione costa circa un miliardo e mezzo. Un' unica grande piattaforma consentirà una razionalizzazione della distribuzione dei farmaci, e potremo realizzare un risparmio di costi di circa 150 milioni di euro".

Presenti all' incontro tra gli altri Gaetano Minieri, sindaco di Nola, il presidente e l' ad di Interporto Campano S.p.A., Alfredo Gaetani e Claudio Ricci, Giovanni Fiore, presidente Raeda Scarl, Giosi Romano, presidente Asi Napoli, l' assessore regionale alle Attività Produttive, Antonio Marchiello, ed il presidente della Commissione Trasporti e consigliere del presidente della Regione, Luca Cascone. "Oggi non si inaugura un semplice cantiere di una strada di accesso all' Interporto e all' Asi ha detto il presidente dell' Interporto Campano - A mio avviso, come è stato ben colto dalla Regione Campania nel decidere di finanziare questo intervento, si attrezza l' interporto di Nola e di conseguenza l' area Asi, e quindi centinaia di imprese campane, con infrastrutture viarie di avanguardia, in grado di affrontare, al meglio, il futuro". Per l' amministratore delegato della società "si può davvero immaginare che quest' area, con il supporto, che non è mai mancato ed anzi oggi è così evidente, della Regione Campania, possa far da traino per l' intero sistema produttivo regionale. In prospettiva non dimenticherei il ruolo e l' impulso che la ZES, la zona economica speciale, potrà dare ulteriormente per l' insediamento di nuove imprese in questa area anche in considerazione della dotazione infrastrutturale e viaria di cui oggi abbiamo inaugurato un tassello fondamentale. In tale prospettiva, mi auguro si possa presto anche definire il futuro ampliamento dell' Interporto che consentirà, a questo agglomerato produttivo, di svolgere un ruolo propulsivo nell' economia dell' intero meridione".



Cronache di Salerno

Salerno

L'INTERVENTO

De Rosa (Gruppo Smet): «Il porto di Salerno può crescere ancora»

Auspicabile che ci sia una razionalizzazione funzionale degli spazi Le autostrade del mare diventano, in base ai dati del 2019, una delle attività prevalenti del porto di Salerno. Nello scalo cittadino, infatti, sono state movimentate, da gennaio ad agosto, 5,5 tonnellate di rotabili, con un incremento del 5,35%. E, in questo settore, Salerno va a doppia velocità rispetto a Napoli. In controtendenza con il traffico container, nel porto partenopeo sono state movimentate 3,6 milioni di tonnellate di rotabili, quasi la metà di quelle di Salerno, con una perdita dell' 1,97%. «La crescita del segmento ro-ro nel porto di Salerno testimonia che il futuro del pianeta è sempre più legato a modalità di trasporto intermodali, che garantiscono sostenibilità ed efficienza - evidenzia Domenico De Rosa, amministratore delegato del Gruppo Smet - Noi siamo stati pionieri del green a livello europeo: da tempo abbiamo infatti scelto l'intermodalità operando in partnership con il Gruppo Grimaldi e contribuendo in questo modo allo sviluppo del nostro porto». **Come si spiega questo boom?** «Il porto di Salerno ha una posizione strategica rispetto a tutto il sud Italia. E, inoltre, ha una consolidata leadership. Il dragaggio dei fondali, altresì, permetterà di potenziare ancora i servizi in quanto lo scalo salernitano potrà accogliere le navi di ultima generazione, che sono sempre più grandi, capaci di generare economia di scala trasportando un maggior numero di veicoli». **Sono previsti, nel scalo salernitano, nuovi investimenti per le autostrade del mare? Il porto di Salerno può mantenere sempre la sua caratteristica di multi prodotto?** «Ho avuto modo d'incontrare il presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mar Tirreno Centrale, Pietro Spirito, ed ho apprezzato la sua qualità e fattività. Ho parlato con lui sul tema dei dragaggi e su quanta fatica l'Autorità stia facendo per portare a termine quest'opera fondamentale. Ritengo che nel porto di Salerno ci sia la possibilità di operare sia sui rotabili, sia sui contenitori che sulle merci varie, che sono le tre attività prevalenti del porto. Auspicabile che ci sia una razionalizzazione funzionale degli spazi e una metodologia che consenta la massima sicurezza sul lavoro e la massima produttività delle aree».

6 • I FATTI DEL GIORNO

Alessandro, figlio dello storico giornalista del Corso
«Dopo la morte di papà non abbiamo mai mollato»

La memoria che non ha mai smesso di essere viva per il figlio Alessandro, che ha deciso di continuare la tradizione del padre, è un filo che non si spezza mai. Il figlio di Alessandro, che ha deciso di continuare la tradizione del padre, è un filo che non si spezza mai. Il figlio di Alessandro, che ha deciso di continuare la tradizione del padre, è un filo che non si spezza mai.



Ha继承edato la tradizione di papà. Promuovendo la qualità del giornalismo e la serietà del lavoro.

Chiude l'edicola di Pierino: «E' la fine di un'epoca»



Un'edicola che ha aperto le porte a una nuova era. Pierino, che ha deciso di chiudere l'edicola, è un uomo che ha vissuto una vita di dedizione e passione. La sua edicola è stata un punto di riferimento per molti, e la sua chiusura segna la fine di un'epoca.

De Rosa (Gruppo Smet): «Il porto di Salerno può crescere ancora»



Il nuovo prodotto di riferimento per tutti. De Rosa, che ha deciso di crescere ancora, è un uomo che ha visto il futuro e ha agito di conseguenza. Il suo porto è un punto di riferimento per tutti.

Cronache di Salerno

Salerno

BATTAGLIA LEGALE

Pica Ciamarra: «Inibire il progetto di Porta Ovest»

Massimo Pica Ciamarra non ci sta e riporta l' **Autorità portuale** centrale Mar Tirreno dinanzi al giudice. Al centro della disputa giudiziaria è ancora il progetto di Porta Ovest, appaltato dall' allora **Autorità portuale** di Salerno, guidata da Andrea Annunziata. Da tempo, infatti, l' architetto napoletano denuncia la completa difformità del progetto, oggi in avanzato stato di realizzazione, rispetto a quello presentato dalla Pica Ciamarra Associati. Lo studio che fa capo all' architetto ha così deciso di proporre ricorso, dinanzi alla Corte d' Appello di Napoli, per la riforma della sentenza resa dalla sezione specializzata in materia d' impresa dal Tribunale partenopeo e mai notificata. Nell' appello, Pica Ciamarra chiede l' adozione di alcuni provvedimenti in danno dell' attuale **Autorità portuale** Mar Tirreno: in particolare, una sentenza inibitoria, in ordine alla utilizzazione del progetto preliminare e definitivo dei lavori "Salerno Porta Ovest", come accettati e validati, anche a fini espositivi, promozionali o di comunicazione. In via concorrente o subordinata, lo studio d' architettura ha chiesto di condannare l' Authority al risarcimento dei danni, morali e patrimoniali. Chiesta anche la nomina di un consulente tecnico che possa accertare la natura di opera dell' architettura o ingegneristica dei progetti preliminare e definitivo, il carattere di originalità e novità delle soluzioni offerte, la necessità delle variazioni apportate in sede di redazione del progetto esecutivo e quantificare il pregiudizio subito dagli attori, con vittoria di spese del doppio grado di giudizio.

Cronache 7 novembre 2019 **PRIMO PIANO** 3

BATTAGLIA LEGALE

Pica Ciamarra: «Inibire il progetto di Porta Ovest»



Dissesto idrogeologico, fondi inutilizzati e pochi interventi

La sezione della Corte dei conti bacchetta le amministrazioni: «Misure non strutturali»

Per la Campania, non è una buona notizia, ma la sentenza della Corte dei conti, che ha bocciato le amministrazioni locali per aver non fatto abbastanza per affrontare il dissesto idrogeologico. La sentenza, che ha bocciato le amministrazioni locali per aver non fatto abbastanza per affrontare il dissesto idrogeologico, è stata emessa dalla Corte dei conti. La sentenza, che ha bocciato le amministrazioni locali per aver non fatto abbastanza per affrontare il dissesto idrogeologico, è stata emessa dalla Corte dei conti.

Guerra degli ormeggi, Gallozzi rinuncia al ricorso al Tar contro i pontili Ventura

IL CASO Clemy De Maio Agostino Gallozzi rinuncia al ricorso contro la società Pontili Ventura. Il colpo di scena, in un braccio di ferro che dura dal 2015, arriva con due paginette depositate al Tribunale amministrativo, dove ieri mattina si sarebbe dovuta tenere l'udienza sugli ormeggi turistici del Molo Manfredi. Nel documento l'imprenditore di Salerno Container Terminal e Marina d'Arechi prende atto che il richiesto arretramento del pontile destinato al diporto è di fatto già avvenuto, perché se da un verso l'**Autorità portuale** non ha imposto la revisione delle concessioni dall'altro sono stati gli stessi operatori, sin dal 2017, a presentare istanze ridimensionate rispetto agli anni passati. La circostanza è emersa dalla documentazione difensiva allegata alla costituzione in giudizio: «Le imbarcazioni ed i corpi morti riconducibili alla società Pontili Ventura - si legge nella memoria dell'avvocato Lorenzo Lentini - contrariamente a quanto dedotto dai ricorrenti e come accertato dal consulente tecnico di parte, con la relazione che si deposita in atti, ricadono tutti all'interno dello specchio acqueo in concessione, nei sensi e nei limiti chiariti dal giudice amministrativo». Il contenzioso verteva sulle catenarie, che per svolgere il loro compito di ancoraggio del pontile al fondale devono allontanarsene in diagonale, occupando uno specchio d'acqua ulteriore rispetto al confine della banchina. IL NODO Per Gallozzi quello spazio va calcolato nel computo della concessione, accorciando di pari misura il pontile e riducendo di conseguenza i posti barca. Tre anni fa, quando istruì sul tema i primi ricorsi, la tesi fu accolta dai giudici soltanto in parte, con una pronuncia secondo cui le cime vanno sì conteggiate, ma solo nel tratto che emerge in superficie. Il nuovo ricorso che si sarebbe dovuto discutere ieri verteva sull'attuazione di questa parte di sentenza, a cui secondo il ricorrente l'**Autorità portuale** non avrebbe mai ottemperato. Per questo Gallozzi aveva deciso di tornare davanti ai giudici, incardinando con le società Gallozzi group e Marina d'Arechi un giudizio di esecuzione. Un giudizio di cui adesso, carte alla mano, risulta venuto meno l'interesse. Da qui la decisione di fare marcia indietro, pur senza rinunciare a una stiletta nei confronti dell'Authority: «Ferma ed impregiudicata l'inerzia dell'**Autorità di Sistema portuale** - si legge nell'atto di rinuncia - la società ha comunque provato in atti di aver iniziato l'ottemperanza del principio anzidetto, mediante ottenimento della concessione numero 27/2017 per il riassetto dei pontili all'interno dello specchio acqueo». Resta invece in sospeso l'altro procedimento, quello avviato per gli stessi motivi contro la «Luigi Soriente srl» e la stessa Authority, a cui Gallozzi addebita tra l'altro di essere rimasta indifferente alla richiesta di collocare boe di confine per vigilare sul rispetto dei limiti concessori. Se ne riparlerà nei prossimi giorni, quando i giudici decideranno anche sulla domanda di condanna alle spese che la Pontili Ventura ha presentato nei confronti dei ricorrenti. © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Workshop per la diffusione del progetto BluAct. Salerno tra le 7 città portuali che promuovono la Blue Economy

