



ITALIAN  
PORTS  
ASSOCIATION

**Estratto Rassegna Stampa Assoporti**  
**sabato, 09 novembre 2019**



## Prime Pagine

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

## Primo Piano

08/11/2019	<b>La Gazzetta Marittima</b> Alla Qatar Silk Road il punto sui trasporti	24
------------	---	----

## Venezia

09/11/2019	<b>Corriere del Veneto</b> Pagina 8 Porto, l' isola delle Tresse per i fanghi Venezia fa fronte comune	F. B. 25
------------	---	----------

09/11/2019	<b>La Nuova di Venezia e Mestre</b> Pagina 18		26
<hr/>			
09/11/2019	<b>Venezia Today</b>		27
<hr/>			
09/11/2019	<b>La Nuova di Venezia e Mestre</b> Pagina 21		28
<hr/>			
09/11/2019	<b>Il Gazzettino</b> Pagina 44	<i>ELISIO TREVISAN</i>	29
<hr/>			
09/11/2019	<b>Il Gazzettino</b> Pagina 44		31
<hr/>			
09/11/2019	<b>Il Gazzettino</b> Pagina 50	<i>DIEGO DEGAN</i>	32
<hr/>			
08/11/2019	<b>Portnews</b>		33
<hr/>			
08/11/2019	<b>Venezia Today</b>		34
<hr/>			

## Savona, Vado

09/11/2019	<b>La Stampa (ed. Savona)</b> Pagina 45	<i>ELENA ROMANATO</i>	35
<hr/>			

## Genova, Voltri

09/11/2019	<b>Il Sole 24 Ore</b> Pagina 11		36
<hr/>			
09/11/2019	<b>Il Sole 24 Ore</b> Pagina 11	<i>Raoul de Forcade</i>	38
<hr/>			
08/11/2019	<b>FerPress</b>		39
<hr/>			
08/11/2019	<b>Il Nautilus</b>		40
<hr/>			
08/11/2019	<b>Messaggero Marittimo</b>	<i>Giulia Sarti</i>	41
<hr/>			
09/11/2019	<b>Milano Finanza</b> Pagina 58		42
<hr/>			

## La Spezia

08/11/2019	<b>Ansa</b>		43
<hr/>			
08/11/2019	<b>Citta della Spezia</b>		44
<hr/>			
08/11/2019	<b>Citta della Spezia</b>		45
<hr/>			

## Livorno

09/11/2019	<b>Il Tirreno</b> Pagina 16		47
<hr/>			

09/11/2019	<b>Il Tirreno</b> Pagina 16	48
<hr/>		
09/11/2019	<b>Il Tirreno</b> Pagina 16	50
<hr/>		
08/11/2019	<b>Corriere Marittimo</b>	51
<hr/>		
"Sì Livorno va avanti - Un patto per la Toscana, un patto per Livorno"		

## Ancona e porti dell'Adriatico centrale

09/11/2019	<b>Corriere Adriatico</b> Pagina 35	52
<hr/>		
08/11/2019	<b>Ancona Today</b>	53
<hr/>		
Sottopasso di via Mameli, aperto il nuovo bando per l' affidamento dei lavori		

## Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

09/11/2019	<b>Corriere della Sera (ed. Roma)</b> Pagina 6	<i>Stefania Moretti</i>	54
<hr/>			
08/11/2019	<b>Ansa</b>		55
<hr/>			
Grimaldi: ecco Grande Torino, nuova ammiraglia trasporto auto			
08/11/2019	<b>Corriere Marittimo</b>		56
<hr/>			
Grimaldi, battesimo della nuova nave ammiraglia "Grande Torino"			
08/11/2019	<b>FerPress</b>		57
<hr/>			
Grimaldi: battezzata la Gran Torino, nuova ammiraglia per il trasporto di auto			
09/11/2019	<b>Il Mattino</b> Pagina 17		58
<hr/>			
Battezzata la «Grande Torino» nuova ammiraglia della Grimaldi			
08/11/2019	<b>lidenaro.it</b>		59
<hr/>			
Grimaldi vara la Grande Torino, nuova ammiraglia della flotta per il trasporto di auto			
08/11/2019	<b>Informare</b>		60
<hr/>			
Battezzata una nuova Pure Car and Truck Carrier del gruppo armatoriale Grimaldi			
08/11/2019	<b>Informatore Navale</b>		61
<hr/>			
BATTEZZATA LA NAVE GRANDE TORINO, NUOVA AMMIRAGLIA DELLA FLOTTA GRIMALDI PER IL TRASPORTO DI AUTO			
08/11/2019	<b>La Provincia di Civitavecchia</b>		62
<hr/>			
Navettamento crocieristico: salta la sperimentazione di Medov			
08/11/2019	<b>Messaggero Marittimo</b>	<i>Redazione</i>	63
<hr/>			
Grande Torino: il battesimo della nuova ammiraglia Grimaldi			
08/11/2019	<b>Portnews</b>		64
<hr/>			
PD: allarme monopolio a Civitavecchia			

## Napoli

08/11/2019	<b>Primo Magazine</b>	<i>GAM EDITORI</i>	65
<hr/>			
Fuoco amico sull' AdSP del Mar Tirreno Centrale.			
08/11/2019	<b>Cronache Della Campania</b>		66
<hr/>			
Napoli, area terminal abusiva nel porto sequestrata da Capitaneria e Guardia Costiera			

## Brindisi

09/11/2019	<b>Quotidiano di Puglia (ed. Brindisi)</b> Pagina 12	67
<hr/>		
Concessione a Cbs e Damarin Il Tar dà ragione all' Authority		

08/11/2019	<b>Brindisi Report</b>	68
	Contenzioso cantieri Cbs - Damarin: altro punto per l' Authority	
08/11/2019	<b>Il Nautilus</b>	69
	PORTO DI BRINDISI: VIOLAZIONE DELLO SCHEMA DEL TRAFFICO MARITTIMO - COMANDANTE DENUNCIATO E SANZIONATO	
08/11/2019	<b>La Gazzetta Marittima</b>	70
	A Brindisi nuova concessione ai Cantieri Riuniti Mediterraneo	

## Taranto

09/11/2019	<b>Quotidiano di Puglia (ed. Taranto)</b> Pagina 10	71
	Zes, tocca alle aziende Finito l' iter burocratico	

## Olbia Golfo Aranci

09/11/2019	<b>La Nuova Sardegna</b> Pagina 19	73
	I lavoratori Sinergest restano a terra	

## Cagliari

08/11/2019	<b>Il Nautilus</b>	75
	Turismo, destinazione Sardegna. Assessore Chessa: "Dialogo con operatori per nuove strategie"	

## Messina, Milazzo, Tremestieri

09/11/2019	<b>Quotidiano di Sicilia</b> Pagina 12	76
	Autorità di sistema portuale dello Stretto I primi giorni di un Mega cambiamento	
09/11/2019	<b>Quotidiano di Sicilia</b> Pagina 12	78
	Potenziare il dialogo con gli Enti locali	
09/11/2019	<b>Quotidiano di Sicilia</b> Pagina 12	79
	Il primo cittadino: "Indispensabile una visione di sviluppo condivisa"	
09/11/2019	<b>La Sicilia</b> Pagina 32	80
	Al porto via ai lavori per trasformare il molo di Schisò in un monumento	

## Palermo, Termini Imerese

09/11/2019	<b>La Sicilia</b> Pagina 6	81
	La Regione: «Daremo più risorse a Termini Imerese»	
09/11/2019	<b>Quotidiano di Sicilia</b> Pagina 4	82
	Trasporti in Sicilia, il 2020 l' anno della svolta	
09/11/2019	<b>La Sicilia</b> Pagina 8	84
	Palermo, tunnel per collegare la A29 e la Pa-Ct	
08/11/2019	<b>Borsa Italiana</b>	85
	Palermo insegue il sogno del tunnel	
09/11/2019	<b>Giornale di Sicilia</b> Pagina 3	86
	Tra incomplete e sogni il grande tunnel a Palermo	
08/11/2019	<b>Palermo Today</b>	87
	Cancellieri: "Passi avanti per un tunnel sotterraneo per l'aeroporto, caro voli? Pensiamo a tariffe sociali"   VIDEO	

08/11/2019 **Stretto Web** 88  
Un tunnel sottomarino tra il porto e l' aeroporto a Palermo: l' avveniristico  
progetto da 1,2 miliardi, potrà essere realizzato in 5 anni

---

08/11/2019 **The Medi Telegraph** 89  
Tunnel autostradale per il porto di Palermo

---

## Focus

09/11/2019 **Il Sole 24 Ore** Pagina 24 *Alberto Zito* 90  
Salario minimo e lavoro marittimo

---

# CORRIERE DELLA SERA

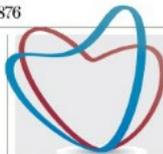
Milano, Via Solferino 28 - Tel. 02 63821  
Roma, Via Campania 30 C - Tel. 06 688281

FONDATA NEL 1876

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



«La violenza nel '75»  
Ex modella lo accusa:  
nuovi guai per Polanski  
di **Stefano Montefiori**  
a pagina 53



Oggi e domani  
«Tempo della Salute»  
Incontri con gli esperti  
Ingresso gratuito  
di **Luigi Ripamonti**  
alle pagine 28 e 29



## Macron e Merkel ITORMENTI DELL'EUROPA SULLA DIFESA

di **Daniilo Taino**

La diagnosi di «morte cerebrale» che Emmanuel Macron ha appeso al capezzale della Nato è più drastica del famoso termine «obsoleta» con il quale Donald Trump definì l'alleanza militare atlantica nel 2016 (poi si è corretto). Dal punto di vista dell'analisi geopolitica, il presidente francese non è lontano dalla verità: purtroppo, però, non è fanalista di un think-tank, ha l'ambizione di essere il maggiore leader europeo, le riflessioni che esplicita hanno conseguenze politiche immediate.

continua a pagina 13

## La riconciliazione

## LA DESTRA E UNA VIA INTERROTTA

di **Goffredo Buccini**

Solo in Italia, tra le grandi democrazie occidentali, una destra repubblicana ed esplicitamente antifascista può apparire un ossimoro. Meglio: solo in questa Italia, così slabbrata nei valori della nostra convivenza. Il caso della senatrice a vita Lilliana Segre ne è certo la manifestazione più vistosa: una sopravvissuta ad Auschwitz costretta a girare con la scorta, e destinataria di una solidarietà che soltanto per carità di patria definiremmo blanda da parte della destra qui da noi egemone, ha attirato sul nostro Paese un'ondata di sdegno internazionale.

continua a pagina 30

Taranto Di Maio: ArcelorMittal rispetti gli impegni. Boccia: se il mercato fallisce tocca allo Stato

## Ilva, Conte va dagli operai

Il premier: «Non ho la soluzione in tasca». Divide l'ipotesi di un'azienda pubblica



Giuseppe Conte arriva allo stabilimento ex Ilva e viene accerchiato da operai e ambientalisti

Il premier Conte va dagli operai dell'Ilva. E ammette: «Non ho soluzioni in tasca». La proposta di far diventare il polo dell'acciaio di Taranto un'azienda pubblica divide i politici. Di Maio: la società ArcelorMittal deve rispettare gli impegni. Il ministro per gli Affari regionali Francesco Boccia: «Se il mercato fallisce, tocca allo Stato».

da pagina 2 a pagina 5

## SETTEGIORNI

di **Francesco Verderami**

## Quei contatti Ppe-Lega

Da qualche tempo Matteo Salvini sfoggia sempre meno felpa e sempre più giacche monopetto, e ha cambiato anche linguaggio: c'è chi dice lo faccia per rassicurare gli elettori moderati (che però già lo votano), chi per competere con Matteo Renzi (che però ha un declino dei suoi consensi).

continua a pagina 6

## La scorta La senatrice: Commissione? Vedremo il mio ruolo Mattarella: l'odio è concreto E Segre incontra Salvini

di **Mariolina Iossa**  
e **Stefano Landi**

Contrastare questo «odio concreto» con «la solidarietà e il senso di responsabilità». Il presidente della Repubblica Sergio Mattarella parla di Lilliana Segre e di come sia stato possibile essere arrivati a metterla sotto scorta. E sulla proposta di nominarla alla guida della commissione, la senatrice di 89 anni precisa: vedremo il mio ruolo. Ieri Lilliana Segre ha ricevuto nella sua casa di Milano Matteo Salvini. Con il leader leghista c'era solo la figlia Mira, che ha 6 anni. Nessun altro rappresentante delle istituzioni.

alle pagine 10 e 11

## ALESSANDRIA, INTERROGATO UN SOSPETTATO



La moglie di Marco Triches ai funerali ad Alessandria

## L'addio ai tre pompieri I bimbi: «Aiutavano tutti»

di **Marco Imarisio**

a pagina 23

**GIANNELLI**  
INGUINAMENTO E PRODUZIONE RIDOTTA

**Gli appelli e le proteste «Salvateci»**  
di **Michelangelo Borillo**

Il premier Giuseppe Conte rimane cento minuti tra gli operai dell'Ilva. Ma prima di incontrarli decide di affrontare i cittadini che lo contestano. Il leitmotiv è sempre lo stesso: «Perché a Genova è stato possibile chiudere l'area a caldo e qui no?»

a pagina 3

## IL CAFFÈ

di **Massimo Gramellini**

## Da che parte sta Auschwitz

Il sindaco di Predappio ha negato a due studenti il contributo per un viaggio ad Auschwitz, considerandolo «di parte». Il Treno della Memoria nei suoi pensieri all'incontro va. Altrimenti, sostiene lui, farebbe sosta anche davanti alle foibe e al gulag. Nessuno ha avuto il coraggio di avvertirlo che il convoglio non si ferma neppure sui campi di battaglia di Attila e Gengis Khan. E che qualcuno, forse un macchinista amico della Boldrini, ha deciso di saltare la fermata di Canne per non irritare i nipotini scafisti di Annibale.