Napoli, 6 novembre 2019 - Il 7 novembre prossimo, presso la Sala Genovesi della Camera di Commercio di Salerno si terrà un workshop per la diffusione del progetto europeo BluAct, che si interseca con il "Premio Best Practices Salerno" attraverso la sezione "Economia del Mare". Il seminario dal titolo "Napoli e Salerno. Quando il porto si fonde con la città" sarà tenuto da Francesco Messineo, Segretario Generale dell'Autorità di Sistema Portuale del mar Tirreno Centrale. In apertura i saluti di Sara Petrone, Consigliere Comunale e Project Coordinator, Marcello Gambardella, Amministratore delegato TraVelMar. Salerno è tra le sette città portuali europee coinvolte nel progetto di condivisione di buone pratiche di imprenditoria legata alla Blue Economy. Il progetto BluAct ha come obiettivo quello di trasferire alle città partner la pratica del BlueGrowth Initiative del Pireo. Si tratta di una competizione a premi per progetti di startup e piccole e medie imprese che ha come scopo quello di stimolare l'innovazione e la creazione di nuovi posti di lavoro.



AdSP MAM: Comitato di Gestione approva bilancio di previsione 2020 e triennale 2020-2022

(FERPRESS) - Bari, 6 NOV - Il Comitato di gestione dell' **Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale**, riunitosi lo scorso 30 ottobre, ha approvato, all' unanimità dei presenti, il Bilancio di previsione 2020 e il Triennale 2020-2022. Consistente la parte di bilancio riservata alla nuova infrastrutturazione e ai lavori di manutenzione degli scali: oltre 20 milioni di euro saranno destinati, nel 2020, all' implementazione e all' estensione dei servizi e alla realizzazione di opere infrastrutturali in tutti i porti del **sistema**, come da Programma Triennale delle Opere Pubbliche adottato lo scorso mese di luglio ed ora approvato in uno con il bilancio di previsione. Nel documento, inoltre, sono previsti oltre 5 milioni di euro per acquisizioni immobiliari per il porto di Brindisi. Per maggiori informazioni clicca qui .



Il Nautilus

Bari

Porti, al via raccolta manifestazioni interesse per AdSp mari Tirreno meridionale e Ionio

Invio dei curricula possibile fino al 26 novembre per candidarsi al ruolo di Presidente

MIT - Con la pubblicazione dello specifico avviso, è stata avviata la raccolta di manifestazioni di interesse per l'incarico di Presidente della Autorità di Sistema Portuale (AdSP) dei mari Tirreno meridionale e Ionio. Il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha deciso di avviare la raccolta di manifestazioni di interesse per raccogliere profili qualificati che possano ricoprire in via esclusiva e a tempo pieno il ruolo di Presidente dell'Autorità. La scelta del nome di chi verrà designato Presidente verrà poi fatta dal Ministro, con l'intesa dei Presidenti delle Regioni interessate, sentite le Commissioni parlamentari. La norma prevede che il Presidente dell'AdSP venga 'scelto fra cittadini dei Paesi membri dell'Unione europea, aventi comprovata esperienza e qualificazione professionale nei settori dell'economia dei trasporti e portuale'. La partecipazione all'avviso avviene inviando il proprio curriculum e specificando, in particolare, le esperienze e qualificazioni professionali conseguite nei settori dell'economia dei trasporti e portuale. Il curriculum deve essere redatto, in ogni suo campo, in lingua italiana secondo il modello di cv europeo, e deve essere inviato esclusivamente mediante posta elettronica, entro il 26 novembre 2019, al seguente indirizzo: ufficio.gabinetto@pec.mit.gov.it. L'avviso non ha natura concorsuale. Non è prevista alcuna procedura selettiva, non verrà redatta e pubblicata alcuna graduatoria, né sarà reso pubblico l'elenco di coloro che avranno presentato il proprio curriculum vitae. Per visualizzare l'avviso: <http://www.mit.gov.it/normativa/nota-protn42470-del-5-novembre-2019>



Nel periodo luglio-settembre il traffico delle merci nel sistema portuale dell' Adriatico Meridionale è aumentato del +2,2%

Nei primi nove mesi del 2019 è stato registrato un calo del -1,3% Nel terzo trimestre di quest' anno i porti del sistema portuale dell' Adriatico Meridionale, che è costituito dagli scali di **Bari**, Barletta, Brindisi, Manfredonia e Monopoli, hanno movimentato un traffico di 4,16 milioni di tonnellate di merci, con un incremento del +2,2% sul corrispondente periodo del 2018, di cui 3,00 milioni di tonnellate allo sbarco (+3,5%) e 1,16 milioni di tonnellate all' imbarco (-1,2%). Le merci varie hanno totalizzato 1,90 milioni di tonnellate (+4,9%), di cui 1,64 milioni di tonnellate di rotabili (+1,6%), 186mila tonnellate di carichi containerizzati (+3,2%) e 72mila tonnellate di altre merci (+401,9%). Le rinfuse solide sono ammontate a 1,55 milioni di tonnellate (+0,5%), di cui 587mila tonnellate di carboni (-19,5%), 529mila tonnellate di cereali (+27,5%), 227mila tonnellate di minerali, cementi e calci (+245,6%), 83mila tonnellate di derrate alimentari, mangimi e oleaginosi (+36,3%), 65mila tonnellate di prodotti chimici (-29,5%), 18mila tonnellate di prodotti metallurgici (-85,0%) e 37mila tonnellate di altre rinfuse secche (-35,1%). Nel settore delle rinfuse liquide il totale è stato di 722mila tonnellate (-1,2%), incluse 398mila tonnellate di prodotti petroliferi raffinati (+9,4%), 168mila tonnellate di prodotti petroliferi gassosi, liquefatti o compressi e gas naturale (-2,6%), 6mila tonnellate di prodotti chimici e 150mila tonnellate di altri carichi liquidi (-23,0%). Nel comparto dei passeggeri il traffico dei traghetti ha totalizzato 918mila persone (+0,9%) e quello delle crociere 362mila persone (+13,6%). Nel periodo luglio-settembre del 2019 il solo **porto** di Brindisi ha movimentato 2,09 milioni di tonnellate di merci (-1,6%), il **porto** di **Bari** 1,61 milioni di tonnellate (+7,5%), il **porto** di Barletta 189mila tonnellate (-3,7%), il **porto** di Manfredonia 159mila tonnellate (+4,5%) e il **porto** di Monopoli 110mila tonnellate (+8,8%). Nei primi nove mesi di quest' anno l' intero sistema portuale dell' Adriatico Meridionale ha movimentato 11,34 milioni di tonnellate di merci, con una flessione del -1,3% sul periodo gennaio-settembre del 2018, di cui 8,25 milioni di tonnellate allo sbarco (-1,2%) e 3,09 milioni di tonnellate all' imbarco (-1,6%). Nel settore delle merci varie i carichi ro-ro sono stati pari complessivamente a 4,27 milioni di tonnellate (+0,5%), quelli containerizzati a 520mila tonnellate (-2,8%) e gli altri carichi a 149mila tonnellate (+168,8%). Le rinfuse secche sono diminuite del -5,9% scendendo a 4,17 milioni di tonnellate, mentre quelle liquide sono cresciute del +0,4% a 2,23 milioni di tonnellate.



FORUM AMBIENTE*

L' emergenza economica in città va affrontata con grande decisione

L' amministrazione Comunale da un lato dichiara di puntare sui progetti CIS e soprattutto su quelli di rapida realizzazione (sebbene recentemente alcune incertezze si siano addensate sullo strumento governativo); dall' altro il prof Federico Pirro, notoriamente vicino alle posizioni industriali, in una sua recente sortita, continua a sostenere la necessità di dare spazio all' industria energetica e chimica imputando a indecisioni della locale amministrazione il ritardo di alcune realizzazioni (come il biogas da rifiuto umido, l' impianto pilota di riciclo biomolecolare della plastica che però non risulterebbero neppure oggetto di proposta da parte delle aziende) e della mancata realizzazione della colmata di Costa Morena fermata per la verità da un parere di una commissione ministeriale. Il predetto dibattito si svolge in realtà in un momento drammatico per la nostra economia. I dati economici disponibili si presentano preoccupanti. È proprio di questi giorni la diffusione del rapporto sull' emigrazione dei pugliesi all' estero che vede anche nella nostra provincia un incremento del fenomeno. Appare estremamente singolare che i comuni di Taranto e Brindisi, le città più industrializzate della Regione, siano nelle prime dieci città per ampiezza del fenomeno. Dai dati ISTAT 2018, inoltre, la nostra provincia mostra un saldo naturale negativo di 1461 unità dovuto cioè alla denatalità e un saldo migratorio, anch' esso negativo, di oltre 500 unità. La disoccupazione nel 2018 è al 14% mentre quella giovanile al 20%. Per quanto le variazioni annuali debbano essere prese con cautela, si tratta di numeri molto più elevati di quelli di altre parti del Centro e Nord Italia. Anche il rapporto sulla demografia delle imprese, redatto trimestralmente della Camera di Commercio mostra una sostanziale stazionarietà della crescita delle aziende con un incremento in agricoltura e nelle costruzioni ed un arretramento nella manifattura e nel commercio. L' analisi tendenziale del primo semestre 2019 pubblicata dall' **Autorità Portuale** non è per nulla incoraggiante con saldi negativi sia per le merci che per i passeggeri. Non lo stesso si può dire per il porto di Bari che mostra incrementi in entrambi i settori. Il capitale finanziario investe dove vuole e non sarà certo solo la volontà locale a condizionarlo. Forse potrebbe essere il livello nazionale a pilotarne le preferenze. Inoltre gli investimenti del settore aeronautico, citati dal prof. Pirro, se si fossero materializzati non avrebbero certo ricevuto opposizioni in città così come non li hanno ricevuti quelli della trasformazione di prodotti chimici quando si sono presentati. D' altro canto il porto necessita di un rilancio dei traffici a breve termine. L' impressione che si ricava dai dati disponibili è che gli interventi a sostegno della economia richiedano il concerto dei diversi livelli politici e che l' ente locale possa fare una parte importante ma non esaustiva. Purtroppo gli strumenti messi in campo dal Governo centrale come la ZES e i CIS non daranno i loro frutti in tempi prossimi. Per questo un confronto costante tra decisori politici e rappresentanze sociali sull' emergenza economica è una priorità non più rinviabile.