Il sindaco di Predappio ha un pensiero fisso. Talmente fisso da fargli dimenticare che l'ultimo a esporsi su certe questioni dovrebbe essere il primo cittadino di un paese che ha dato i natali all'alleato di

Hitler. Questo pensiero è: non esiste memoria condivisa e persino lo sterminio di sei milioni di ebrei appartiene alla storia di una fazione anziché a quella di tutti, come invece molti di noi si ostinano a considerare ovvio. Secondo il sindaco, la sinistra ha usato alcune tragedie universali come strumento di propaganda politica. Una ragione in più per non lasciarglene l'esclusiva, verrebbe da dire. Accettando un dato di fatto incontrovertibile: in Italia (per fortuna) non abbiamo avuto lo stalinismo. Abbiamo avuto (purtroppo) il nazifascismo. Ed è solo per questo che parliamo più spesso di lager che di gulag, non certo perché tra i criminali contro l'umanità sia possibile stilare una graduatoria.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

**FEDERICO RAMPINI**  
La seconda guerra fredda

**LO SCONTRO PER IL NUOVO DOMINIO GLOBALE**

**MONDADORI**  
www.mondadori.it

**Invicta**  
★★★★ SINCE 1911 ★★★★★  
invicta.it

81109  
9 771120 498108  
Pubb. Intern. Spec. in A.P. - DL 35/2003 conv. L. 46/2004 art. 1, c. 100 Minio



**Il governo giallorosa compie due mesi: domani sul Fatto 4 pagine col bilancio (provvisorio) e le pagelle dei nostri "ministri ombra" sulle cose fatte e da fare**



**ristora**  
INSTANT DRINKS

**il Fatto Quotidiano**  
NON RICEVE ALCUN FINANZIAMENTO PUBBLICO

**ristora**  
INSTANT DRINKS

Sabato 9 novembre 2019 - Anno 11 - n° 309  
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'azzurro verde"  
Spedizione abb. postale D.L. 353/03 (conv. in L. 27/02/2004 n. 46)  
Art. 1 comma 1 Roma Aut. 114/2009

**Bugie indiane**  
Impegni traditi?  
Già nel 2017 Mittal diceva: "Lo scudo non è essenziale"  
  
A PAG. 3

**Dietro lo scudo**  
Nuova immunità?  
Il governo rischia Pd&V la vogliono, MS: "Falso alibi"  
DE CAROLIS A PAG. 4

**TARANTO CONTE IN MEZZO AGLI OPERAI**

# QUALCUNO LI ASCOLTA



IL PREMIER RISPONDE A CHI GRIDA "CHIUSURA", "BONIFICHE", "BASTA SCUDI". MITTAL TRATTA SU 2500 ESUBERI E ACQUISTO A METÀ PREZZO  
PALOMBI A PAG. 2-3

**Astenersi incensurati**

» MARCO TRAVAGLIO

Renzi piazza un altro colpo nella campagna acquisti della cosiddetta Italia Viva: l'ingaggio a parametro zero di Francesca Biarraciu, condannata in appello a 3 anni e 3 mesi per peculato ai danni della Regione Sardegna, nel processo per 80mila euro di rimborsi pubblici per spese private che, quando era solo imputata, aveva indotto Renzi a cacciarla dal suo governo. La prestigiosa new entry consolida il ruolo di bad company del Pd, che al confronto pare un convento di orsoline. Presto anche FI, da sempre più simile al bar di *Guerre stellari* che a un partito, sembrerà un collegio di educande. Soprattutto se, in aggiunta a Francesco Bonifazi indagato per finanziamento illecito da Parnasi, arriveranno l'ex governatrice umbra Catuscia Marini (inquisita per abuso d'ufficio, rivelazione di segreto d'ufficio, favoreggiamento e falso nella Santopoli perugina) e il governatore calabrese uscente Mario Oliverio (imputato per associazione delinquere e corruzione). La loro illustre presenza, in aggiunta a quella di vari indagati e imputati minori, aumenterebbe a dismisura la densità di imprevedibili in rapporto non tanto agli elettori del partitucolo (al momento inesistenti), quanto agli eletti (sempre più numerosi, almeno fino alle urne).

La selezione della classe dirigente italo-viva è chiaramente ispirata alla scena madre di *Mezzogiorno e mezzo di fuoco*, capolavoro di Mel Brooks. Lì il cattivo che deve arruolare una sporca dozzina per assaltare Rock Ridge si siede dietro un banchetto ed esamina i curricula dei candidati in fila indiana con la domanda: "Precedenti penali?". Il primo risponde: "Stupro, assassinio, incendio doloso, stupro". E lui: "Hai detto due volte stupro?". "Sì, ma mi piace tanto lo stupro!". "Ottimo, firma qua. Avanti il prossimo... Precedenti penali?". "Atti di libidine in luogo pubblico". "Non è mica tanto grave". "Sì, ma in una chiesa metodista!". "Ah carino! Arruolato! Firma qua!". Questo spiega come mai l'auspicata (da Renzi) transumanza di parlamentari da Forza Italia proceda tanto a rilento: in simile compagnia, persino chi conviveva amabilmente con B., Dell'Utri, Previti & C. teme di perdere la faccia. Resta invece insondabile il motivo per cui Matteo la Cozza faccia causa a chiunque lo accosti a scandali personali o familiari. Dovrebbe ringraziarci, invece: più aumentano i sospetti, più si rafforza la sua leadership nella bad company, più nuovi adepti arrivano. Il prossimo passo sarà un'inserzione sui social: "AAA cercansi condannati, imputati e indagati purché avvismuniti. Astenersi incensurati. Telefonare Matteo, ore pasti. Cioè h 24".

**IL GESTO DI VERITÀ DI GIUSEPPE CONTE MERITA RISPETTO**

» ANTONIO PADELLARO

Ci vuole del fegato per affrontare una folla esasperata di operai che ti circondano, ti stratonano, ti insultano, ti scaricano addosso tutte le colpe, anche quelle di chi ha le colpe ma lì non c'è, non si è fatto vedere. Niente autogsgommati o riunioni riservate in prefettura per poi scappare via di corsa, tanto un titolo nei tg e sui giornali è comunque assicurato. Nei tg vediamo invece un uomo, il presidente del Consiglio, un potente senza scorta e con il colletto della camicia slacciato, che risponde a brutto muso a un tipo col cappuccio che gli grida in faccia: "Sei un paraculo". Forse l'incappucciato si aspetta che il "paraculo" se la fili via con la coda tra le gambe (glielie ho cantate), ma la scena ha uno scarto improvviso perché il potente con la camicia slacciata lo affronta ("togliti il cappuccio") e gli chiede ragione dell'insulto. Sa di essere accerchiato da una pressione che è quella dei corpi agitati, ma anche della disperazione, dell'angoscia, della paura perché se finisce la fabbrica finisce tutto. I toni si abbassano. Se fossi un paraculo direi di avere in tasca la soluzione, spiega il potente e mostra la tasca vuota della giacca che è una dimostrazione di impotenza davanti alla complessità del problema. E anche di verità. Per questo ho provato rispetto per Giuseppe Conte, ieri sera a Taranto, davanti ai cancelli dell'ex ilva. Ci ha messo la faccia.

**MILANO** Pene severe anche per Deutsche Bank e Nomura

## Stangata su Mps: condannati Mussari e altri 12 per i derivati

■ I vertici della banca pagano le irregolarità sulle operazioni finanziarie messe in piedi dal dicembre 2008 al settembre 2012 per occultare le perdite causate dallo sciagurato acquisto di Antonveneta



Ex presidente Abi Giuseppe Mussari Ansa

DI FOGGIA A PAG. 11

**PREDAPPIO**  
IL COMUNE NEGA AGLI STUDENTI I FONDI PER LA VISITA AD AUSCHWITZ

QUANDO C'ERA LUI POTEVATE ANDARCI GRATIS!



**IL PT E IL BRASILE**  
Lula è rilasciato: ora la sinistra pensa alla piazza

GROSSI A PAG. 21

**L'ANNIVERSARIO**  
Nove novembre, prima e dopo il muro di Berlino

IACCARINO A PAG. 19

**La cattiveria**

Il sindaco di Predappio nega i fondi al pellegrinaggio in treno degli studenti ad Auschwitz. Non vuole pagare il viaggio di ritorno

WWW.SPINOZZA.IT





Redazione e Amministrazione: Via Vittor Pisani 19 - 20124 Milano, Tel. 06 5989001

quotidiano

Sped. in Abb. Postale - DL 353/2003 Conv. L. 46/2004 Art. 1, c. 1, DPCM MILANO

ANNO XXIV NUMERO 265 EDIZIONE WEEKEND

DIRETTORE CLAUDIO CERASIA

SABATO 9 E DOMENICA 10 NOVEMBRE 2019 - € 2,50

La sen. Segre non è lo specchio dell'Italia ma è il testimone d'accusa della nostra storia. La lotta contro l'antisemitismo non va banalizzata

Sottoscrivo tutto, ovvio e doveroso, di quanto si sta dicendo, scrivendo a proposito dell'oscuro clima in cui si è rivelato necessario dotare Lilla Segre di una scorta. Osservo però che questa sottoscrizione è una cosa facile, e invece essere...

proclamano con toni stentorei come un fiocco di pura retorica ornametale, pedagogica: la senatrice non è una signora con i capelli bianchi che deve essere accompagnata mentre traversa la strada, non è un testimoniai tra gli altri possibili di quanto siamo buoni e di quanto sono cattivi gli altri, non ha nessun bisogno di entrare in un ordine di pace solidale a buon prezzo, ha un numero carnale tatuato sull'avambraccio, è entrata a Auschwitz-Birkenau e ne è uscita con la fine liberatoria della guerra mondiale, la sua storia è parte di una storia unica, è lo speciale stigma dell'elezione, è passione e riscatto complicati da tenere insieme per noi italiani, per noi europei, per tutti.

dichiarendola, come riferisce il Post, "puro simbolismo politico". Questa remora ha qualcosa di comprensibile. Gli ebrei non sono lì per consentirci la buona coscienza collettiva sotto il profilo simbolico. Non devono essere usati per affermare un messaggio universalista e umanitario che si incarna in un linguaggio simbolicamente corretto, sia pure quello che con ottimi intendimenti e risultati ancora da decifrare ha generato le controverse legislazioni contro l' Hate speech. Non hanno bisogno di un safe space come quelli in cui vogliono iscriversi i vittimisti ideologici dei campus americani. Sono di nuovo vittime di odio in molti paesi europei, sono assimilate alle politiche dello stato di Israele verso il quale entrano in azione disonoscimento e boicottaggio, e sono tutti loro, non solo i vittimisti, a richiedere una protezione speciale che non è solidarietà cantata, non è tiritera, non è lezionaggine e iconismo generico,

è e deve essere dura e severa capacità di comprensione. Ma non è paradossale dire che sono loro a doverci scortare e proteggere, e dalla loro forza e dalla loro autorevolezza come boche infuocate dello spirito novecentesco che dobbiamo tirare l'ispirazione. Non è possibile un giorno consegnare alla menzogna dello stato-apartheid il loro profilo nazionale ebraico, e un altro giorno ricoverarli a parole sotto l'ala protettrice della nostra indignata amicizia. Qualcosa non funziona nella catena delle cortezze morali in dispiacimento, e nel linguaggio che si sono scelti. La senatrice Segre non è la reliquia veneranda di una storia trascorsa di fronte alla quale ci interroghiamo benevoli e accortosi su come è ridotto il nostro paese per doverle assegnare una scorta. È il testimone di una nostra storia e della nostra responsabilità di ieri e di oggi. E sono due persone diverse.

Ricco e più ricco Biden non convince, si scalda Bloomberg. Ma la domanda resta: chi lo batte, Trump?

L'ex sindaco miliardario s'affaccia sulla campagna elettorale americana (con un "whatever it takes"), ma non fa felice nessuno

Il pregiudizio centrista

Milano. S'affaccia Michael Bloomberg sulla campagna elettorale americana e subito si crea il bisogno? Si è alzato un coro di "no", il campo democratico è già affollato, un settantasettenne miliardario (52 miliardi di dollari, secondo Forbes) della costa est non serve, poi Bloomberg aveva detto a marzo che non si sarebbe candidato, che senso ha cambiare idea adesso? Ma i suoi fanno sapere che l'ex sindaco di New York è pronto a fare di tutto per sconfiggere Donald Trump, "whatever it takes", hanno detto proprio così. Soprattutto sembrano sempre più forti i due radicali, Elizabeth Warren e Bernie Sanders, più che lui, che insistano Biden e che hanno irrisolto i dubbi su Bloomberg che paura di non "far bene, i richi come non te hanno futuro.



M. BLOOMBERG

Arriva il Deep State

Nel governo americano troppa gente gioca a fare la "Resistenza" contro Trump. Un vantaggio per lui

Roma. Il presidente americano, Donald Trump, una molto spessa l'espressione Deep State, un termine usato in prestito da alcuni complottisti per indicare un non meglio specificato gruppo segreto che si anniderebbe all'interno dell'Amministrazione americana e prenderebbe le decisioni che contano alle spalle dei presidenti. Deep, profondo, andrebbe proprio a questa profondità tra le pieghe della macchina governativa che lo rende intravvicinato e misterioso. Il Deep State nel tweet di Trump è diventato l'equivalente del cane che ha mangiato il compito, una scusa sfacciata tirata in ballo spesso e volentieri per coprire altro. Adesso però, mentre siamo quasi arrivati al quarto anno di mandato, il Deep State americano si sta materializzando sul serio e in forme bizzarre. Se continua così, c'è il rischio forte di dare molti spunti buoni alla propaganda di Trump. Fra dieci giorni esce "A Warung" il libro scritto da Anonimo, che è la stessa persona che nel settembre dell'anno scorso pubblicò un editoriale in cui raccontava di fare parte della "Resistenza", una fazione clandestina di funzionari della Casa Bianca che tentava di tenere sotto controllo gli impulsi più erratici di Trump. Nel libro, secondo le anticipazioni molto generose che ho ricevuto sulla homepage sia del New York Times sia del Washington Post, Anonimo scrive che la Resistenza ha fallito. L'idea che "gli adulti nella stanza" potessero in qualche modo temperare e condizionare le decisioni del presidente si è rivelata un'illusione. I funzionari più alti in grado si svegliano al mattino in preda al panico perché sanno che Trump avrà già detto quello che dichiareranno alla stampa. "E come andare all'ospedale a visitare un vecchio zio e trovarlo senza pantaloni che corre nel giardino e grida maledizioni contro il cibo della mensa, mentre infermieri preoccupati tentano di acciuffarlo".

Il sud senza ipocrisie

L'Iva ci ricorda che il Mezzogiorno non può crescere se la politica non torna a garantire la certezza del diritto

Il recente rapporto Svimex ci offre un quadro desolante. L'economia italiana è negativa. Tra il 2002 e il 2017 oltre due milioni di persone hanno lasciato il sud e solo in minima parte sono state compensate da flussi di immigrati, peraltro con livelli di istruzione molto più modesti. Basta questo dato per dare segno del Mezzogiorno Mezzogiorno: la mancanza di prospettiva e il rischio di declino. Quali le cause? La storia è nota ma forse vale la pena di descriverla con una prospettiva leggermente diversa. Il dramma del sud è la sua carenza di capitale: fisico, umano, infrastrutturale, sociale, materiale. Le imprese investono troppo poco, lo stato investe troppo poco, gli investimenti pubblici in netto calo, le città e le comunità locali sono spesso in uno stato di degrado (ma a volte è vero il contrario), i servizi pubblici, come la sicurezza, sono insufficienti (ma non ovunque), si produce e si utilizza poco l'innovazione, si produce e si utilizza poco il sistema formativo. In alcuni casi, come quello dell'ex Iva, manca certezza del diritto. Il problema è che queste insufficienze si alimentano tra loro e contribuiscono a rendere il Mezzogiorno sempre più fragile, e più esposto alle condizioni esterne, soprattutto quando queste sono negative. L'Italia è in stagnazione il sud è in recessione, appunto. Cosa dovrebbe fare la politica? Giustamente la prima risposta che si offre riguarda la necessità di invertire il trend negativo degli investimenti pubblici che crescono al centro nord ma calano al sud. Altrettanto giustamente si suggerisce di insistere, bilanciato, su investimenti pubblici, su incentivi e agevolazioni fiscali, soprattutto per gli investimenti e l'occupazione. Ma è chiaro che questi due interventi, se non sono accompagnati da un sistema di norme e regole, formali e informali che determinano i comportamenti di imprese, amministrazioni pubbliche, e comunità locali, non hanno alcun effetto. Il governo deve, quindi, rendere pubblico, che rende conveniente investire, come sempre, investire comporta scommettere sul futuro, da parte delle imprese e da parte degli individui. Il dato sull'emigrazione giovanile ci ricorda che questo sistema spesso non la si vuole accettare, e non per mancanza di coraggio ma perché le chance di successo sono troppo basse.

LA CANDELA SI STA SPEGNENDO

Non è un problema di anima. È un problema di agenda e di bolla. L'Iva certifica che il governo non riesce a trasmettere un messaggio diverso rispetto a quello di essere solo all'opposizione dell'opposizione. Spunti per non accelerare l'agenda dei pieni poteri

In sociologia, come in politica, una profezia che si autorealizza, o che si autoavvera, è una previsione che si realizza per il solo fatto di essere stata espressa. In alcuni casi, lo sappiamo, la profezia che si autoavvera si determina quando un individuo altera il suo comportamento in un modo tale da finire per causare lui stesso l'autoveramente alcuni eventi futuri. La politica italiana, o almeno una parte di essa, anche alla luce del caso Iva, oggi si trova esattamente in questa situazione: un politico molto popolare autoveramente se stesso, e in alcuni casi, lo sappiamo, gonfiando dal governo alcuni mesi fa aveva profetizzato che il governo sarebbe nato per non dargli pieni poteri non avrebbe avuto altro scopo se non quello di tenere Salvini fuori dal governo. Esattamente tre mesi dopo la diffusione del comunicato con cui la Lega affermava che la maggioranza di governo non esisteva più (era l'agosto) il governo, in una condizione profetizzata da Salvini, dentro a una bolla di paura che le impedisce di governare. La questione non è, come ha teorizzato il professor Mauro su Repubblica, avere un'anima, ma è semplicemente avere un'agenda e un progetto, avere la capacità di stare al governo senza vergognarsi di fare quello che è stato fatto, o per un fatto di regola, o per un fatto di leader desideroso di utilizzare i suoi possibili pieni poteri per portare la seconda economia più industrializzata d'Europa a un passo fuori dalla crisi. Il governo, oggi, e la storia di Iva lo conferma, si trova in una bolla di paura perché è incapace di decidere, perché è incapace di dettare un'agenda, perché è incapace di mettere in pratica la logica del contratto che ha costituito la rotta del precedente governo che tra l'altro ha fatto una cosa che questo governo non ha ancora fatto, ovvero occupare tutto il potere possibile, compreso quello interno alla Rai - la logica della sinistra. In questo senso, le immagini di ieri di Giuseppe Conte a Taranto in mezzo agli operai dell'ex Iva sono lo specchio perfetto di un governo che più passa il tempo e meno si rende conto di essere il solo per realizzare la profezia di Salvini. Conte è lo stesso presidente del Consiglio che dopo aver provato (Conte 1) a togliere lo scudo penale al governo gialloverde (l'immunità penale è stata parzialmente eliminata con il decreto crescita votato a giugno da Lega e M5s) è riuscito (Conte 2) a togliere definitivamente lo scudo penale attraverso un emendamento (firmato da Barbara Lezzi) approvato poche settimane fa in Senato di fronte all'astensione di una parte della volontà della commissione e della maggioranza parlamentare) dagli stessi partiti che oggi di

di fronte a noi un'opposizione credibile, e non da barzellette, in un contesto in cui tutto ciò che si può rimproverare al nuovo governo è stato già fatto dal vecchio governo. Il risultato è quello che vediamo oggi: da una parte c'è chi mostra la sua pazzia agenda dei pieni poteri e dall'altra c'è chi invece, intrappolato nella bolla e nella sua agenda, non fa altro che mostrare agli elettori che l'alternativa ai pieni poteri di Salvini al momento sono i pieni poteri dell'Iva. Eleanor Roosevelt, storica first lady americana, moglie di Franklin Delano, un giorno disse che in alcuni casi bisogna accontentarsi di accendere una candela piuttosto che lasciare l'oscurità. Due mesi fa, i partiti di governo hanno avuto la protezione di accendere una candela per evitare di dover maldeci un'opposizione politica. Oggi dovrebbero avere la protezione di accendere una candela che si spegne e la si riaccende in fretta oppure si cambia.

Le bufale dello scudo

L'incredibile storia del governo che ora usa la sua ambiguità sullo scudo penale per far scappare ArcelorMittal

Roma. "Lo scudo penale l'abbiamo messo sul tavolo, lo introduciamo ad horas", disse Conte. "Noi come M5s non siamo d'accordo sull'introduzione dello scudo", risponde Di Maio. Il governo e la maggioranza da giorni ripetonano in coro che "lo scudo penale non è il vero problema". E invece, nella crisi dell'Iva, il vero problema è proprio questo. Lo è sia dal punto di vista giuridico che politico e rischia di diventare, come per la Cadu del silenzio-gialloverde, il punto di caduta delle profonde contraddizioni del governo.

Anima d'acciaio

Non lo dice nessuno, ma l'Italia è un paese industriale. E l'industria italiana campa di acciaio, con l'Iva al centro

Roma. Cos'è l'industria italiana? "Gli americani ci definiscono con quattro F", risponde Carlo Altomonte, economista, professore della Beccani. "Fashion, Furniture, Food and Ferrari". Che significa tutta la meccanica avanzata, che è la nostra principale esportazione. Cioè macchine. Noi costruiamo e vendiamo macchine per gli iniziatori, per il taglio, per l'automazione, ovvero i robot. E sa con cosa si fanno tutte queste macchine? Si fanno con l'acciaio". Perdere l'Iva equivale a un colpo sterfalo al cuore del sistema industriale italiano.

L'onore a Emilio Fede

La sua Rete 4 partigiana ma feltpara era meglio della forza populista di Del Debbio. Chiudere i talk, no?

Verrà il giorno in cui si dovrà ridare l'onore a anche la scorta, non dei carabinieri ma un picchetto d'onore del Sistema informazione, a Emilio Fede e alla

suoi Rete 4. Al suo figlio confidenziale, la voce più laudata di Fred Bongusto, le notizie granchiosate di ammicchi per gli acquisti per casalinghe di Voghera o Mezaponto, in confidente adorazione sua e del suo Grande amico. Un modello di giornalismo televisivo bipolarista e polarista, e a dirlo tutta una galassia preoccupata tendenza populista. Ma non come adesso. Non come quella fetecchia da tifoso petecchiale che è diventata la programmazione talk di Rete 4, costruita per un pubblico che si rappresenta come inteso come italiano un po' meno che medio: un gradino più in basso c'è solo Facebook. L'informazione tendenziosa ma armoniosa, nel buon italiano da telediretta tanto caro al Cavaliere, aveva una sua logica. Oggi pure c'è una logica, manca la decenza.