Brindisi Report

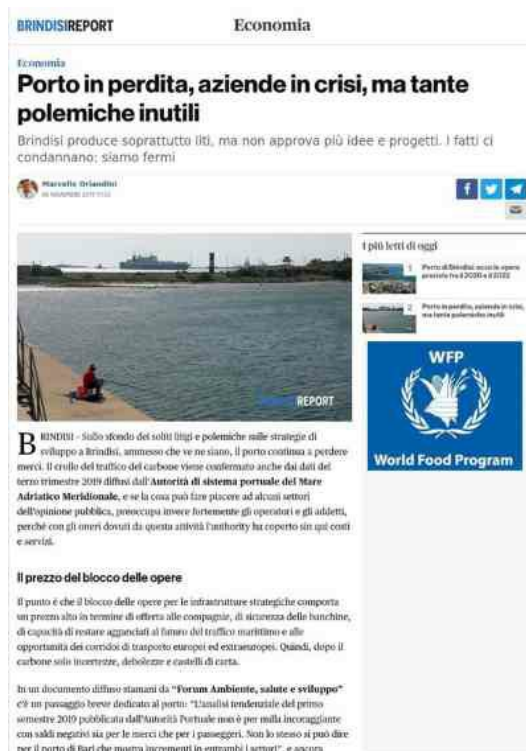
Brindisi

Porto in perdita, aziende in crisi, ma tante polemiche inutili

Brindisi produce soprattutto liti, ma non approva più idee e progetti. I fatti ci condannano: siamo fermi

MARCELLO ORLANDINI

BRINDISI - Sullo sfondo dei soliti litigi e polemiche sulle strategie di sviluppo a Brindisi, ammesso che ve ne siano, il porto continua a perdere merci. Il crollo del traffico del carbone viene confermato anche dai dati del terzo trimestre 2019 diffusi dall' **Autorità di sistema portuale** del Mare Adriatico Meridionale, e se la cosa può fare piacere ad alcuni settori dell'opinione pubblica, preoccupa invece fortemente gli operatori e gli addetti, perché con gli oneri dovuti da questa attività l'**authority** ha coperto sin qui costi e servizi. Il prezzo del blocco delle opere. Il punto è che il blocco delle opere per le infrastrutture strategiche comporta un prezzo alto in termine di offerta alle compagnie, di sicurezza delle banchine, di capacità di restare agganciati al futuro del traffico marittimo e alle opportunità dei corridoi di trasporto europei ed extraeuropei. Quindi, dopo il carbone solo incertezze, debolezze e castelli di carta. In un documento diffuso stamani da "Forum Ambiente, salute e sviluppo" c'è un passaggio breve dedicato al porto: "L'analisi tendenziale del primo semestre 2019 pubblicata dall'**Autorità Portuale** non è per nulla incoraggiante con saldi negativi sia per le merci che per i passeggeri. Non lo stesso si può dire per il porto di Bari che mostra incrementi in entrambi i settori", e ancora "d'altro canto il porto necessita di un rilancio dei traffici a breve termine". Ora abbiamo anche i dati del terzo trimestre e non è più tempo di constatazioni, ma di risposte. Perché Bari cresce? Perché grazie alle sinergie con le amministrazioni del territorio l'**Autorità di sistema portuale** ha già impegnato i fondi per tutti i progetti previsti, e la stessa cosa era accaduto in passato mentre a Brindisi si litiga, si polemizza, si blocca. Qui i progetti vanno al rallentatore, si inceppano, sono osteggiati anche da alcuni settori ambientalisti, inclusi quelli di ordinaria amministrazione, perché un pontile a briccole questo è in tutte le altre realtà, mentre a Brindisi diventa un mostro. Le crociere? Hanno registrato da luglio a settembre (il trimestre di cui ci occupiamo), un 13,8 per cento in più. Può essere una vocazione, non ancora un business se si considera il saldo economico tra incentivi alle compagnie - per chi non lo sapesse, l'**authority** in questo settore ci perde - e ricadute, ma l'Adsp ci sta lavorando perché comunque se ne avvale l'immagine della città e del porto. Tuttavia bisogna fare in modo che le navi abbiano ormeggi dedicati, e un terminal degno di questo nome, quindi si punta ad acquisire quello privato di Costa Morena e c'è anche disponibilità a rifunzionalizzare in tal senso parte della ex Stazione marittima. Manca la sinergia tra enti: prosegue l'emorragia delle merci. Tutto ciò si fa col dialogo e con la collaborazione tra enti. La comunicazione Comune - **Autorità di sistema portuale** a Brindisi (al contrario di Bari) appare puramente formale e sin qui poco produttiva. Se Brindisi vuole aprire le porte ad una grande opportunità di sviluppo e lavoro, di cui ha enorme bisogno, deve occuparsi del proprio porto. Alla perdita nel traffico merci del 15,9 nel primo semestre 2019, si aggiunge quella dell'1,8 per cento (Bari +7,5) del trimestre luglio-settembre. I passeggeri dei traghetti sono aumentati dell'1,3 per cento (Bari +0,7 ma con 651.122 transiti contro i 266.660 di Brindisi). Analizzando il dato delle merci, le rinfuse solide accusano a Brindisi un -6,7 per cento: carbone -19,5 per cento, prodotti metallurgici - 85,7. Rinfuse liquide -1,4 per cento, -6,2 le merci varie in colli ma con un -2,2 nel settore ro-ro con una perdita di 1.223 Tir e trailer. Nel trimestre, Brindisi ha perso in tutto 33.175 tonnellate di merci rispetto allo stesso periodo del 2018. La polemica sull'industrialismo e la crisi reale. Il documento del "Forum ambiente, salute e sviluppo" prende di mira il professor Federico Pirro, docente universitario e consulente di Confindustria Brindisi.



Brindisi Report

Brindisi

, ma soprattutto osservatore dei processi industriali in Puglia, che "in una recente sortita" ha sostenuto "la necessità di dare spazio all' industria energetica e chimica imputando a indecisioni della locale amministrazione il ritardo di alcune realizzazioni (come il biogas da rifiuto umido, l' impianto pilota di riciclo biomolecolare della plastica che però non risulterebbero neppure oggetto di proposta da parte delle aziende) e della mancata realizzazione della colmata di Costa Morena fermata per la verità da un parere di una commissione ministeriale". Ma senza investimenti privati e senza impianti, e col solo finanziamento (recente) della Regione Puglia per gli impianti di Brindisi, il ciclo dei rifiuti non si potrà mai chiudere in maniera virtuosa, si continuerà ad esportare gli Rsu del nostro territorio in quelli di altre province (su questo nulla da dire?); la transizione verso altre forme di produzione energetica nel Brindisino deve passare dall' impiego del gas, come la riconversione dello stabilimento petrolchimico deve passare dalla chimica verde. Dobbiamo saperne di più sulla nostra salute. Parallelamente, bisogna fare l' approfondimento mai attuato dei dati epidemiologici, anche perché altrimenti non si capirà mai qualesia l' incidenza reale dei veri fattori (inquinamento industriale, da traffico, da attività portuale, da abitudini alimentari, da radon, da combustione di biomasse eccetera). Ciò è necessario anche per valutare quali sia la differenza tra il passato e il presente industriale, e se valga la pena di dire no anche a progetti per rendere "verdi" le attività portuali, la chiusura del ciclo dei rifiuti, la chimica e l' energia. Discutere, ma non in eterno: ci vogliono fatti Obiettivi che si raggiungono lavorando insieme a soluzioni. Il "Forum" sottolinea l' urgenza di aprire un confronto tra tutte le parti sull' emergenza economica brindisina, ma non deve essere il tavolo del solito scontro improduttivo. Il settore metalmeccanico è alle corde perché ha pagato un sistema di appalti penalizzante, quindi vanno riscritte alcune regole con Enel ed Eni che sono i maggiori committenti, e va fatta una distinzione tra le scelte imposte dal mercato aeronautico mondiale e le crisi dovute ad errori imprenditoriali locali; bisogna sbloccare il porto liberando la strada da posizioni francamente insensate; bisogna compiere subito i passi più semplici perché gli operatori possano programmare il proprio business e le proprie scelte. Oppure bisogna prepararsi al peggio, senza dimenticare che ciò che accade all' acciaieria di Taranto interessa anche centinaia di lavoratori della provincia di Brindisi. Non c' è tempo da perdere: i giovani vanno via anche per questo, l' inconcludenza toglie le speranze.