Giovedì sera la nuova vettura dell'abisso (ormai è come conquistare un ottomila dopo l'altro, senza ossigeno ma con le bombole pesanti di CO2) l'ha raggiunta Paolo Del Debbio, che pure se lo si potesse estrarre da quel pezzo lo si potrebbe ripulire a filosofo. Il suo Diritto e Roescio. Dedicato, rasantando il procuratore allarme, a "il nuovo fascismo che cresce nelle periferie". La farsa da guitti andata in scena è la seguente. Si prende un mostro da b movie, sconosciuto e credibile come un cattivo di Fortnite in un museo, e gli si dà la parte del fascista deborgha. Massimiliano Minnoci detto "Er Brasile" - zucca rapata, tattaggi per ogni dove, un occhio che rimbalza bianco, come cecato, nella telecamera - e gli si fa dire: "Roma non è fascista, Roma è una mia. Nella mia borgata vive ordine e disciplina perché comando io". Poi si inquadra una Francesca Fagnani, intesa come Allegria del bon ton di Roma centro-centrista. Non serve nemmeno che parli, bastano gli occhi del disgusto: "Ma in che film?". Er Brasile bionfocchia: "Se viene nella borgata mia".

A questo punto come nelle farse di paese si alza in piedi Mauro, Ex Combattente di sinistra, che attraverso lo stupore con monovca di comparsa filodrammatica, affronta a panza dura Er Brasile: "Fascio di merda! Minaccia una donna!". E del Debbio che fa? Assistente compiaciuto, poi fa finta di dover riportare la calma. Il gioco è fatto. Da una cosa inventata a cadavere e senza prove, esce il Problema: vedete che c'è il rischio fascismo nelle borgate? Funziona anche al contrario, c'è la versione Mario Giordano telepredicatore, che spacca le zucche e vuole la tradizione. Ed ecco creato, per l'ex casalinga di provata Fede, il Problema opposto: stanno svenendo la nostra Italia. Prendersela con Rete 4 è un po' come prendersela con Fontinelli, qui se ne parla soltanto come epifenomeno, un esempio. È tutto un modo di fare informazione, anche in altri talk, su altre reti, in cui si impiastriaccia una messinscena che più grossolana non si potrebbe dell'Italia (più o no tv), il braccianti e barconi, i cyberbulli, e poi si dice: ecco vedete, è un Grande problema. Ci vuole la legge Mancino o la commissione Segre. Oppure, ma è solo lo specchio capovolto, ci vuole qualcuno coi maroni pieni e i pieni poteri. E così, in attesa di ridare la scorta d'onore a Emilio Fede, alla sua partigianeria esplicita e grosso modo agganciata ai fatti, ci vorrebbe una legge, sì: ma per chiudere i talk-show.

Declino di una chiesa

Silenziosa e divisa tra chi spera nel "partito dei cattolici" e chi rimpiange i tempi andati. La crisi della Cei

Non sono passati poi troppi anni da quando s'attendeva l'oracolo della Chiesa episcopale italiana ma capiente sarebbe andato un referendum, dato

il peso - politico e culturale - che essa aveva. Merito o colpa, dipende dai punti di vista della svolta di Loreto del 1985 e di quello che ne conseguì, con il mandato pieno e chiaro di Giovanni Paolo II a evangelizzare "in senso forte e pieno". Camillo Ruini, che divenne prima segretario della Cei nel 1986 e poi presidente per sedici anni (1991-2007), avrebbe messo in pratica quel progetto. Fu proprio Ruini a svelare i contorni poco meno d'un decennio fa, parlando alla Libera Università "Maria Assunta" di Roma: "Wojtyła si è occupato più intensamente di essere culturale e politico negli anni precedenti il convegno di Loreto. Ma non che aumentava la sua conoscenza della situazione dell'Italia e della chiesa italiana, il Pontefice aveva una propria presenza, un convincimento diffuso: la convinzione, cioè, che il processo di secolarizzazione fosse irreversibile e che l'unica strategia pastorale fosse quella di accogliere gli immigrati, senza pretesa di ottenere risultati non effimeri fosse quella di non contrastare tale processo, bensì di accompagnarlo e, per così dire, evangelizzarlo, evitando che esso degenerasse in un secolarismo ostile alla fede cristiana". Non derivò la stagione dell'influenza politica che accompagnò e poi seguì il declino di autorevolezza della chiesa, finitica di collaterale, diranno altri - ultimo è stato mos. Nunzio Galante, per qualche tempo segretario generale della Cei prima di essere sostituito da un altro cardinaliano - che ha garantito ampi spazi sui giornali e vuoti ben visibili nelle chiese, per non parlare di un tacito messo sotto sedazione. Oggi Ruini, che della Cei non è più presidente da dodici anni, torna a ribadire che non è tempo di partiti unici di cattolici, che gli esperimenti in atto sono tutti di corteo e di propaganda, che il problema è "cattolicesimo democratico, in concreto il cattolicesimo politico di sinistra" che "ha sempre meno rilevanza" - e che è visibile il declino di autorevolezza della chiesa. Finitica l'epoca della "evangelizzazione in senso forte e pieno" oggi domina, anche nella Cei, il profilo basso. S'intende poco e solo quando è proprio necessario, si ammicca a esperimenti politici da condurre in campo contro le ruspe salviniane, ci si richiama ai grandi parli che hanno lasciato un segno, da La Pira in giù.

Il legghista e il cardinale

Volpi, capo del Copasir, cattolico ed ex Dc, spiega perché il dialogo con Salvini è necessario alla chiesa

Roma. Il post Ruini è un terremoto: per l'ex presidente della Cei la chiesa dovrebbe dialogare con Matteo Salvini. In questo dibattito la Lega ha il dovere di essere, e con un ruolo da protagonista", dice al Foglio il presidente del Copasir Raffaele Volpi, deputato legghista, che si accoglie nel suo ufficio a Palazzo San Marco mentre sorseggia l'immancabile lattina di Coca-Cola. Le audizioni sul Raggiante procedono a tamburi battenti ma Volpi non ha voglia di parlare di Conte e intrighi spionistici. Invece: "Mi ha colpito l'apertura del cardinale Camillo Ruini, mi considero un suo umile discepolo. Pur senza la mia competenza a interpretare il suo pensiero, ritengo essenziale il confronto sul ruolo politico dei cattolici". Questo pacato signore sulla sessantina, pavese di nascita e bresciano d'adozione, ha conosciuto i fasti della Dc fin quando nel 1981 le direzioni di Umberto Bossi lo ammalorano. "Il panorama politico stava per essere travolto e io, cresciuto tra i idroteli veneti, alla scuola di Antonio Bisaglia, mi convinsi che quella per il federalismo fosse la battaglia giusta".

POPULISMO E TRASCENDENZA: IL RITUALE "PREMORATZGER" CHARLES TAYLOR NEI NIS ENI





# il Giornale



9 771124 883006

91109

SABATO 9 NOVEMBRE 2019

Quotidiano diretto da ALESSANDRO SALLUSTI

Anno XLVI - Numero 265 - 1.50 euro\*

www.ilgiornale.it

CSA 1124/71 E Serie Ed. notobrodi



Oggi in edicola speciale di 24 pagine sui 30 anni dalla caduta del Muro di Berlino

## L'ALLARME ODDIO

### Segre-Salvini incontro a casa della senatrice

Matteo Salvini e Liliana Segre si sono incontrati ieri alle 17 a Milano. Il leader della Lega era accompagnato dalla figlia.

Boschi a pagina 9  
servizi alle pagine 8-9

### PAGO IO IL BIGLIETTO PER AUSCHWITZ, MA...

di Alessandro Sallusti

Il sindaco di Predappio, Roberto Canali, ha negato a una sua giovane cittadina il contributo pubblico per partecipare a un viaggio di studenti ad Auschwitz: «Fino a che non faranno visite simili anche alle foibe e ai gulag la mia posizione non cambierà», ha detto ai giornalisti che gli chiedevano conto della scelta. Mi spiace per Canali, eletto in una lista civica sostenuta dal centrodestra, ma se il problema che pone (la rimozione dei crimini comunisti) è più che legittimo, la soluzione è sbagliata. Quella ragazza ha tutto il diritto di andare ad Auschwitz, se è il caso mi dica su che conto fare il bonifico che il biglietto glielo pago io. Ma quella stessa ragazza, come tutti i suoi coetanei, ha il diritto di sapere - e qui il sindaco ha ragione - come è andata davvero la storia del Novecento, cioè che il comunismo è stata un'ideologia criminale e feroce più del nazismo.

Questa seconda verità assoluta ai ragazzi è invece negata. Anzi, in molte nostre scuole - direi tutte - del comunismo (...)

segue a pagina 10

## L'INTERVENTO

### PERCHÉ DOBBIAMO LOTTARE PER LA LIBERTÀ

di Silvio Berlusconi

Vi sono nella storia dell'umanità alcune date che hanno rappresentato anche in modo simbolico la fine di un'epoca, di un modo di pensare, di una visione del mondo e la nascita di una stagione nuova. Il 12 ottobre 1492, quando Colombo sbarcò in America, per esempio, oppure il 14 luglio 1789, in cui ebbe inizio la Rivoluzione francese e secondo le classificazioni degli storici nacque l'epoca contemporanea, nel bene e nel male.

Fra queste date scolpite nella storia, rientra a pieno titolo il 9 novembre 1989. La caduta del Muro di Berlino significò la fine di quello che Ronald Reagan chiamava l'Impero del male, il sistema comunista che per decenni aveva schiacciato sotto un tallone crudele di miseria, di terrore e di oppressione alcune delle più antiche nazioni d'Europa. Significò la fine di quella sopravvissuta più a lungo fra le folli ideologie totalitarie (...)

segue a pagina 10

# ILVA, AL VIA I LICENZIAMENTI LA RESA DI CONTE «NON SO COSA FARE»

Il premier assediato dagli operai alza bandiera bianca  
**Berlusconi: inadeguati, prepariamoci al voto**

## LA MORTE DI UN MITO DEGLI ANNI '60-'70

Bongusto, la voce confidenziale che faceva innamorare gli italiani

Antonio Lodetti



VECCHIO STILE Fred Bongusto è morto a 84 anni: era molto malato

La sua ultima apparizione è del 22 aprile 2013. Fu al concerto in ricordo di Franco Califano (di cui era molto amico) dove cantò *Questo nostro grande amore*, il brano che il cantautore romano aveva scritto per lui. Fred Bongusto, il cantante confidenziale per eccellenza, se n'è andato a 84 anni dopo una lunga malattia. Faceva parte di quella generazione di crooner che animarono i night club e facevano innamorare e ballare gli italiani.

a pagina 32

Il premier Giuseppe Conte va a Taranto per affrontare la questione Ilva, ma ammette: «Non ho soluzioni in tasca». Contestato dagli operai: già partite le lettere di licenziamento.

servizi da pagina 2 a pagina 4

## FAMIGLIE NEL CAOS SUI BIMBI

### Pasticcio seggiolini La prova definitiva: governo di incapaci

di Francesco Maria Del Vigo

«Non sappiamo cosa fare». La frase proferta ieri da Giuseppe Conte a Taranto, davanti agli operai dell'Ilva, non è solo l'epitaffio del governo, ma è anche la massima sintesi della sua filosofia: decidere di non decidere e fare un gran casino.

L'esempio macroscopico è il pasticciaccio mostruoso sull'Ilva, che ha portato l'avvocato del popolo - tra il popolo indivolato - a issare bandiera bianca e ammettere la propria inadeguatezza. Ma forse, se possibile, c'è anche qualcosa di peggio: il caos sui seggiolini (...)

segue a pagina 11  
Bulian a pagina 11

## LA SENTENZA DI PRIMO GRADO

### Caso Mps-Antonveneta 7 anni all'ex ad Mussari Camilla Conti

a pagina 18

## L'ANALISI

In 526 giorni  
Di Maio killer  
di 5 Stelle  
Ilva e Alitalia



di Adalberto Signore

Più è imponente l'ascesa, più fragorosa è la caduta. Per Luigi Di Maio, è vero, arriverà solo quando non sarà più seduto sulla poltrona di ministro degli Esteri, ormai l'unico scudo che lo separa da un'inevitabile assunzione di responsabilità rispetto al disastro politico che si sta lasciando alle spalle. Si tratta, insomma, di una resa dei conti differibile ma ineluttabile. Perché in 17 mesi al governo il leader del M5s ha fatto macerie (...)

segue a pagina 5

IN ITALIA, FATTE SALVE ECCEZIONI TERRITORIALI (VEDI GERENZA) SPEDIRE IN ABONNAMENTO: CA. 30000 LIRE IN 12 SPEDIZIONI E 400 L. C. 150 MILANO



## LUISA HA 108 ANNI: NON HA PERSO UN'ELEZIONE DAL '46 La nonnina al voto da un secolo

di Nino Matera

In quel lontano 2 giugno 1946 che introdusse il suffragio universale in Italia, consentendo pure alle donne di essere pienamente cittadine, «nonna Luisa» - che all'epoca era «solo» una bella mamma 35enne - raggiunse a piedi il seggio di Belvedere, a Città di Castello (Perugia), pur di votare e scegliere tra repubblica e monarchia. Da allora la signora Luisa Zappitelli (nella foto), che oggi ha

108 anni ed è bisnonna, non si è persa neppure una tornata elettorale: una raffica di votazioni (nazionali, locali e referendum vari) che avrebbe stroncato il più fanatico dei politologi. Ma non lei. Il dubbio di astenersi non l'ha mai sfiorata; anche se fosse accaduto, lei lo (...)

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

SABATO 9 novembre 2019  
1,50 Euro\*

Nazionale

FONDATA NEL 1956  
www.ilgiorno.it

**ristora**  
INSTANT DRINKS

Milano, un sì che assomiglia a un no

**Gelata sullo stadio  
Sala: meno cemento  
e San Siro rimane**

Mingoa a pagina 17



**ristora**  
INSTANT DRINKS

## Plastica abbandonata, multe fantasma

Sanzioni fino a tremila euro. Ma la normativa è una giungla, i controlli sono difficili e spesso vince l'impunità

Farruggia alle pagine 2 e 3

M5s alle prese col caso Ilva

### I duri e puri che remano contro Conte

Bruno Vespa

**I**ntervistai per la prima volta Barbara Lezzi nel 2013, quando i Cinque Stelle - conquistato il Palazzo - ci si asserragliarono dentro indossando la mascherina protettiva per non contaminarsi. Per intervistarla (prima per un libro e finalmente per la tv), dovetti indossare - a sua garanzia - una tuta da Chernobyl. Fu il debutto dei grillini nel mondo profano: parlando con lei, capii ideali, romanticismo e settarismo integrale del Movimento, incompatibile con qualunque altra forma della democrazia rappresentativa tradizionale. La incontrai raggiante nei giardini del Quirinale il primo giugno 2018, fresca di giuramento come ministro per il Sud nel governo gialloverde.

Segue a pagina 8



ANZIANI VITTIME DEL RACKET: ECCO COME DIFENDERSI

### LA GUIDA ANTI TRUFFE

Palma, Passeri e commento di Canè alle pagine 4 e 5

Caos a Taranto: governo spaccato

### Il premier assediato dagli operai «Chiudi l'Ilva»

Polidori, Coppari e Troise a p. 8 e 9

LO STUDENTE RESTA A CASA

### Predappio ferma i viaggi al lager «Sono di parte»

Bilancioni a pagina 6

Cassazione: niente attenuante

### Femminicidio Cancellata «la tempesta emotiva»

Buscaglia a pagina 14



Bongusto aveva 84 anni: ha cantato l'amore

### Fred l'ultimo romantico Addio rotonda sul mare

Spinelli e Borrelli a pagina 27



Attrice e modella francese: «Accadde nel '75»

### Polanski, nuova accusa «lo stuprata a 18 anni»

Serafini a pagina 21

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.

1 FIDELI MOMENTI INTENSI

A. MENARINI





Oggi su Alias

**LO SGUARDO PROIBITO** Ciak Polska dall'8 al 17 novembre a Roma con la nuova produzione e i capolavori censurati del cinema polacco



Domani su Alias domenica

**L'ANELLO DELLA VERITÀ** Da Freud a Lévi-Strauss. I classici del 900 americano: gli scritti di Bernard Malamud tra il 1940 e il 1985



Culture

**REMO BODEI** Scompare il filosofo che ha costruito le sue mappe di senso tra ragione e passione  
Michelina Borsari pagina 10

quotidiano comunista oggi con ALIAS  
**il manifesto**

CON LE MONDIE DIPLOMATICHE  
EURO 2,00

SABATO 9 NOVEMBRE 2019 - ANNO XLIX - N° 269

www.ilmanifesto.it

euro 2,50

**LA PUZZA DELLA GUERRA**

TOMMASO DI FRANCESCO

**E**ra il 9 novembre 1989, nel quotidiano comunista il manifesto iniziava la riunione di redazione come ogni mattina. Nella stanza del caporedattore attigua all'ingresso, al quinto piano di Via Tomacelli 146, c'era un'insolita euforia. La notizia appena arrivata era che le autorità della Ddr (la Germania dell'est) avevano «inconsapevolmente» comunicato l'apertura dei varchi di passaggio verso la Rdt (la Germania dell'ovest), del Muro di Berlino. Era l'inizio della caduta festosa della barriera che divideva le due Germanie. In molti tra i più giovani erano più che entusiasti; molto più dubitativi invece i meno giovani, legati alla storia della radiazione dal Pci, nel 1969, del gruppo che aveva accusato il Partito comunista italiano di avere abbandonato Praga e Dubcek nelle mani della restaurazione di Mosca dopo l'invasione dell'agosto '68 della Cecoslovacchia da parte delle truppe del Patto di Varsavia. Il Manifesto, che aveva già nel 1977 e 1978 promosso ben due convegni internazionali sul potere e sull'opposizione nelle società post-rivoluzionarie a partire dall'Europa dell'Est, con Rossana Rossanda era da tempo impegnato a sostenere la svolta politica straordinaria che Michail Gorbaciov, diventato segretario del Pcus nel 1985, aveva impresso a quel che rimaneva dell'Unione sovietica.

— segue a pagina 15 —

**INTERVISTA ALL'EX PRESIDENTE DELL'URSS SULLA CADUTA DEL MURO DI BERLINO, 9 NOVEMBRE 1989**

**Gorbaciov: «Quel giorno vinse la pace»**

■ Vinse la pace il 9 novembre 1989, così si può sintetizzare l'incontro che abbiamo avuto con Michail Gorbaciov, ultimo presidente dell'Urss, alla vigilia dell'anniversario dei 30 anni dalla caduta del muro di Berlino. Una vicenda in cui egli fu l'assoluto protagonista e di cui svela, nelle risposte che ci ha dato, dettagli inediti. Come quando ven-

ne a conoscenza della caduta del muro «solo la mattina dopo. Ma era qualcosa a cui eravamo pronti da tempo». O del fatto che non avrebbe mai permesso un'altra Tian An Men: «Ordinai che le nostre truppe restassero in caserma... Ero e resto un avversario dell'uso della forza contro il popolo». Oggi qualcuno lo accusa di aver così favorito l'espansione

della Nato ad est, ma lui respinge l'accusa denunciando che l'espansione della Nato avvenne dopo la sua uscita dalla presidenza dell'Urss e in violazione degli accordi sulla riunificazione tedesca». E resta convinto di aver fatto la scelta giusta: «I protagonisti principali di quella vicenda furono i popoli tedeschi e russi».

YURI COLOMBO A PAGINA 8

**Germania/Europa**

**Tra Est e Ovest la ferita è ancora aperta**

ENZO COLIOTTI

**N**ell'agosto del 1961 ero a Berlino est quando fui sorpreso dalla costruzione del muro fra le due parti nell'ex capitale del Rei-

ch; il 9 novembre del 1989 ero in un estremo lembo della Baviera, a Passau, dove il Danubio si getta in Austria.

— segue a pagina 8 —

foto Ingerit/Ansa



Poste Italiane SpA, in a. p. - D.L. 353/2003 (conv. L. 46/2004) art. 1, c. 1. SpA/CRM/2307/01  
 9 770025 215013

Dan Davies  
**L'arte della truffa**  
Come le frodi più famose della storia rivelano il funzionamento del nostro mondo

ilSaggiatore

**ODIO RAZZIALE**  
**Mattarella con Segre**  
**L'incontro con Salvini**

■ La solidarietà di Mattarella a Lilliana Segre: «L'odio è concreto se è messa sotto scorta». La senatrice: «La commissione è contro l'odio». In serata l'incontro con Salvini. Intanto la memoria è di nuovo calpestate. Il sindaco di Predappio (Fdl): basta viaggi ad Auschwitz. **CICCARELLI, DI VITO PAGINA 6**

**La nazionalizzazione**  
**Scelta strategica**  
**per salvare**  
**lavoro e salute**

ALFONSO GIANNI

**L**a drammatica vicenda dell'Ilva richiama un groviglio di questioni e di responsabilità da dipanare se si vuole una soluzione alla questione ambientale e sociale che essa ha suscitato. Non sono d'aiuto, anzi d'impaccio, le polemiche tra incompetenti e irresponsabili.

— segue a pagina 15 —

**DOPO LA DECISIONE DELLA CORTE SUPREMA**  
**Svolta in Brasile, Lula finalmente libero.**  
**Potrà fare attività politica. E Bolsonaro trema**

■ Dopo 19 mesi in cella, l'ex presidente brasiliano Luiz Inacio "Lula" da Silva ha potuto varcare ieri sera in diretta tv i cancelli del carcere di Curitiba, accolto dall'abbraccio dei suoi sostenitori. L'immediata scarcerazione del leader della sinistra brasiliana è stata disposta ieri, dopo l'accelerazione impressa dal Supremo tribunale federale, che ha dichiarato illegale la carcerazione subita dopo il secondo grado di giudizio sul controverso caso di corruzione che lo riguarda. E in strada esplose la festa. **FANTIA PAGINA 7**

Lula esce dal carcere accolto dalla folla



€ 1,20 ANNO CCXXVII - N° 309 ITALIA SPECIAZIONE IN ABBONAMENTO POSTALE 45% - ART. 2, COM. 2018, L. 662/96

Fondato nel 1892



Sabato 9 Novembre 2019

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

A ISCHIA E PROCIDA, "IL MATTINO" - "IL DISPARI" - EURO L20

Il Napoli nel caos/1
I leader della rivolta
in campo contro il Genoa
San Paolo prepara i fischi
Roberto Ventre a pag. 18



Il Napoli nel caos/2
E Mancini aspetta Insigne
la cura Nazionale
per ritrovare il sorriso
Bruno Majorano a pag. 20

Piano salva-Ilva, il veto M5S

Conte, a sorpresa, va a Taranto: «Non ho soluzioni in tasca». Proteste e applausi degli operai
Premier pronto a trattare su metà esuberi e sullo scudo. Di Maio: «Un rischio per il governo»

Il libro di Ranieri
La caduta
del Muro
e il comunismo
sotto le macerie
Giuliano Ferrara

L'analisi
IL GOVERNO
APPENA NATO
GIÀ IN AGONIA

Luca Ricolfi
Delle elezioni ne ricordo tante (la prima è quella del 1963: avevo 13 anni), e di governi italiani ne ho visti all'opera tantissimi, più o meno una cinquantina. Però un governo come questo non l'avevo mai visto. Non voglio dire che questo sia il peggior governo che l'Italia abbia mai avuto, questa è una questione di punti di vista (personalmente credo di averne visti di peggiori).

Continua a pag. 43

Punto di Vespa
QUEI GRILLINI
CONDANNATI
ALL'OPPOSIZIONE

Bruno Vespa
Intervistai per la prima volta Barbara Lezzi nel 2013, quando i Cinque Stelle conquistato il Palazzo - ci si asserragliarono dentro indossando la mascherina protettiva per non contaminarsi. Per intervistarla (prima per un libro e finalmente per la Tv), doveti indossare - a sua garanzia - una tuta da Chernobyl. Fu il debutto dei grillini nel mondo profano: parlando con lei, capi ideali, romanticismo e settarismo integrale del Movimento, incompatibile con qualunque altra forma della democrazia rappresentativa tradizionale.

Continua a pag. 43

Le interviste del Mattino

Boccia: «Il problema è nei 5Stelle devono capire che siamo alleati»

Autonomia, pronta la nuova legge contiene garanzie per quelle Regioni che sono rimaste indietro

Marco Esposito a pag. 7



Il caso Morabito
«L'ambasciatore ha spiato le aziende per favorire i cinesi»

Ambasciatore indagato: «Rivelava segreti ai cinesi». Sotto inchiesta Antonio Morabito, ex diplomatico a Teheran e a Monaco. L'accusa di corruzione: «Vendeva notizie riservate sulle aziende italiane».