Taranto, e se il futuro fosse senza acciaio? Il porto mira alla Via della Seta

Di Maio: "La Cina è interessata al porto di Taranto". E se il futuro della città fosse più dell' Ex Ilva? Ma serve una strategia ampia

E se alla fine il futuro di Taranto fosse non tanto l' Ex Ilva, o ArcelorMittal che dir si voglia, ma semmai riconvertirsi come terminale della Nuova Via della Seta? L' idea esiste, quantomeno in testa al ministro degli Esteri Luigi Di Maio che, prima di ripartire dall' Italia dopo la missione al China International Import Expo di Shanghai, ha dichiarato: "Si firma l' accordo tra **Porto** di **Trieste** e CCCC, colosso cinese delle costruzioni. Significa che a Pechino sono interessati a investire da noi per la Via della Seta marittima, guardano anche a Taranto ". Musica per le orecchie di molti in Puglia . Negli scorsi mesi, quando il presidente Xi Jinping è arrivato in Italia per la firma del memorandum of understanding sulla Belt and Road , diversi esponenti pugliesi del primo governo Conte, ma anche esperti e operatori, avevano sollecitato il nostro esecutivo a includere Taranto negli accordi commerciali con Pechino. Allora non se n' era fatto nulla, anche perché l' Italia era stata costretta a un parziale stop ai progetti sui porti dopo le rimozioni degli Stati Uniti sull' opportunità dell' ingresso dei cinesi nelle infrastrutture strategiche di un paese alleato. Ora però il tema torna prepotentemente di attualità. E lo fa proprio nei giorni in cui è esploso il caos intorno al futuro dell' Ex Ilva, riaprendo l' atavica diatriba tra occupazione e salute. Non è un caso che Di Maio stia cercando di inserire il dossier Taranto nel rapporto con Pechino. D' altronde il Movimento Cinque Stelle, di cui è attualmente il leader politico, ha in passato molto insistito sulla necessità di bonifica e riconversione dell' acciaieria, arrivando a immaginare un futuro senza di essa. Non è neppure un caso che, al fianco della 160 aziende italiane presenti al grande evento di Shanghai, ci sia anche uno spazio espositivo della Regione Puglia. Non solo. Un paio di settimane fa il **porto** di Taranto ha partecipato alla fiera China Logistic and Transportation Fair di Shenzhen , cercando di posizionarsi come hub naturale del Mediterraneo per la logistica della Belt and Road e più in generale delle strategie commerciali di Pechino. Il tutto nell' ambito di una missione di categoria orchestrata dall' Agenza Ice e le principali associazioni di categoria e che ha visto la partecipazione congiunta anche dei porti di Genova, Livorno, Gioia Tauro e Venezia. Una missione che ha portato all' attenzione degli operatori cinesi un portafoglio di 44 asset con progetti di investimento diretto per circa 2,2 miliardi di euro. Taranto sta cercando di ritagliarsi un ruolo da protagonista all' interno di questa strategia. D' altronde, l' autorità portuale ha sigliato nel 2011 un gemellaggio culturale con quella di Shenzhen. Anche per questo Pechino aveva messo gli occhi su Taranto come proprio terminale mediterraneo, salvo poi virare sul Pireo in Grecia dopo qualche incertezza italiana di troppo. Ora si prova a riannodare il filo, già parzialmente riannodato negli scorsi mesi con l' annuncio della collaborazione tra Cosco e i turchi di Yilport per lo sviluppo del **porto** di Taranto. Ma l' obiettivo è quello di estendere la partecipazione cinese per un piano di ampio respiro. Il problema, o l' opportunità, è che per riuscirci serve un progetto strategico a largo raggio che coinvolga anche le infrastrutture e la rete ferroviaria , al momento ancora piuttosto arretrata nell' area rispetto ad altre regioni italiane. La Cina può essere interessata al **porto** di Taranto se la città di Taranto può diventare un vero hub logistico interconnesso con il Centro e il Nord Italia e dunque il cuore dell' Europa, proponendosi allo stesso tempo come interfaccia con l' Africa settentrionale , ruolo al quale per la verità aspira anche Palermo. La necessità di una strategia più ampia la si ricava anche dai dati. Secondo il centro Studi e Ricerche per il Mezzogiorno , finanziato da Intesa San Paolo, l' Italia è la terza potenza marittima in Europa, dopo Olanda e Regno Unito. Ma il terzo posto diventa



Affari Italiani

Taranto

sedicesimo se invece della quantità di merce movimentata si prende in considerazione il Liner Shipping Connectivity , un indice usato nel contesto internazionale per misurare la connettività marittima. Proprio a causa della scarsa connettività, il **porto** di Taranto ha perso il 12,2 per cento del volume di interscambio commerciale tra il 2013 e il 2017. E infatti, almeno per ora, la Cina si è concentrata sui porti del Nord che sono molto meglio collegati al resto d' Europa. A Shanghai il **porto** di **Trieste** ha siglato un accordo con il colosso CCCC, mentre a dicembre verrà inaugurato il nuovo terminal container di Vado Ligure , controllato al 49,9 per cento da entità cinesi (Cosco con il 40 e Qingdao Port International Development con il 9,9 per cento). Il tutto mentre i porti del Nord Europa continuano ad aumentare i propri, già esorbitanti, numeri. Mentre il governo Conte si riunisce con i vertici di ArcelorMittal serve un grande sforzo di immaginazione per pensare a una Taranto diversa, interconnessa e funzionale. Ma forse qualche volta un problema può essere anche trasformato in un' opportunità. @LorenzoLamperti Loading... Commenti Ci sono altri 0 commenti. Clicca per leggerli.

Altro che darsena-porticciolo Ormai è una "bomba ecologica"

Erbacce altissime, nessun servizio di raccolta dei rifiuti e costruzioni abusive a ridosso delle barche ormeggiate

Domenico LatinoGIOIA TAURO Le imponenti gru del porto di transhipment, tra i più importanti dell'intero Mediterraneo, sullo sfondo; a pochi passi il comando della Capitaneria di Porto e il palazzo dell'**Autorità portuale** che si stagliano dall'alto; i presidi di Polizia e Vigili del fuoco alle spalle; una strada che molti addetti ai lavori percorrono quotidianamente. Eppure la darsena servizi dedicata al diporto nautico, volgarmente conosciuta come "porticciolo", una struttura che dovrebbe rappresentare il piccolo fiore all'occhiello dell'intera area **portuale**, approdo sicuro per i pescatori e biglietto da visita per i diportisti, ormai da tempo versa in un evidente stato di degrado e abbandono, così come ci è stato segnalato e così come effettivamente abbiamo avuto modo di verificare ieri. A darci il benvenuto è un' appariscente cuccia per i cani vuota. Raggiungiamo la parte di banchina in prossimità della stazione di rifornimento gasolio: gettando lo sguardo sui frangiflutti posti di fronte, notiamo subito una pericolosa passerella rudimentale e abusiva, fatta di tavoloni vecchi, realizzata quando ancora lì ormeggiavano le barche. «Abbiamo inoltrato diverse segnalazioni scritte - ci confida uno dei titolari - ma nessuno sembra darci ascolto, né l' **Autorità portuale** né la Capitaneria che pure in questi giorni ha effettuato dei rilievi fotografici. Non sappiamo più che fare, non c'è un servizio di raccolta rifiuti: nel periodo estivo provvediamo da soli, abbiamo detto che siamo disposti a continuare a svolgere i lavori di pulizia, purché poi mandino qualcuno a raccogliere la spazzatura. Non sappiamo più che fare, soprattutto per ciò che sta là dietro ai rovi». E difatti a pochi metri, tra i rovi altissimi, a parte la segnaletica verticale non più visibile, vi è di tutto: pezzi di barca, funi, materassi, filtri, oli usati le cui chiazze sono ben visibili per terra. Una potenziale bomba ecologica. È mai venuto qualcuno a raccogliere la spazzatura?, chiediamo a un pescatore. «Sì, un paio di anni fa» la risposta. Proseguendo più avanti, un'area sequestrata in cui per anni ha operato un cantiere nautico è diventata un cimitero di relitti, tra cui due grandi imbarcazioni incendiate tanto tempo fa al porto di Taureana di Palmi e trasferite forse su autorizzazione dell' **Autorità** giudiziaria che ha posto i sigilli. Ancora oltre, dirimpetto alla banchina riservata alla Guardia Costiera, un lussureggiante canneto fa da cornice ad uno spazio sterrato e costellato di buche piene d'acqua. Lì vicino, una parvenza di isola ecologica, chiamata così forse per la vegetazione rigogliosa che la ricopre parzialmente. La darsena turistica è praticamente in condizioni di assoluto abbandono e in acqua non va certamente meglio: un parcheggio selvaggio di imbarcazioni disposte su tripla fila che "gorgogliano" quando ci si cammina sopra per raggiungere terraferma. Allontanandoci, ci accorgiamo che la vegetazione che circonda la massicciata è stata sfalciata alla meglio e, soprattutto, che nel farlo è stato danneggiato il guardrail, ammaccato in più punti. La Cgil: «Dolore e costernazione» «Con l'inizio della nuova stagione di raccolta un'altra morte di un lavoratore migrante al suo primo giorno di lavoro nelle campagne della Piana di Gioia Tauro». Traspare l'amarezza del sindacato dalla nota diffusa da Celeste Logiocco e Rocco Borgese, segretari della Cgil e della Flai. «Esprimiamo dolore e costernazione per quanto accaduto oggi pomeriggio in un appezzamento



Gazzetta del Sud (ed. Reggio Calabria)

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi e Villa San Giovanni

di terra di Contrada Bosco e siamo vicini alla famiglia del giovane bracciante proveniente dalla Costa D' Avorio che viveva alla nuova tendopoli. Confidiamo nelle autorità e nelle forze dell' ordine affinché venga fatta luce su quest' ennesima morte, un' altra giovane vita spezzata, una perdita dolorosa dalle dinamiche ancora da chiarire e in corso d' accertamento».

Diportisti sul piede di guerra contro l' Authority

GIOIA TAURO A segnalare per primo la situazione di assoluto degrado in cui versa la darsena è stato il gioiese Luciano Mangione, in qualità di presidente del movimento politico culturale "Insieme per Gioia", che tra l' altro è anche un dipendente di Mct, portavoce dei portuali non tesserati con i sindacati. «Sono al porto da 23 anni - spiega - ma vivo la darsena da appena un anno, da quando cioè anch' io sono diventato diportista. Fin dall' inizio non mi sono capacitato dell' incuria: erbacce, spazzatura mai raccolta, illuminazione quasi inesistente. Qui, da mesi, la notte siamo completamente al buio. Ogni qual volta esco con la barca, poi, devo portarmi il sacchetto di spazzatura a casa. So che sia i responsabili dei pontili concessionari che i pescatori si sono già rivolti all' **Autorità portuale** senza avere mai risposte certe in merito a questo degrado persistente in una darsena che ospita centinaia di barche. Mi auguro che l' **Authority** mandi qualcuno a visionare e si attivi affinché questo scempio abbia fine, anche se basta che si affaccino dalla finestra; poi, tra l' altro, da qui ci passano tutti i giorni per andare in ufficio. I soldi per intervenire non mancano». Sentito al telefono, il commissario dell' **Authority**, Andrea Agostinelli, ha commentato: «Per quanto io sia lì presente, recentemente quasi sempre, non è che abbia mai ricevuto segnalazioni: è un po' l' andazzo di un' **Autorità portuale** che è scarna e, forse, certe cose mi vengono risparmiate quando, invece, magari anche quelle hanno la loro importanza. Sulla raccolta dei rifiuti c' è tutta una letteratura: si tratta di fregarsene delle competenze perché tanto poi i Comuni non la fanno e dobbiamo provvedere noi a spese nostre. Posso anticipare che appena rientrerò a Gioia Tauro farò un sopralluogo, il resto lo stabiliremo con calma». d.l. «Di sera siamo al buio da mesi, le segnalazioni sono rivelate inutili»