Errante a pag. 13

Umberto Ranieri è il comunista italiano che tutti avrebbero voluto essere o che tutti avrebbero dovuto essere. A Giorgio Amendola spesso interlocutori liberali e conservatori, borghesi di stoffa comune e di spicco, dicevano, con suo civettuolo rammarico, "se tutti i comunisti fossero come lei, caro onorevole". Ranieri è di quella pasta, e non solo simbolicamente, essendo egli stato per molti anni un dirigente e militante della tendenza riformista e liberale del Pci. Continua a pag. 43

D'Amato e Picone a pag. 12

Il lutto Fred scomparso a 84 anni. Il ricordo di Peppino di Capri



Fred Bongusto a Ischia con Peppino di Capri ai festeggiamenti per i suoi 50 anni di carriera

Bongusto, una rotonda sul mare di Ischia

Peppino di Capri, Federico Vacalebre e Massimo Zivelli alle pagg. 14 e 15

«Basta con i bacetti»
Ilenne fa arrestare
il parroco pedofilo

Trentola Ducenta, in manette don Michele Mottola
Le pressioni: «Se racconti tutto sei una kamikaze»

Mary Liguori

«Basta con i bacetti». Non voleva più che il prete la molestasse, così la bimba di 11 anni ha registrato con il telefonino gli incontri col sacerdote nella canonica. Ieri l'arresto di don Michele Mottola, parroco a Trentola Ducenta fino al maggio scorso quando fu sospeso dal vescovo di Aversa. «È solo un gioco» le diceva il prete che poi passava alle minacce: «Se racconti tutto sei una kamikaze».

A pag. 10

Il focus
Quei preti "orchi"
che se la cavano
con il trasferimento

Valentino Di Giacomo

Sono tanti i casi di abusi sessuali da parte dei sacerdoti. E, nonostante la linea dura imposta dal Papa, in molti casi le gerarchie ecclesiali rimediano solo con il trasferimento.

A pag. 11

L'inchiesta da Napoli al Nord
Truffare anche gli anziani
l'ultimo affare della camorra

Quando l'anziano riceveva la telefonata, quasi sempre da una persona che si presentava come un rappresentante delle forze dell'ordine o come un avvocato, riceveva la notizia di un figlio o un nipote che aveva avuto un incidente e aveva bisogno di soldi, subito. Così l'anziano faceva di tutto. Incontrava il truffatore e consegnava soldi, gioielli, in qualche caso finanche la fede nuziale del congiunto morto. Dal 2015, in tutta Italia, sono state messe in atto centinaia di truffe.



Ed è così che la camorra ha riempito le sue casse con un giro di affari che riusciva a fruttare anche 200mila euro a settimana. L'indagine è partita nel 2015, circa 80 le persone coinvolte. È stato allora che i carabinieri di Milano hanno iniziato a capire che c'era un nesso tra i diversi casi di truffa che si erano registrati in tutta Italia. E hanno soprattutto capito che c'era una unica regia, quella del clan Contini, con una centrale a Napoli. Del Gaudio e Lanza in Cronaca

Advertisement for NOCAVITY dental kit. Text: OTTURAZIONE SALTATA? CARIE? DENTE ROTTO? NOCAVITY KIT PER OTTURAZIONI DENTALI PROVVISORIE. ISOLA LA CAVITÀ DENTALE DANDO SOLLIEVO E RIDUCENDO LA SENSIBILITÀ DA SOLI E IN POCHI MINUTI. da FIMO IN FARMACIA www.fimosrl.it





# Il Messaggero



€ 1,40 ANNO 141 - N° 309 ITALIA

NAZIONALE



Sabato 9 Novembre 2019 • Deb. Bas. Lateranense

IL GIORNALE DEL MATTINO

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

**Il fenomeno Dal Singles' day al Black Friday Feste inventate, e-commerce vero**  
Malfetano a pag. 20



**Mind The Gap «Sono top gun e mamma ma non ho paura quando combatto»**  
Lombardi a pag. 21



**Lotito furioso Roma e Lazio, la rincorsa Champions delle deluse**  
Nello Sport



**Il Messaggero WROOM**  
[motori.ilmessaggero.it](http://motori.ilmessaggero.it)

**Il governo e le 4 sinistre Il neonato in agonia per mancanza di sintesi**

Luca Ricolfi

**D**i elezioni ne ricordo tante (la prima è quella del 1963: avevo 13 anni), e di governi italiani ne ho visti all'opera tantissimi, più o meno una cinquantina. Però un governo come questo non l'avevo mai visto. Non voglio dire che questo sia il peggior governo che l'Italia abbia mai avuto, questa è una questione di punti di vista (personalmente credo di averne visti di peggiori).

No, quello che voglio dire è che non ricordo sia mai successo, negli ultimi 50 anni, quel che sta accadendo ora, e cioè che un governo appena nato venga già, dopo pochissime settimane, dipinto come agonizzante (naturalmente inclini a confondere realtà e sogni), ma dai suoi stessi sostenitori, a partire dall'establishment mediatico progressista.

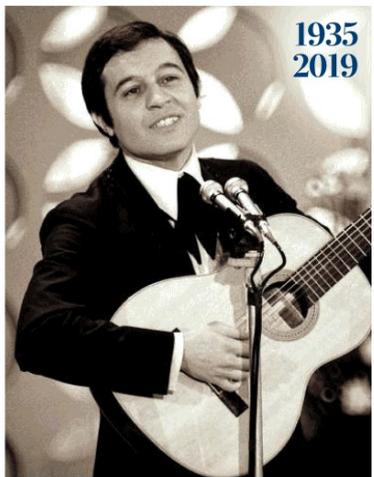
Governo confuso, litigioso, senz'anima sono i giudizi meno malevoli che si leggono in questi giorni. Come è stato possibile? Che cosa ha fatto sì che i salvatori della patria, che ci avevano evitato l'aumento dell'Iva e la calata degli Hykos leghisti, si trasformassero - agli occhi di tanti commentatori - in un manipolo di inetti politicanti incapaci di fornire una guida e una speranza al Paese?

Una risposta, naturalmente, è che il racconto drammaticamente secondo cui saremmo stati destinati alla catastrofe ove il capo degli Hykos avesse espugnato la cittadella della democrazia era, per l'appunto, nient'altro che un racconto.  
Continua a pag. 25

## Conte tratta su Ilva, mina M5S

► Il blitz del premier a Taranto: «Non ho soluzioni in tasca». Proteste e confronto con gli operai Di Maio: «Il Pd vuole lo scudo? Problema per l'esecutivo». Gli esuberi al tavolo con Arcelor

È morto Bongusto, il cantante confidenziale



Fred Bongusto al Festival di Sanremo del 1967 (foto ANSA)

### Fred e l'Italia che sussurrava

Concita Borrelli

**U**na rotonda sul mare... Spuntano sulle spiagge italiane i primi topless. Alcuni sindaci minacciano di far sorvolare

con gli elicotteri gli stabilimenti balneari per punire l'oltraggio al comune senso del pudore.

Continua a pag. 25  
Cotto, Marzi e Ravarino a pag. 22

**ROMA** Conte tratta su Ilva, ma i Cinquestelle sono una mina sulla strada della soluzione. Il blitz del premier a Taranto: «Non ho soluzioni in tasca». Proteste e applausi dagli operai. Di Maio: «Il Pd vuole lo scudo? Problema per l'esecutivo». Ci sono spiaraggi: il confronto con ArcelorMittal è sugli esuberi. Ma c'è l'avvertimento di Moody's: rating a rischio per i franco-indiani se non lasciano l'Italia.  
Franzese e Pirone da pag. 2 a pag. 5

Il retroscena

**E Gualtieri esclude l'aiuto dello Stato «Mittal deve restare»**

Alberto Gentili

**G**iuseppe Conte è corso a Taranto per mettere la faccia sulla crisi dell'ex Ilva. Sull'ipotesi nazionale lizzazione c'è il no del ministro Gualtieri. A pag. 3

Incontro a Milano

**Segre vede Salvini accompagnato anche dalla figlia**

Cristiana Mangani

**A**veva detto: «Se io non odio, perché non dovrei aprire la porta?». E quella porta Liliana Segre l'ha aperta. A pag. 6

## «No ai soldati nelle periferie» Il governo bocchia l'idea Raggi

► La Difesa chiude. E il Viminale: servono azioni dal Campidoglio

Simone Canettieri

**I**l «no» alla richiesta di Virginia Raggi è doppio. E pesante. Arriva dai piani alti del ministero della Difesa e trova d'accordo anche il Viminale: non arriverà l'esercito nelle periferie della Capitale come richiesto dalla sindaca. L'argomento sarà trattato venerdì prossimo in Prefettura - in maniera ufficiale - nel corso del comitato per l'ordine e la sicurezza a cui parteciperà anche il ministro dell'Interno Luciana Lamorgese. A pag. 11

Ogni «piazza» incassa 5mila euro al giorno

Roma, viaggio nel fortino di San Basilio auto in fila e spaccio con turni di sei ore

Giuseppe Scarpa

**«L**evate, levate!», urla in romanesco la vedetta. È il grido d'allarme. I pusher si mobilitano, abbandonano le postazioni. La sentinella cammina a piedi al centro della strada, in



via Corinaldo. Pantaloni mimetici, una felpa con il cappuccio calato sulla testa. Lo sguardo è torvo, si pianta di fronte alla macchina, scruta all'interno dell'abitacolo. Aggrotta le sopracciglia per mettere meglio a fuoco e capisce tutto. A pag. 10

Inchiesta a Roma

«Spiava per i cinesi» Ex ambasciatore verso il processo

Valentina Errante

**B**onifici bancari e promesse di milioni di euro. Regali, viaggi e carte prepagate. In cambio, Antonio Morabito, ex ambasciatore italiano a Monaco e ministro plenipotenziario avrebbe «gratuito» ad alcuni «mediatori» cinesi informazioni sulle aziende italiane. Verso il processo. A pag. 12



**De Gregori & band live the greatest hits**

**20 Marzo 2020**

**ATLANTICO live**

Roma

CARAVAN Info Biglietti: [hendriksandpartners.it](http://hendriksandpartners.it) FIBRENAPARTNER

**FORTUNA PER IL SAGITTARIO**

**IL GIORNO DI BRANCO**

Buongiorno, Sagittario! Novembre, tempo di acquisti. Alla fiera dell'est, Giove vostro padre astrale troverà per voi ancora soli un amore niente male. Persino l'uomo Sagittario, molto esigente in fatto di donne, resterà incantato da Venere così affascinante alla luce della Luna crescente.

Una giornata davvero fortunata per tutti! Sappiate sfruttare questi ultimi giorni di Giove nel segno, anche in affari, famiglia. Auguri.

© RIPRODUZIONE RISERVATA  
L'oroscopo all'interno

\* € 1,20 in Umbria, € 1,40 nelle altre regioni. Tandem 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 Tuttmercato € 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



# il Resto del Carlino

SABATO 9 novembre 2019  
1,60 Euro

Nazionale

FONDATO NEL 1885  
www.ilrestodelcarlino.it

**ristora**  
INSTANT DRINKS

A Reggio Emilia rossoblù battuti 3-1 nel derby

**Il Bologna è stanco  
e si arrende al Sassuolo  
Orsolini va in nazionale**

Giordano e Rabotti a pagina 33 e in Cronaca



**ristora**  
INSTANT DRINKS

## Plastica abbandonata, multe fantasma

Sanzioni fino a tremila euro. Ma la normativa è una giungla, i controlli sono difficili e spesso vince l'impunità

Farruggia alle pagine 2 e 3

M5s alle prese col caso Ilva

**I duri e puri  
che remano  
contro Conte**

Bruno Vespa

**I**ntervistai per la prima volta Barbara Lezzi nel 2013, quando i Cinque Stelle - conquistato il Palazzo - ci si asserragliarono dentro indossando la mascherina protettiva per non contaminarsi. Per intervistarla (prima per un libro e finalmente per la tv), dovetti indossare - a sua garanzia - una tuta da Chernobyl. Fu il debutto dei grillini nel mondo profano: parlando con lei, capii ideali, romanticismo e settarismo integrale del Movimento, incompatibile con qualunque altra forma della democrazia rappresentativa tradizionale. La incontrai raggiante nei giardini del Quirinale il primo giugno 2018, fresca di giuramento come ministro per il Sud nel governo gialloverde.