Prende corpo il progetto per l'Università del mare

Il consorzio di gestione dell'Amp di Tavolara ha nominato il direttore dei lavori. Un passaggio fondamentale per l'ultimazione degli interventi nell'ex area Sep

GIANDOMENICO MELE

OLBIA L' università del mare fa passi avanti. La prima sede fisica di una laurea specialistica della facoltà di Scienze della natura e del territorio dell' università di Sassari sarà nell' area ex Sep, il Servizio escavazione porti, di via dei Lidi. Con una determinazione del direttore generale del Consorzio di gestione dell' Area marina protetta di Tavolara Punta Coda Cavallo è stato nominato Diego Ciceri, ingegnere e dipendente del Comune di Golfo Aranci, come direttore dei lavori. Un passaggio fondamentale per procedere all' ultimazione degli interventi che creeranno nell' ex area Sep un centro didattico per studenti e fruitori dell' Amp con annessa Ecoforesteria del mare. Un progetto che vedrà in partnership l' Amp di Tavolara con Università di Sassari e Comune di Olbia, all' interno del Consorzio del nuovo polo universitario di Olbia che verterà sul trasferimento delle facoltà gemmate da Sassari nel centro della città. I lavori. L' Amp ha ottenuto un finanziamento di un milione e 900mila euro nell' ambito della Programmazione unitaria 2014-2020, denominata Strategia 4 "Beni Culturali". Parte di tale stanziamento, precisamente 700mila euro, è destinato all' attuazione dell' intervento denominato "Centro didattico per studenti e fruitori dell' Amp ed ecoforesteria del mare". Il direttore generale dell' Amp, Augusto Navone, ha proceduto con la nomina del direttore dei lavori, con l' obiettivo di rendere disponibile al più presto la nuova sede del primo corso di laurea olbiese della facoltà di Scienze della natura e del territorio dell' Università di Sassari. Il futuro. Il progetto, che era stato avviato alcuni anni fa nell' area ex Sep che si affaccia sul vecchio porto romano di Olbia, era diventato realtà grazie alla collaborazione tra l' Area marina protetta di Tavolara, l' **Autorità portuale** e l' Università di Sassari. Nell' area i capannoni e i fabbricati presenti ospiteranno il corso biennale di laurea specialistica in Gestione dell' ambiente e del territorio marino. Il traguardo è vicino, a più di dieci anni di distanza dal primo intervento di bonifica e a sei anni dalla conclusione dei lavori di riqualificazione e dalla successiva consegna del polo di via dei Lidi all' **Autorità portuale**. Nell' ottobre del 2016 l' Amp aveva avviato le procedure per ottenere in consegna dall' **autorità** marittima due fabbricati nell' area ex Sep con l' obiettivo di allestire degli spazi didattici ed una foresteria per studenti e ricercatori del mare.



Porto di Olbia, nessuna proposta per la gestione della Stazione Marittima

06 Nov, 2019 Porto di Olbia: " L' Avviso esplorativo di sollecitazione al mercato per proposte di finanza di progetto " è scaduto senza registrare l' interesse da parte di potenziali gestori, nazionali ed internazionali. **OLBIA** - Alla scadenza del termine ultimo, prevista per il 4 novembre (data prorogata lo scorso agosto) l' ' Avviso esplorativo di sollecitazione al mercato per proposte di finanza di progetto ', bandito il 10 giugno scorso dall' Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sardegna, non ha registrato l' interesse da parte di potenziali gestori, nazionali ed internazionali , del compendio demaniale e dei relativi servizi nel cuore dello scalo del Nord Est isolano. Lo ha annunciato l' Autorità di Sistema portuale della Sardegna in una nota. Una sollecitazione di mercato ad evidenza pubblica, continua l' Ente portuale nella nota - con lo scopo di attrarre una o più proposte progettuali di partenariato pubblico - privato sulla gestione del terminal passeggeri, dei servizi di interesse generale ai passeggeri, dei parcheggi di auto, rimorchi, semirimorchi, supporto all' autotrasporto e agli operatori , nonché sull' esecuzione di interventi di riqualificazione dello stabile. Criteri qualitativi a fronte dei quali è stato posto un canone base di disponibilità (a carico dell' Ente), pari a poco più di 1 milione e 900 mila euro annui. La migliore proposta di finanza di progetto , una volta approvata, sarebbe stata successivamente sottoposta a procedura di gara ad evidenza pubblica , ai sensi del codice dei contratti pubblici (art. 183, comma 15 e 16), per il definitivo affidamento ed assentimento in concessione, con un diritto di prelazione del promotore individuato nella prima fase, rispetto ad altri soggetti. ' Dobbiamo constatare, con un certo rammarico che, al momento, il mercato non ha risposto alla nostra sollecitazione - spiega Massimo Deiana, presidente dell' Authority sarda - " ma siamo comunque fiduciosi, perché intorno a questa proposta si è creato un notevole interesse da parte di potenziali soggetti gestori, alcuni dei quali hanno effettuato dei sopralluoghi e richiesto chiarimenti. Da parte nostra è stato fatto il massimo per conferire la più ampia trasparenza all' iniziativa, attribuendo al bando una visibilità su scala internazionale con pubblicazioni su Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana e dell' Unione Europea, quotidiani italiani, internazionali e riviste di settore '. Non si tratta, quindi, di gara deserta, tantomeno di esito negativo dell' operazione, che rimane comunque valida, senza perdere il carattere dell' innovatività. ' Supportato dall' Advisor (Sinloc), lo staff dell' Ente ha compiuto un lavoro estremamente complesso e completo che non andrà sicuramente perso, ma costituirà una base valida dalla quale partire - precisa Deiana - Per la prima volta è stato delineato, qualificato, quantificato e reso pubblico il fabbisogno dei servizi dello scalo dell' Isola Bianca. Il tutto è stato inserito in un quadro conforme ai principi di evidenza pubblica e proiettato verso una dimensione internazionale. ' Chiusa questa prima fase, l' Ente si prepara al futuro immediato. ' Già da oggi - conclude Deiana - chiunque potrebbe farsi promotore di un nuovo project financing, con parametri in linea con quelli inseriti nell' avviso esplorativo. Sarà nostra cura, come previsto dalla legge, procedere con un iter improntato sulla massima trasparenza, senza perdere di vista quei capisaldi alla base della nostra iniziativa che conferiranno qualità nei servizi ai passeggeri e competitività allo scalo a livello internazionale'.



Nessuna proposta nazionale e internazionale di finanza di progetto per il Porto di Olbia

(FERPRESS) - **Olbia**, 6 NOV - Nessuna proposta per la gestione della Stazione Marittima e degli spazi scoperti del **porto** dell' Isola Bianca. Alla scadenza del termine ultimo, prevista per le 10 del 4 novembre (data prorogata lo scorso agosto), l' "Avviso esplorativo di sollecitazione al mercato per proposte di finanza di progetto", bandito il 10 giugno scorso dall' Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sardegna, non ha, al momento, registrato l' interesse da parte di potenziali gestori, nazionali ed internazionali, del compendio demaniale e dei relativi servizi nel cuore dello scalo del Nord Est isolano. Una sollecitazione di mercato ad evidenza pubblica, quella promossa dall' Ente, con lo scopo di attrarre una o più proposte progettuali di partenariato pubblico - privato sulla gestione del terminal passeggeri, dei servizi di interesse generale ai passeggeri, dei parcheggi di auto, rimorchi, semirimorchi, supporto all' autotrasporto e agli operatori, nonché sull' esecuzione di interventi di riqualificazione dello stabile. Criteri qualitativi a fronte dei quali è stato posto un canone base di disponibilità (a carico dell' Ente), pari a poco più di 1 milione e 900 mila euro annui. La migliore proposta di finanza di progetto, una volta approvata, sarebbe stata successivamente sottoposta a procedura di gara ad evidenza pubblica, ai sensi del codice dei contratti pubblici (art. 183, comma 15 e 16), per il definitivo affidamento ed assentimento in concessione, con un diritto di prelazione del promotore individuato nella prima fase, rispetto ad altri soggetti. "Dobbiamo

constatare, con un certo rammarico che, al momento, il mercato non ha risposto alla nostra sollecitazione - spiega Massimo Deiana, Presidente dell' AdSP del Mare di Sardegna - ma siamo comunque fiduciosi, perché intorno a questa proposta si è creato un notevole interesse da parte di potenziali soggetti gestori, alcuni dei quali hanno effettuato dei sopralluoghi e richiesto chiarimenti. Da parte nostra è stato fatto il massimo per conferire la più ampia trasparenza all' iniziativa, attribuendo al bando una visibilità su scala internazionale con pubblicazioni su Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana e dell' Unione Europea, quotidiani italiani, internazionali e riviste di settore". Non si tratta, quindi, di gara deserta, tantomeno di esito negativo dell' operazione, che rimane comunque valida, senza perdere il carattere dell' innovatività. "Supportato dall' Advisor (la Sinloc di Padova), lo staff dell' Ente ha compiuto un lavoro estremamente complesso e completo che non andrà sicuramente perso, ma costituirà una base valida dalla quale partire - precisa Deiana - Per la prima volta è stato delineato, qualificato, quantificato e reso pubblico il fabbisogno dei servizi dello scalo dell' Isola Bianca. Il tutto è stato inserito in un quadro conforme ai principi di evidenza pubblica e proiettato verso una dimensione internazionale". Chiusa questa prima fase, l' Ente si prepara al futuro immediato. "Già da oggi - conclude Deiana - chiunque potrebbe farsi promotore di un nuovo project financing, con parametri in linea con quelli inseriti nell' avviso esplorativo. Sarà nostra cura, come previsto dalla legge, procedere con un iter improntato sulla massima trasparenza, senza perdere di vista quei capisaldi alla base della nostra iniziativa che conferiranno qualità nei servizi ai passeggeri e competitività allo scalo a livello internazionale".



L'Unione Sarda

Cagliari

Porto canale. Il vento può spostare i macchinari mettendo a rischio la sicurezza

Manomesse due gru da 1.800 tonnellate

Tolti i perni che le fissavano a terra: ipotesi sabotaggio, indagine in corso

Alte sino a 60 metri, le sette gru del **Porto** canale sono ferme da mesi: a Cagliari la crisi del transhipment, cioè la movimentazione di container nello scalo industriale, ha creato il deserto produttivo in un'area vasta decine di ettari azzerando i livelli occupazionali. La Cict (società che dal 1997 gestiva lo scalo, e avrebbe dovuto farlo per trent'anni), oggi è in liquidazione; i suoi ex dipendenti (210) sono in cassa integrazione e ci resteranno per almeno 12 mesi in attesa di una possibile (e auspicabile) ricollocazione. Tra le banchine si fanno vedere ufficialmente solo i vigilantes incaricati del controllo e i tecnici che verificano la situazione di piazzale e attrezzature. L'episodio sulle banchine Eppure qualcun altro pare aver avuto la possibilità di muoversi al suo interno senza essere notato. Una o più persone che si sono avvicinate a due di quei giganteschi macchinari blu, di proprietà del Cacip (il Consorzio industriale provinciale), hanno disinserito i perni "antiuragano" che le tenevano ancorate al terreno e poi si sono dileguate come niente fosse. Gesto criminale, perché una volta libere dai blocchi quelle enormi e pesantissime strutture non trovano più un impedimento che possa arrestarne un eventuale movimento lungo i binari. Per capire cosa ciò significhi è sufficiente tornare allo scorso agosto, quando uno di quei mastodonti durante un violento temporale con venti particolarmente forti si era spostato dalla sua posizione, aveva aumentato la velocità, era arrivato alla fine del binario, aveva buttato giù i respingenti di acciaio sistemati al termine dei "corridoi" e si era rovesciato provocando danni per circa 800 mila euro. Solo per caso l'incidente non aveva provocato una disgrazia.

Così la Cict, che riguardo a questo secondo avvenimento sospetta si tratti di un atto voluto, ha deciso di segnalare l'episodio. La denuncia è stata presentata nei giorni scorsi ai carabinieri e presto finirà all'attenzione della Procura. La scoperta del problema Il timore di chi controlla il **porto** è che si sia trattato di un sabotaggio, ma restano incerti lo scopo e i possibili autori. Ed è complicato, al momento, anche stabilire quando esattamente i due dispositivi siano stati tolti. La scoperta risale al 2 novembre, un sabato: un tecnico che si occupa di controllare attrezzature e aree dell'approdo industriale, durante un sopralluogo eseguito nel corso di quella mattina si è accorto del problema, che riguardava due gru (entrambe centrali come posizione). Una volta ristabilite le condizioni di sicurezza, ha avviato una verifica e scoperto che l'ultimo controllo (dal quale risultava che tutte le sette gru dello scalo erano in ordine) risaliva al 15 ottobre. Da allora nessuno aveva più effettuato i controlli, dunque i perni erano stati disinseriti in quel lasso temporale. Il sistema di sicurezza Funziona così. Chi ha costruito i binari ha realizzato in punti prestabiliti buche molto profonde contenenti ferro poi cementificate e ricoperte di acciaio. Ogni gru pesa fino a 1.800 tonnellate e ha ruote anteriori e posteriori per movimenti avanti e indietro; inoltre è dotata di un cuneo d'acciaio che, attraverso una leva, viene inserito (o estratto) nel blocco a terra. Tutto questo è fissato dai "perni antiuragano": un sistema che garantisce l'impossibilità di movimento anche con venti che soffiano sino a 100 nodi. Senza i perni già con venti intorno ai 40 nodi (oltre 62 chilometri orari, condizioni definite di burrasca) la gru si mette a camminare sui binari e acquista velocità. Con tutte le conseguenze immaginabili. La videosorveglianza Ad agosto la gru danneggiata era una delle due "capofila". In questo caso si tratta invece di due strutture centrali, dunque un eventuale movimento incontrollato avrebbe potuto portarle



L'Unione Sarda

Cagliari

a sbattere su altre gru facendole cadere. Le due gru non hanno subito danni, ma è anche vero che in quelle tre settimane non ha imperversato il maltempo. Ora è possibile che gli investigatori acquisiscano le immagini girate dal sistema di videosorveglianza interno all' area di scalo e sentano la testimonianza degli uomini della società di vigilanza privata che controlla gli accessi 24 ore su 24. An. M. Ad agosto una delle sette gru durante un violento temporale con venti particolarmente forti si era spostata, era arrivata alla fine del binario e si era rovesciata provocando danni per circa 800 mila euro.

L'Unione Sarda

Cagliari

La crisi. Il 14 novembre sit-in a Roma davanti alla sede del Mise

I sindacati: un tavolo interministeriale

La convocazione urgente del tavolo interministeriale «che esamini lo stato di crisi del porto industriale» e la convocazione da parte del presidente della Regione per «conoscere intendimenti e strategie» della Giunta sarda «sul rilancio» dell' approdo cagliaritano: è quanto sollecitato dai rappresentanti di Uiltrasporti e Cgil Filt per i lavoratori in cassa integrazione da oltre un mese dopo la messa in liquidazione della Cict, società che gestiva le banchine dal 1997. I sindacati hanno proclamato per il 14 novembre un sit-in dei dipendenti a Roma, davanti alla sede del ministero dello Sviluppo economico. Unire le forze Secondo William Zonca della Uiltrasporti Sardegna e Massimiliana Tocco della Filt Cgil, che hanno inviato una nota ufficiale ai ministeri competenti, ai parlamentari eletti in Sardegna e ai sindaci della Città metropolitana di Cagliari, le vicende riguardanti il Porto canale «e il futuro delle attività di transhipment, i cui effetti si riverberano drammaticamente su centinaia di lavoratori e sullo sviluppo dell' economia regionale, devono essere esaminati in un' unica cabina di regia e non secondo logiche particolaristiche e settoriali che impedirebbero di arrivare a concrete ed efficaci soluzioni». Quindi ecco il perché della «necessità» di convocare «il tavolo permanente interministeriale al Mise» con al centro «la vertenza del porto industriale e il rilancio delle attività». Il governatore Solinas Non è tutto, perché Uiltrasporti e Filt Cgil hanno sollecitato una convocazione da parte del governatore Christian Solinas per «conoscere gli intendimenti e le strategie» della Giunta regionale «in merito al rilancio del porto nel suo ambito internazionale e dell' attività principale di transhipment, settore trainante per l' industria e i trasporti delle merci via mare perché unico collegamento diretto della Sardegna con il resto del mondo». Grazie a questo tipo di commercio si potrebbero «creare concrete basi per un vitale sviluppo dell' economia del territorio». Secondo Tocco e Zonca «esistono validi strumenti da mettere in campo per attirare investitori attraverso il coinvolgimento di un advisor internazionale del settore dello shipping che sia partner della Regione» per il «rilancio del porto e quindi del territorio, la proroga del contratto di localizzazione ormai in scadenza e lo studio finalizzato al reperimento di ulteriori fondi utili all' ammodernamento delle infrastrutture» tra le quali nuove gru. Vincoli paesaggistici e Zes Ma c' è anche la necessità di risolvere i «problemi» riguardanti «i vincoli paesaggistici», legati all' esistenza di una spiaggia cancellata 40 anni fa dal Porto, e «la zona economica speciale» che impediscono lo sviluppo del porto alla «vigilia della presentazione di una convocazione internazionale da parte della **Autorità di sistema portuale**». Farlo significherebbe «mettere sul mercato una concessione più attrattiva per il porto industriale e per la ricerca di un nuovo terminalista. Il futuro dello sviluppo dell' economia della Sardegna deve necessariamente passare per un' importante infrastruttura di terminal container che sia volano per tutto il territorio».



L'interrogazione

Frailis sollecita un nuovo incontro

Sui problemi al Porto canale il parlamentare sardo Andrea Frailis del Pd ha inviato una lettera ai ministri dello Sviluppo economico e dei Trasporti «per sapere» se intendano «affrontare la situazione convocando un tavolo con tutti gli interessati». Quesito presentato dopo una premessa nella quale il deputato spiega che «a settembre si è svolto al ministero del Lavoro un incontro nel quale si è raggiunto un accordo sulla cassa integrazione per cessata attività» di un anno per 210 lavoratori della Contship, società madre della Cict. La cassa integrazione «non è ancora in pagamento e si ha motivo di ritenere che l' Inps non abbia ancora ricevuto le necessarie disposizioni dal ministero del Lavoro». Intanto «l' **Autorità portuale** di **sistema** della Sardegna ha predisposto una gara internazionale per riassegnare la concessione delle banchine» ad altre società. I 12 mesi di cig dovrebbero «essere utili a trovare una soluzione per garantire questi posti di lavoro» e «si sta ragionando su diverse possibilità quali ad esempio una zona franca doganale interclusa», la cui «realizzazione» però «è impedita da un vincolo paesaggistico che risale al 1967». Si discute anche dell' istituzione «di una zona economica speciale sulla quale finora non si sono registrati sviluppi, mentre sembrerebbe che le azioni di rifornimento delle navi nella rada della raffineria della Saras stiano procedendo, anche se si tratta di navi container che non si fermano a Cagliari essendo ormai fermo il Porto canale». Dunque «non sembrano esserci soluzioni praticabili, anche se il 30 settembre l' assessore regionale del Lavoro ha convocato le federazioni di categoria per fare il punto sui percorsi di attuazione dell' accordo». Da qui la lettera ai due ministeri. Il parlamentare sardo del Pd scrive al ministero dello Sviluppo economico e dei Trasporti per sollecitare un tavolo con tutti gli interessati dopo l' incontro dello scorso settembre al ministro del Lavoro.

Manomesse due gru da 1.800 tonnellate

Tolti i penni che le fissavano a terra: ipotesi sabotaggio, indagine in corso

L'interrogazione
Frailis sollecita un nuovo incontro



La gru è stata smontata e i suoi componenti sono stati caricati su camion. L'operazione è stata eseguita da una squadra di operai. In alto a sinistra, si vede un'altra gru in funzione.

La gru è stata smontata

La gru è stata smontata e i suoi componenti sono stati caricati su camion. L'operazione è stata eseguita da una squadra di operai. In alto a sinistra, si vede un'altra gru in funzione.

La gru è stata smontata

La gru è stata smontata e i suoi componenti sono stati caricati su camion. L'operazione è stata eseguita da una squadra di operai. In alto a sinistra, si vede un'altra gru in funzione.

La gru è stata smontata

La gru è stata smontata e i suoi componenti sono stati caricati su camion. L'operazione è stata eseguita da una squadra di operai. In alto a sinistra, si vede un'altra gru in funzione.

I sindacati: un tavolo interministeriale

La vertenza, il 14 novembre, si è svolta a Roma, da tutti i sedi del Mib:



Un gruppo di persone, tra cui sindacalisti e funzionari pubblici, sono seduti attorno a un tavolo in una sala di conferenze. Stanno discutendo la vertenza.