Segue a pagina 8



ANZIANI VITTIME DEL RACKET. ECCO COME DIFENDERSI

**LA GUIDA  
ANTI TRUFFE**

Palma, Passeri e commento di Canè alle pagine 4 e 5

Caos a Taranto: governo spaccato

**Il premier  
assediato  
dagli operai  
«Chiudi l'Ilva»**

Polidori, Coppari e Troise a p. 8 e 9

LO STUDENTE RESTA A CASA

**Predappio ferma  
i viaggi al lager  
«Sono di parte»**

Bilancioni a pagina 6

Cassazione: niente attenuante

**Femminicidio  
Cancellata  
«la tempesta  
emotiva»**

Buscaglia a pagina 14



Bongusto aveva 84 anni: ha cantato l'amore

**Fred l'ultimo romantico  
Addio rotonda sul mare**

Spinelli e Borrelli a pagina 27



Attrice e modella francese: «Accadde nel '75»

**Polanski, nuova accusa  
«lo stuprata a 18 anni»**

Serafini a pagina 21

**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.

AUTOURTITI



Via Amba Alagi 1-35r  
tel. 010-267322

SABATO 9 NOVEMBRE 2019

# IL SECOLO XIX

ORARIO CONTINUATO

SERVICE  
h7,30/18,00  
VENDITA  
h9,30/19,00

www.autourtiti.it

QUOTIDIANO FONDATAO NEL 1886 - EDIZIONE GENOVA

2,00€ con "DGG" in Liguria. In omaggio "Italo Oggi" in Liguria - 1,50€ in tutte le altre zone - Anno CXXVIII - NUMERO 266, COMMA 20/B. SPEDIZIONE ABB. POST. - GR.50

GNN

LO SCRITTORE SCHNEIDER

«Il muro di Berlino resiste nel cuore della Germania di oggi»

PLEBE E ALTRI SERVIZI / PAGINE 42-43



IL CANTANTE AVEVA 84 ANNI

L'addio a Fred Bongusto: mise in musica l'Italia del boom

CORRI E VENEDONI / PAGINA 41



INDICE

Primo Piano	Pagina 2
Cronache	Pagina 8
Economia-Marketing	Pagina 15
Genova	Pagina 18
Cinema/Tv	Pagina 35-37
Xte	Pagina 36
Sport	Pagina 42
Meteo	Pagina 47

CONTE A TARANTO TRA GLI OPERAI: NON HO SOLUZIONI IN TASCA. ASSEMBLEA A GENOVA: LA CITTÀ MARCI CON NOI

## Tra governo e Arcelor trattativa in due punti per il salvataggio dell'Ilva

Lo Stato potrebbe ridurre il canone d'affitto in cambio di azioni della società

IL COMMENTO

ALBERTO MINGARDI

### LA TENTAZIONE DEL RITORNO ALLO STATALISMO

L'Ilva, a quanto si può capire, marcia verso una nazionalizzazione che verrà considerata «inevitabile». Alla classe politica non dispiace, in parte per motivi ideologici: questa maggioranza è tenuta assieme da idee condivise, e una di queste è che pubblico sia buono mentre il privato sia cattivo. In parte, e questo è assai più rilevante, perché la nazionalizzazione implica per definizione il controllo diretto da parte dello Stato. Sembra che non si tratti di un epilogo pazientemente pianificato.

L'ARTICOLO / PAGINA 3

Il presidente del Consiglio, Giuseppe Conte, incontra i metalmeccanici ex Ilva di Taranto e li rassicura sull'impegno di Palazzo Chigi, anche se ammette: «Non ho la soluzione in tasca». Ma le tute blu avvertono il governo: «La fabbrica è da riconvertire oppure da chiudere, con le garanzie per i lavoratori». E si preparano alla mobilitazione. Intanto, l'esecutivo sta trattando con ArcelorMittal per il futuro dell'ex Ilva: spunta l'ipotesi di un ingresso nel capitale di Cassa Depositi e Prestiti o Invitalia per diluire il rischio. Sul tavolo anche uno sconto sull'affitto che il gruppo industriale ha posto come condizione per restare.

Sullo sfondo, si riaccende la lite tra i Cinque Stelle e il Partito democratico sull'ipotesi di scudo penale alle imprese impegnate in opere di bonifica.

L'INVIATA TOMASELLO, DE FAZIO, FERRARI, LOMBARDO E ROSSI / PAGINE 2, 3, 20 E 21

ROLLI



IL CASO

Carlo Bertini e Federico Capurso

### E sullo scudo il Pd va allo scontro con Di Maio

L'ARTICOLO / PAGINA 2

LA SCORTA ALLA SENATRICE A VITA SOPRAVVISSUTA ALL'OLOCAUSTO

## Salvini incontra Segre Mattarella: pericolo odio

Mattarella fa sentire la sua voce dopo le minacce alla senatrice a vita Segre. Per il Capo dello Stato gli interrogativi di chi chiede solidarietà contro l'intolleranza e l'odio, «non sono astratti né retorici ma concreti». Incontro tra il leader della Lega Salvini e Segre.

PACI / PAGINA 6

NIENTE FONDI PER IL VIAGGIO

Franco Giubilei

### Predappio, no del sindaco al treno per Auschwitz «Ricordare anche i gulag»

L'ARTICOLO / PAGINA 7

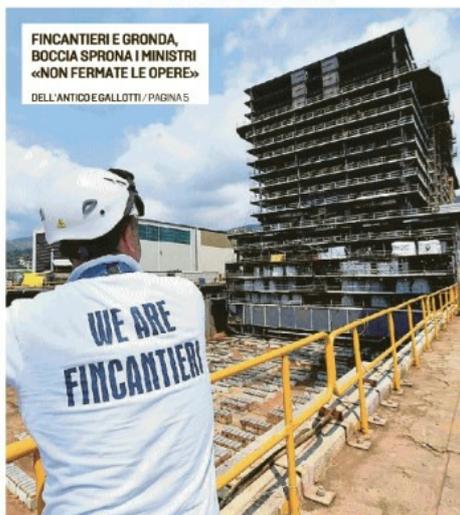
IL PADRE DEL PICCOLO RAPITO IN SIRIA

## «Il mio bambino ha visto la guerra Ma ora saprà tornare a giocare»

Nel paese della Brianza in cui è tornato ad abitare lo hanno accolto con striscioni di benvenuto. Il bimbo rapito dalla madre e portato in Siria ora sarà reinserito nel suo ambiente. «Ci riuscirà», dice il padre.

L'INVIATO POLETTI / PAGINA 10

LE SFIDE DELLA LIGURIA



FINCANTIERI E GRONDA, BOCCIA SPRONA I MINISTRI «NON FERMATE LE OPERE» DELL'ANTICO E GALLOTTI / PAGINA 5



SI ACCENDE IL DIBATTITO SUL FUTURO DI GENOVA «PIÙ TURISMO E CULTURA» MENDUNI / PAGINA 4

**AURUM** 1982

COMPRO ORO e ARGENTO

SEDE STORICA

SERVIAMO TUTTI COMPRIAMO TUTTO

Genova - Corso Buenos Aires 81 r

**BUONGIORNO**

La diffusione di patologie neurodegenerative assume ormai i contorni della pestilenza. Il consiglio comunale di Pescara e il sindaco di Predappio (città natale di Benito Mussolini), di destra entrambi, hanno negato la cittadinanza onoraria a Liliana Segre e il patrocinio a un viaggio studentesco ad Auschwitz dopo la seguente labirintica riflessione: e allora le foibe? Niente cittadinanza alla senatrice, se non va data pure a un sopravvissuto delle foibe, e siccome vanno visitate pure le foibe, o i gulag, niente viaggio ad Auschwitz. A sinistra, altresintomo a conferma della diagnosi iniziale, li hanno visti come atti di negazionismo e antisemitismo, ma è solo una spangherata e adolescenziale par condicio di provincia, è la banalità del fesso, persino un'inconspicua accettazione di colpa ereditata

**La banalità del fesso** | MATTIA FELTRI

ta, per cui anche l'avversario deve ereditare la sua. Armarne la ripicchetta sull'abisso della storia, significa non averci capito nulla: dopo la classifica dei dittatori, per sapere se sono peggio i miei o i tuoi, ecco la classifica delle vittime, e sarebbero proprio da vedere Primo Levi e Solzmitz che si disputano il titolo. Non sono stati i nazisti, sono stati gli uomini, disse Léon Blum, il socialista francese che ebbe il fratello assassinato ad Auschwitz. E Varlam Salamon, uno che il gulag se l'è fatto per quasi vent'anni, chiamò il suo, alla Kolyma, la Auschwitz di ghiaccio. Onorateli tutti, portate i ragazzi ovunque, vi troverete sempre in una Auschwitz di ghiaccio o di fiamma, e sempre nello sprofondo dell'uomo che vuole cancellare l'uomo, sotto il colore e la bandiera che gli capitano il per il.

**AURUM** 1982

COMPRO ORO e ARGENTO

SEDE STORICA

SERVIAMO TUTTI COMPRIAMO TUTTO

Genova - Corso Buenos Aires 81 r



€ 2 in Italia — Sabato 9 Novembre 2019 — Anno 155°, Numero 309 — [ilsol24ore.com](http://ilsol24ore.com)

Poste Italiane SpA - In A.P. - D.L. 353/2003 art. 1, c. 26/b) - art. 1, c. 1, DCE Milano



# Il Sole 24 ORE

Fondato nel 1865  
Quotidiano  
Politico Economico Finanziario Normativo



### Trent'anni fa

C'era una volta l'Est  
La caduta del Muro,  
la riunificazione  
tedesca e dell'Europa,  
le grandi illusioni

Sul sito del Sole il longform di Lab24 il racconto multimediale dell'evento che ha cambiato la storia della Germania, dell'Europa e del Mondo  
Articoli di **Dario Ceccarelli, Antillo Geroni, Francesco Prisco, Antonella Scotti.**  
Coordinamento di **Luca Salvietti**

Isabella Bufacchi — a pagina 19

**BANCA IFIS**  
#ifisgreen

FTSE MIB 23534,49 +0,13% | FTSE 100 7359,38 -0,63% | €/€ 1,1034 -0,39% | BRENT DTD 62,08 -1,30% | **Indici&Numeri** → PAGINE 30-33

## Sull'ex Ilva Governo bloccato Sale lo spread

### LA CRISI DELL'ACCIAIO

Conte a Taranto incontra gli operai: servirà tempo «Non ho soluzioni in tasca»

Per lo Stato la vicenda comporterà un conto salato: fino a 835 milioni l'anno

Il caso pesa anche sui BTP Spread oltre quota 150 Risparmi di spesa a rischio

*Riduzione chiusa in redazione alle 22*

È stallo sull'ex Ilva, il premier Conte da Taranto, dove ha incontrato gli operai, riconosce che servirà tempo: «Non ho la soluzione in tasca». E la maggioranza si divide, sia sullo scudo penale, sia sull'eventuale piano B e una possibile nazionalizzazione. Lo Stato rischia di pagare un conto annuo tra 685 milioni — per congelare l'acciaieria e mettere tutti in cig — e 835 milioni, per tenerla in vita a regime ridotto. Il sottosegretario Turco parla di un piano da 2-3 miliardi. «Con o senza Arcelor», il governo trova una soluzione nelle logiche di mercato», dice il presidente di Confindustria Boccia. Il caso Ilva immervosisce i mercati. Risale lo spread BTP-Bundi ieri è arrivato a 155 punti (+7,5%), mettendo a rischio i risparmi di spesa previsti dalla manovra. — *Servizi alle pagine 3-6*

### IL TESORO DEL MAGNATE INDIANO

## La cassaforte Mittal blindata in sei trust nell'isola di Jersey

di **Angelo Mincuzzi**

Platino, argento, titanio, cromo, osmio, americio. Metalli o elementi del metallo. Chi vuole capire dove sono custodite le immense ricchezze di Lakshmi Mittal, l'uomo che vuole sbarazzarsi dell'Ilva di Taranto, deve partire da questi sei nomi e da un piccolo paradiso nel Canale della Manica, l'isola di Jersey. Qui

ci sono i sei trust della famiglia Indiana che controlla il più grande gruppo siderurgico del mondo: ArcelorMittal. Dieci società e trust sparsi tra l'isola di Jersey, Gibilterra e il Lussemburgo formano l'intricato schema che porta al controllo di un pacchetto di oltre il 37% di ArcelorMittal. — *a pagina 2*

### AMBIENTE. LE ACQUE DEPURATE NON VERRANNO SCARICATE IN MARE



Capitale del turismo. Il piano è stato voluto dal sindaco Andrea Gnassi

## Rimini investe 154 milioni per un grande depuratore

Dopo un investimento complessivo di 154 milioni, Rimini ha completato la costruzione del mega impianto di depurazione delle acque di scarico. Il posto un argine al pericolo di nuove inondazioni, come nel giugno del 2011 quando la città andò sott'acqua. **Cristina Casadei** — a pag. 9

# 15 miliardi

### Finanza

L'Ecofin vara nuovi requisiti per le società d'investimento  
Le big saranno vigilate come banche

**Beda Romano** — a pag. 19

# 500 milioni

### Territorio

Fincantieri: nel Ddl bilancio scomparsi i finanziamenti per ampliare la base di Genova

**Celestina Dominelli** — a pag. 11

## «Regole europee più moderne per creare campioni industriali»

### IL DIBATTITO

**Panucci (Confindustria):** la Ue affronti questo tema senza pregiudizi ideologici

«Servono regole europee più moderne nel campo della concorrenza». **Marcello Panucci** (Confindustria) auspica la creazione di grandi player continentali che possano fronteggiare i giganti americani e asiatici. **Carlo Marroni** — a pag. 5