I sindacati: un tavolo interministeriale

La vertenza, il 14 novembre, si è svolta a Roma, da tutti i sedi del Mib:

I sindacati: un tavolo interministeriale

La vertenza, il 14 novembre, si è svolta a Roma, da tutti i sedi del Mib:

L'Unione Sarda

Cagliari

San Vero Milis. Contestato il primo cittadino che ha deciso di limitare i prelievi, massimo 100 esemplari, nell' area Sic

Ricciai alla guerra: «Pronti a bloccare le navi a Cagliari»

I pescatori sfidano il sindaco Tedeschi,|BR|la Regione è con loro: non lo può fare

«Vuole la guerra? E guerra sia. Una cosa è certa però: appena passa il maestrale noi saremo tutti in acqua a lavorare. E se qualcuno proverà a impedirci di raccogliere i ricci risponderemo con azioni eclatanti: siamo pronti a bloccare le navi che arrivano al **porto** di Cagliari». Per far scaldare gli animi dei ricciai è bastato pochissimo. Nessuno di loro ha gradito la decisione presa dal sindaco di San Vero Milis Luigi Tedeschi. Le nuove regole Il primo cittadino ieri ha annunciato che oggi in Giunta modificherà il Piano di gestione del Sic approvando un nuovo regolamento che disciplina la raccolta degli esemplari nel mare di San Vero Milis, con l' obiettivo di tutelare la risorsa. Tradotto meglio: i ricciai professionisti, nella zona Sic, quindi da Putzu Idu a Is Arenas, gestita dal Comune, potranno prelevare la polpa rossa solo dal 15 dicembre al 15 marzo per un totale di 100 ricci a testa. Gli sportivi la metà. Insomma, nulla rispetto al regolamento regionale che invece ha dato il via alla raccolta lo scorso primo novembre concedendo 2.000 ricci ad ogni unità lavorativa. La Regione Dalla Regione però la replica è immediata. Pare infatti che questa decisione del sindaco di San Vero Milis non possa essere portata avanti: «Qualsiasi modifica ai Piani di gestione Sic prima di diventare legge deve essere approvata obbligatoriamente dall' assessorato regionale della Difesa dell' ambiente - fanno sapere i funzionari dell' ufficio - Ora verificheremo nello specifico il caso». La presa in giro Intanto i ricciai alzano la voce. Per loro si tratta di una presa in giro. Un modo per scoraggiare i pescatori a raggiungere la costa di San Vero Milis, da sempre la più frequentata dagli operatori. «Siamo al lavoro per capire se l' iter burocratico che sta seguendo il sindaco è corretto si sfoga Giacomo Bilancetta, 35 anni, presidente dell' associazione ricciai di Cabras - Tedeschi avrebbe fatto più bella figura a chiudere la pesca del tutto. Il valore commerciale di una dozzina di ricci è di 5 euro, ciò vuol dire che dovrei andare al lavoro per 40 euro circa al giorno. Senza considerare le spese della benzina, la manutenzione della barca, lo stipendio del personale. È pura follia. Noi da domani saremo in acqua». La protesta È un fiume in piena Nicola Castangia, altro ricciaio di Cabras, 34 anni: «Si tratta di una decisione scellerata, un modo per ottenere più voti in occasione delle prossime elezioni comunali. E si capisce dal fatto che mentre la Regione agli sportivi concede 50 ricci solo una volta a settimana, il sindaco di San Vero Milis sempre agli sportivi ne concede 50 tutti i giorni. È una beffa. Tedeschi ha deciso di chiudere l' unico pezzo di mare dove potevamo ancora lavorare. La nostra categoria a questo punto non rispetterà nessuna regola. Io sarò il primo a pescare quando e dove vorrò, se mi sanzioneranno stracerò il verbale». I ricciai di Cagliari Questa volta i ricciai sono tutti uniti. Anche quelli che arrivano da Cagliari: «È un accanimento - alza la voce Stefano Meli, 45 anni di Cagliari, che dal 93 trascorre le sue giornate nella costa di San Vero - La specie non è in via d' estinzione ma in sofferenza. E non per causa nostra, ma per colpa della Regione che in questi anni ha rilasciato troppe licenze. Ora siamo in 185 a poter pescare i ricci, 25 anni fa in 50. Tutti ci considerano predatori. Però nessuna parla dell' estinzione dell' aragosta o del polpo.



L'Unione Sarda

Cagliari

Il sindaco non ha capito che quando noi siamo in mare mettiamo al riparo la risorsa dagli abusivi. Non volendo noi sta autorizzando i ladri di ricci a fare festa. Io sono pronto e lavorerò anche nel mare di San Vero Milis». Sara Pinna.

Porto canale Cagliari: nuovo appello dei sindacati al Mise

Cgil e Uil, affrontare problematiche in unica cabina di regia

Subito un tavolo permanente al Ministero dello sviluppo economico per risolvere la vertenza del **porto** industriale di **Cagliari**, dopo la cassa integrazione dei lavoratori del Cict. È la richiesta al Governo di Uil e Cgil, che hanno annunciato anche, per il 14 novembre, un sit-in a Roma proprio davanti al Mise. "Riteniamo - spiegano i sindacati - che le problematiche, i cui effetti si riverberano drammaticamente su centinaia di lavoratori e sullo sviluppo dell' economia regionale, debbano essere esaminate in un' unica cabina di regia e non secondo logiche particolaristiche e settoriali che, di fatto, impedirebbero di addivenire a concrete ed efficaci soluzioni". Appello anche al presidente della Regione Christian Solinas. "Vorremmo conoscere gli intendimenti e le strategie del governo regionale in merito al rilancio del **Porto** industriale nel suo ambito internazionale e dell' attività principale di Transhipment, settore trainante per l' industria e i trasporti delle merci via mare perché unico collegamento diretto della Sardegna con il resto del mondo, attraverso il quale poter creare concrete basi per un vitale sviluppo dell' economia del territorio". Cgil e Uil insistono: "Crediamo che esistano validi strumenti - spiegano - che possono essere messi in campo per attrarre investitori, attraverso il coinvolgimento di un advisor internazionale del settore dello shipping che sia partner della Regione nell' interesse politico di rilancio del **Porto** e quindi del territorio, la proroga del contratto di localizzazione prossimo alla scadenza, lo studio finalizzato al reperimento di ulteriori fondi propedeutici all' ammodernamento infrastrutturale (nuove gru di banchina in primis)". (ANSA).



Il presidente dell' Authority si presenta La città spera in un "vero" nuovo corso

Sul tavolo già molti spunti, dalle banchine alle scelte future

Milazzo Massima disponibilità al confronto con gli amministratori locali nell' ottica di uno sviluppo concertato della portualità. Il neo presidente dell' **Autorità di sistema** portuale dello Stretto, Paolo Mega ha dato segnali di apertura nel corso dell' incontro che ieri ha avuto col sindaco di Milazzo, Giovanni Formica. Una riunione sostanzialmente di presentazione giunta a una settimana dall' arrivo a Messina. Accompagnato dal comandante della Capitaneria di porto, Francesco Terranova, l' ing. Mega ha inteso anticipare quella che sarà la linea del nuovo corso dell' istituzione che dovrà gestire la "governance" dei porti siciliani e calabresi e quindi dello scalo mamertino che è uno di quelli che al punto di vista economico garantisce maggiore ricchezza. Dopo aver premesso le novità che riguardano proprio l' **Autorità di sistema**, le nuove competenze e la soppressione del Comitato portuale, sostituito da un Comitato di gestione composto solo da quattro rappresentanti designati dai presidenti delle Regioni (Sicilia e Calabria) e dai sindaci delle Città metropolitane, il neo presidente ha detto di ritenere "strategico" il rapporto diretto con le municipalità locali ed in particolare con i sindaci dei Comuni su cui insistono i porti del **sistema**, «indipendentemente da quanto stabilito dalla normativa». «Come presidente - ha aggiunto - ritengo che il confronto debba essere immediato proprio perché gli obiettivi di crescita devono essere condivisi. Oggi il **sistema** che andremo a creare potrà nascere solo se troveremo sintesi tra le aspirazioni del **sistema** e la sostenibilità di quello che immaginiamo di fare con lo sviluppo del territorio. Il porto di Milazzo è nel cuore della città e quindi ha una peculiarità diversa rispetto ad altri scali. Immagino che vi sono tante aspettative e quindi occorre aprire al confronto quando si parlerà dei Piani strategici, del piano regolatore del **sistema** portuale, del piano energetico». Un passaggio poi più specifico sulle banchine da completare, sulla viabilità da potenziare, sulle nuove direzioni di sviluppo «che passano dal traffico turistico, dal crocierismo, visto che la città può diventare destinazione, della nautica da diporto». Il sindaco Formica ha condiviso gli intenti programmatici del nuovo presidente dell' **Autorità di sistema**, auspicando che prima di avviare una concertazione sia necessario conoscere la "visione" che si vuole dare a questo bacino portuale, nella considerazione che oggi le proiezioni sono diverse rispetto a dieci-venti anni fa. Ricordate le diatribe e la complessità che ha portato alla nascita dell' **Autorità di sistema**, il primo cittadino ha sottolineato che «sino ad ora non c' è stata visione comune tra politica locale e **Autorità** portuale che, nel caso di Milazzo, ha spesso puntato su investimenti a terra piuttosto che a mare. Una scelta che non ho condiviso. L' unico intervento quello sulla Banchina XX Luglio ha avuto un epilogo che tutti conosciamo a causa anche di scelte discutibili e oggi spero che si possano operare non solo le dovute correzioni ma si acceleri per completare quella banchina non solo per una questione di decoro ma anche di funzionalità». Formica ha anche parlato della strada di collegamento del porto, da lui bloccata in quanto non legata ad una idea di sviluppo del porto, al ruolo dei Molini Lo Presti, oggi inseriti anche nella Zes che il Comune ha portato all' attenzione dell' **Autorità** portuale, alle scelte da fare per estendere il bacino portuale sino a Giammoro. «È chiaro però - ha concluso - che ogni ragionamento deve essere supportato un vantaggio economico. Per questo mi auguro che il nuovo corso accolga il mio invito e faccia conoscere gli intenti programmatici. A quel punto il confronto sarà aperto». Alla riunione di palazzo



Gazzetta del Sud

Messina, Milazzo, Tremestieri

dell' Aquila hanno partecipato anche gli assessori Pierpaolo Ruello e Carmelo Torre ed il presidente dell' Area marina protetta, Giovanni Mangano.

Il Mattino

Focus

«Trasporti, svolta verde grazie alle vie del mare»

«Secondo il presidente dell'associazione logistica sostenibile il green è un dovere» «Abbiamo sperimentato che le scelte ecologiche sono anche più remunerative»

Antonino Pane

«Ogni anno i traghetti e i treni riescono togliere dalle strade due milioni e settecentomila camion, una fila lunga 600 chilometri. È la sempre maggiore integrazione gomma-mare e gomma-ferro la chiave di volta per abbattere emissioni di Co2». Guido Grimaldi prepara l'assemblea annuale di Alis (Associazione logistica intermodalità sostenibile), in programma a Roma martedì prossima e snocciola numeri con una velocità impressionante. Alis, l'associazione che presiede, è cresciuta tanto sulla strada dell'internazionalizzazione e i risultati riempirebbero di orgoglio chiunque. Presidente, oggi bisogna lavorare soprattutto per aiutare l'ambiente. «Siamo impegnatissimi in questa direzione. Non a caso il primo tema che poniamo al centro della nostra assemblea è la sostenibilità. I nostri studi dicono che grazie all'intermodalità gomma-mare e gomma-ferro ogni anno si imbarcano su direttrici internazionali e di cabotaggio nazionale qualcosa come 600 km lineari di tir, circa 2.700.000 camion all'anno, pari a 70 milioni di tonnellate di merci in meno trasportate sull'intera rete stradale nazionale». Il nemico numero uno si chiama Co2. «E infatti, trasferendo la gomma sul mare sul ferro le emissioni di CO2 si abbattano di oltre 2.200.000 tonnellate. Ottenere un risultato così significativo, vuol dire contribuire concretamente sul livello di benessere dei cittadini». Già, i cittadini. A volte sembra che il benessere e la salute dei cittadini viene sempre dopo gli affari. «Non per noi. Seguiamo passo passo gli effetti dell'inquinamento sulla salute. Il dato che ci rinfranca maggiormente è che negli ultimi 12 mesi ci sono state circa 2.000 diagnosi di tumori in meno e l'11% di queste diagnosi è riconducibile a cause di inquinamento ambientale». Un trasporto sostenibile, dunque, è il primo obiettivo. «Certamente. Oggi l'obiettivo della mobilità sostenibile, di un trasporto e di una logistica sempre meno inquinante, non è un target ma un dovere morale e sociale da perseguire dal quale non possiamo esimerci, ma anzi, da porre al centro delle nostre scelte strategiche». **E questo obiettivo combacia con la crescita economica?** «Sul fronte europeo la frenata della Germania, che, bisogna ricordarlo, è il nostro primo mercato di sbocco, ha certamente un impatto negativo su molti settori e sull'economia di alcuni territori. Oltreoceano, l'aumento dei dazi imposti dal Governo statunitense su alcuni beni di largo consumo rappresenta un serio rischio per il Made in Italy». E quindi? «In questo scenario si innesta lo sviluppo che è il secondo tema al centro del dibattito assembleare di Alis. Il comparto del trasporto e della logistica risulta essere invece, estremamente virtuoso. La domanda estera di prodotti nazionali è infatti in ripresa, mostrando già nel primo semestre del 2019 una crescita pari al +2,5% dell'export e del +1,2% dell'import rispetto al primo semestre 2018, è evidente pertanto, un trend positivo a cui, evidentemente, per le cose che dicevamo, deve corrispondere un effetto benefico anche sull'ambiente».



Il Mattino

Focus

I presupposti ci sono? «Direi proprio di sì. I nostri associati cominciano a guardare ai camion elettrici o a gas naturale liquefatto con sempre maggiore interesse, le navi a Gnl sono già una bellissima realtà. E poi sollecitiamo l'elettrificazione con energie rinnovabili delle banchine dei porti e gli impianti di rifornimento del gas e di ricarica per le batterie». In questi settori scontiamo qualche ritardo. Il Gnl per le navi, ad esempio, è disponibile solo nel porto di Barcellona. «Sono ritardi che bisogna recuperare in fretta. Snellire le procedure autorizzati per gli impianti è diventata una necessità primaria». **Ma è sostenibile economicamente un trasporto più pulito? Le piccole aziende riusciranno ad adeguarsi?** «L' associazionismo aiuta anche per questo. Alis è sempre vicina ai suoi iscritti e su questi temi abbiamo già sperimentato e valutato che un trasposto green è addirittura più remunerativo rispetto a uno tradizionale. E lo sarà sempre di più, su questo non c' è dubbio». E qui si aggancia il terzo tema dell' assemblea, l' internazionalizzazione. Spesso siamo rincorrere altri Paesi europei. «Sì, però, non dobbiamo utilizzare solo gli alibi. Dobbiamo andare avanti e guardare ad orizzonti sempre più larghi. Da questo punto di vista Alis è un esempio straordinario. stiamo crescendo oltre i confini e questo è un dato che ci mette nelle condizioni di essere un interlocutore vero anche per l' Europa. Vogliamo guardare avanti e non a caso abbiamo affidato all' Srm (il Centro studi e ricerche per il Mezzogiorno) una indagine sul trasporto nell' area Euromediterranea. I nostri associati avranno anche questo strumento per valutare i loro investimenti». Certo i numeri che portate sono relevantissimi. «I nostri iscritti ad oggi sono 1510 e generano un fatturato aggregato di circa 23 miliardi di euro. E Un parco veicolare di 110.000 mezzi; 125 linee di Autostrade del mare e cabotaggio insulare; 140.500 collegamenti marittimi annuali; oltre 120 linee ferroviarie; 60.500 collegamenti ferroviari annuali; 7 interporti; 36 porti in qualità di soci onorari. E, si badi bene, rappresentiamo oltre 165.000 uomini e donne impegnati nel settore del trasporto e della logistica». © RIPRODUZIONE RISERVATA.

Potenziare la connettività ferroviaria dei porti

Massimo Belli

BRUXELLES La connettività ferroviaria dei porti deve essere rafforzata ed in questo il ruolo politico dell'Unione europea assume un ruolo importante. Nell'ultimo anno, esperti dei porti marittimi e interni, hanno valutato la legislazione ferroviaria europea dal punto di vista portuale. Ciò ha portato a un documento di sintesi adottato dall' European Sea Ports Organisation (Espo) e dalla European Federation of Inland Ports (Efip). Il documento di sintesi congiunto Porti nel sistema ferroviario europeo giunge a cinque conclusioni principali. 1) L'attuazione dell'attuale quadro legislativo ferroviario dell'Ue dovrebbe riconoscere che le Autorità portuali gestiscono una complessa rete di trasporti, logistica, industria, energia, crescita blu e interessi della comunità e la gestione ferroviaria non è generalmente il loro compito principale. Inoltre, l'istituzione di sistemi ferroviari nei porti europei varia notevolmente in termini di sviluppo e gestione delle infrastrutture, esercizio ferroviario, sistemi di tariffazione e relazioni contrattuali tra l'autorità portuale e gli operatori o le imprese ferroviarie, il che rende un tutto unico approccio inadatto. 2) I porti europei sono al centro della multimodalità. Operazioni ferroviarie efficienti e collegamenti da e verso i porti, nonché all'interno del porto, sono essenziali per massimizzare l'uso della ferrovia come modalità di trasporto sostenibile e per rispettare le priorità stabilite nella legislazione Ten-T. 3) Particolare attenzione dovrebbe essere posta sull'investimento e sullo sviluppo delle connessioni dell'ultimo miglio, che collegano la rete ferroviaria nazionale attraverso la rete ferroviaria portuale ai binari dei terminal privati. Il futuro Connecting Europe Facility (CEF II) e le sue decisioni dovrebbero dare priorità alle connessioni dell'ultimo miglio all'interno e all'esterno dell'area portuale come una priorità e gli Stati membri dovrebbero rimuovere qualsiasi ostacolo legale o di governance che ostacola lo sviluppo di tali connessioni. 4) Il principio della tariffazione autonoma è stato stabilito dal Port Services Regulation (Ue) 2017/352 recentemente adottato. Sia per i porti marittimi che per quelli interni, i diritti per le infrastrutture portuali sono uno strumento importante per perseguire le loro strategie economiche, sociali e ambientali. Al fine di incentivare l'uso del trasporto ferroviario, gli organismi di gestione portuale dovrebbero rimanere liberi di scegliere un modello di tariffazione ferroviaria integrato o separato, purché sia trasparente e non discriminatorio per gli utenti delle ferrovie. 5) Sia i porti marittimi che quelli interni sono situati prevalentemente in agglomerati urbani o nelle vicinanze. Il trasporto di merci per ferrovia ha buone prestazioni ambientali ed è un mezzo efficace per ridurre la congestione stradale in aree densamente popolate. Al fine di massimizzare il suo potenziale, è stata aumentata l'assegnazione di tracce di treni merci di alta qualità da e verso i porti europei. Isabelle Ryckbost Come afferma il segretario generale dell'Espo, Isabelle Ryckbost (nella foto): I porti marittimi sono le porte d'accesso dell'Europa. Poiché l'ingresso e l'uscita indicano la rete Ten-T terrestre, sono al crocevia delle supply chains. Per funzionare al meglio, i porti europei devono fare affidamento su collegamenti efficienti e sostenibili con l'hinterland; in questo senso la ferrovia può svolgere un ruolo importante. Il lavoro del gruppo di esperti delle reti ferroviarie portuali sottolinea Isabelle Ryckbost ha puntato il dito su alcune questioni che ostacolano la perfetta connettività ferroviaria da e verso i porti. Dobbiamo guardare alla ferrovia come parte della catena logistica e di approvvigionamento e non come soluzione fine a sé stessa. Il miglioramento della connettività porto-rotaia per consentire efficienti flussi di merci dovrebbe essere visto come un elemento importante per il completamento della rete Ten-T. Turi Fiorito Turi Fiorito, direttore dell'Efip, sottolinea il ruolo dei porti interni quali facilitatori della logistica verde in tutta Europa. Come mezzo di trasporto rispettoso del clima,



Messaggero Marittimo

Focus

la ferrovia è parte essenziale di questo. Il trasporto ferroviario e per vie navigabili interne rappresenta insieme la combinazione di trasporto ecologico più favorevole. Nuove connessioni e iniziative ferroviarie, consentono ai porti interni di collegarsi ai mercati di tutto il continente eurasiatico. Assume un enorme inestimabile quindi, il fatto che Etip ed Espo condividano insieme le loro competenze ed esperienze per identificare le problematiche per la connettività ferroviaria dei porti. Intendiamo approfondire ulteriormente la nostra cooperazione con il settore ferroviario e sostenerci reciprocamente nell'affrontare le sfide della green logistics in Europa, conclude Fiorito.