### ANALISI

## CRESCERE L'INVIDIA VERSO I GIGANTI USA

di **Franco De Benedetti** — a pag. 5

### VIA LIBERA DELLA CASSAZIONE

## L'agente provocatore potrà stanare i reati anti Pa

di **Giovanni Negri**

Dal progetto alla realtà. Forse discutibile nelle premesse, meno nei risultati, l'agente sotto copertura prende spazio nell'azione di contrasto e prevenzione alla criminalità. È la Cassazione lo siologano anche nell'ultima versione, quella di "spia" per contribuire alla scoperta di reati nel delicato settore dei delitti contro la pubblica amministrazione. Cavallo di battaglia della recen-

### INFRASTRUTTURE

## PROCEDURE SNELLE PER GLI INVESTIMENTI

di **Maria Bianca Farina**

L'articolo di **Franco Bassanini** e il dibattito che si è sviluppato nei giorni successivi sul Sole 24 Ore toccano un tema di importanza cruciale per la nostra economia: gli investimenti, in particolare quelli infrastrutturali, sono essenziali per riportare il Paese su un percorso di crescita duratura e sostenibile. — *Continua a pagina 18*

### FALCHI & COLOMBE

## LA BCE SI TINGE DI VERDE (E SI DIVIDE)

di **Donato Masciadaro**

**Christine Lagarde** ha annunciato una nuova fase "verde" della Banca centrale europea: è svolta o propugnando? Tra le colombe che applaudono e i falchi che criticano, la vicenda è emblematica di una più generale sfida che la nuova presidentessa della Bce dovrà affrontare. — *Continua a pagina 18*

### PANORAMA

#### SICUREZZA

## Arriva la task force di 30 supersperti anti attacchi cyber

Pubblicato in Gazzetta ufficiale il Dpcm che istituisce il Csirt (computer security incident response team). Sarà composto da 30 specialisti, impegnati «24 ore su 24» per registrare e rispondere agli attacchi cyber. Il bacino di controllo comprende operatori di servizi essenziali e fornitori di servizi digitali, pubbliche amministrazioni, aziende private sia come infrastrutture critiche sia di rilievo per la sicurezza nazionale. — *a pagina 8*

### NON SOLO MIGRANTI

## UNA CARTA UE DEI VALORI PER FAVORIRE L'INTEGRAZIONE

di **Paolo Guaiteri** — a pagina 16

### MILANO

## Ok al nuovo San Siro. Bloccati i nuovi grattacieli

Il nuovo stadio di Milano si farà solo se verranno tenute "sotto controllo" le volumetrie degli immobili collaterali, quelli che dovrebbero servire, nell'idea di Milano e Inter, a ospitare centri commerciali, spazi ricettivi, uffici. — *a pagina 12*

### BANCHE

## Unipol, spinta dal riassetto «Iper, favorevoli a M&A»

Il riassetto della galassia Unipol spinge l'idea del gruppo. È sul tavolo della partecipata Iper il ceo Cimbrici dice: «Gli istituti di media dimensione devono considerare le aggregazioni». — *Servizi a pagina 15*

**BANCA IFIS**  
#ifisgreen

**AL FIANCO DI CHI VUOLE FARE LA DIFFERENZA**  
Scopri IFIS Leasing Green su [bancaifis.it](http://bancaifis.it)

Per le condizioni contrattuali, vedi i fogli informativi e le informazioni Europee di Base sul Credito ai Consumatori su [www.bancaifis.it/trasparenza](http://www.bancaifis.it/trasparenza)

**marketing**  
SOLUZIONI PER COMUNICARE E COMPETERE

Tra bot e big data, i marchi giocano la carta dell'empatia

Empatia significa autenticità, ascolto, relazione. È business. Perché negli anni del commercio relazionale essere empatici conviene. Così i brand creano nuove relazioni e narrazioni con i clienti. In fondo è questo lo "spirito aloha", raccontato per la prima volta sulle colonne del New York Times. Paradossalmente negli anni dell'esplosione dell'intelligenza artificiale e del machine learning il marketing dell'empatia fa la differenza. **Giampaolo Colletti** — a pag. 27





# IL TEMPO

QUOTIDIANO INDIPENDENTE



Sabato 9 novembre 2019  
Anno LXXV - Numero 309 - € 1,20  
S. Oreste martire

Direzione, Redazione, Amministrazione 00187 Roma, piazza Colonna 396, tel 06/675.881 \* Abbinamenti a Viterbo e prov.: Il Tempo + Corriere di Viterbo €1,20  
a Rieti e prov.: Il Tempo + Corriere di Rieti €1,20 - a Latina e prov.: Il Tempo + Latina Oggi €1,50  
a Frosinone e prov.: Il Tempo + Ciociaria Oggi €1,50 - a Terni e prov.: Il Tempo + Corriere dell'Umbria €1,20 - ISSN 0391-6900

DIRETTORE FRANCO BECHIS  
[www.ilitempo.it](http://www.ilitempo.it)  
e-mail: direzione@ilitempo.it

## Assalto a Salvini, tutti zitti

A Napoli insulti al leader della Lega e un esponente di sinistra cerca di passare alle vie di fatto. Bloccato dalla scorta per un soffio, ma questa volta non scoppia il solito coro di indignati. Anzi...

De Leo a pagina 3

Il Tempo di Osho

### Solo Conte affronta la rabbia dell'Ilva. E prende i fischi

Martini a pagina 5



### Parla Martella

«Cosi' l'editoria si può rilanciare»

Il sottosegretario  
«Con la riforma  
la crisi è superabile»



Solimene a pagina 5

### Sfuriata Cav

«Occhio a fare la fine di Toti»

Silvio striglia i suoi  
«Compatti, ora si vota  
Via da FI niente futuro»

a pagina 8

### Giallo Caffarella

Un silenzio lungo diciassette giorni

Ancora tanti lati oscuri  
Ma indagati e testimoni  
continuano a tacere



Ossino a pagina 19

### Morte a (piazza) Venezia: pedonalizzata a Natale!

Il Campidoglio pensa alla chiusura completa sotto le feste. Così mezzo centro andrà in tilt

Incassi a rischio nel periodo clou

La rabbia dei commercianti  
«Così ci fanno chiudere»

Verucci a pagina 15

È l'ultima invenzione della compagine grillina al governo di Roma: pedonalizzare piazza Venezia. Siamo in una fase ancora embrionale del progetto ma, stando alla seduta della Commissione mobilità di ieri mattina, l'idea entra nel mondo del reale. Dopo l'aumento del costo delle strisce blu, l'estensione della Ztl e le funivie ora ci si dedica all'«ipotesi» di rendere perdonabile almeno una parte di piazza Venezia sotto le festività natalizie.

Magliaro a pagina 14

Non è meglio pensare alla quotidianità?

Ma per bloccare tutto  
basta e avanza il maltempo

Novelli a pagina 14

**PIZZERIA**  
Ivo a TRASTEVERE  
La Pizza siamo noi!  
C'è vediamo in TRASTEVERE  
Via S. Francesco a Ripa 158  
00153 Roma  
Tel. 065817082  
[www.ivoatrasstevere.it](http://www.ivoatrasstevere.it)

**buona tv a tutti**  
di Maurizio Costanzo  
Rivedere, come giustamente molti canali televisivi fanno, film di Totò oppure di Totò con Peppino De Filippo, ci conferma l'attuale povertà dei nostri cast comici. Abbiamo bravi attori e attrici drammatici, ma poco sul piano della comicità. Si salvano Alessandro Siani e Checco Zalone, che però fa un film ogni decennio. Che peccato, anche perché vedere un film di Totò o di Sordi mette, a distanza di anni, anche se si conoscono le battute, di buon umore e nel corso della giornata, sappiamo tutti, quanto, di un'occasione di buon umore, ci sia bisogno. Invito, perciò, un canale televisivo (...)  
segue a pagina 35

**IL CAMBIO DI STAGIONE RICHIEDE PIÙ ENERGIA?**  
SUSTENIUM PLUS  
LA STAGIONE CAMBIA, L'ENERGIA RESTA!  
Sbraga a pagina 21

### Verano

Armi e cocaina in mezzo ai loculi

Cimitero come deposito  
Marmista condannato  
a quattro anni di galera

Di Corrado a pagina 17

### Guidonia

Un campo nomadi sui terreni dell'Asl

Insediamiento abusivo  
nella proprietà aziendale  
Arriva l'interrogazione

Sbraga a pagina 21



Sabato 9 Novembre 2019
Nuova serie - Anno 29 - Numero 265 - Spedizione in A.P. art. 1 c.1 L. 46/04, DCB Milano
\* Giornale indicibile con Marketing Oggi (Dedicato) e Oggi (Dedicato) e Oggi (Dedicato)

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



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

REGOLE ANTI-ABBANDONO
Seggiolini sicuri,
contro le sanzioni
ricorso a giudice
di pace o prefetto
Santi a pag. 28

AUTO AZIENDALI
L'aggravio
in busta paga
tocca 2 milioni
di dipendenti
Poggiani a pag. 30

NOTARIATO
Di scena al
congresso prove
d'intesa sull'equo
compenso
D'Alesio a pag. 33

LO DICE SPADAFORA
Abbonamenti allo
stadio a prova
di razzismo con
clausola ad hoc
Domiani a pag. 34

SU WWW.ITALIAOGGI.IT
Evasione Iea - L'accordo
Ecofin sullo
scambio dati
Manovra 2020 - Il dl
fiscale, il ddl Bilancio
e la relazione illustrativa
Sequestro ed
evasione - La
sentenza della
Cassazione
E-fatture e comuni
- La risposta delle
Entrate a interpellato

La crisi dell'ex Ilva coinvolge anche le imprese
lombarde che lavorano nel settore automotive
Filippo Merli a pag. 6

Italia Oggi
QUOTIDIANO ECONOMICO, GIURIDICO E POLITICO



Fisco ingordo di dati bancari

Per combattere l'evasione Iva sulle vendite online, l'Ecofin vuole rendere disponibili all'amministrazione i dati di carte di credito ed estratti conto

Dati di carte di credito ed estratti conto al fisco per combattere l'evasione dell'Iva sui prodotti venduti online. Ieri, l'Ecofin ha approvato un accordo sulle nuove regole per lo scambio dei dati relativi ai pagamenti transfrontalieri. Le informazioni saranno raccolte in un nuovo sistema elettronico centrale che per cinque anni, archiverà le informazioni sui pagamenti, per consentire l'elaborazione delle informazioni da parte delle autorità fiscali nazionali. Ricci a pag. 27

A Matteo Salvini sta bene Mario Draghi al Quirinale



Matteo Salvini, leader della Lega, cambia marcia nell'Europa e apre alla possibilità che Mario Draghi, già numero uno della Banca centrale europea, venga eletto presidente della Repubblica. Una svolta, quella di Salvini, dettata dal fatto che con la politica gridata contro la Ue, il Carroccio balzò dal 6,1% del 2014 al 34,2% del 2019 ma venne isolata a livello nazionale ed europeo. Maffi a pag. 5

ORSI & TORI

Steven Zhang è un giovanotto dalla faccia pulita e dal sorriso accattivante. I tifosi dell'Inter e tutti coloro che si occupano di calcio hanno imparato a conoscere la serietà, la gentilezza e la determinazione del giovane presidente della squadra che fu dei Moratti. Ma non molti sanno che per il giovane Zhang il calcio non è solo una passione ma lo strumento per far moltiplicare alla sua famiglia il grande business commerciale che dalla Cina si è esteso all'Europa e dall'Europa (e in particolare dall'Italia) moltiplica la dimensione del gruppo anche in Cina. Con il giovane Zhang ho fatto il viaggio, nella mini-cabina accanto alla sua dell'Airbus 350-900 di China Airlines, da Milano a Shanghai per il grandioso Expo dell'import, la risposta ideologica e pratica della Cina ai dazi e alla cancellazione della globalizzazione per il bilateralismo di Donald Trump. Il gruppo Zhang (Suning è il brand) è la punta di diamante dell'apertura della Cina all'import di prodotti di qualità nel più grande continuo a pag. 2

DIRITTO & ROVESCIO
I funzionari specializzati in fuochi d'artificio di Napoli, morti e apprezzati in tutto il mondo per le loro abilità, disastri al gioco parolotico attuato dal presidente della Francia, Emmanuel Macron, furono la figura dei dilettanti. Negli ultimi giorni infatti Macron, ha recitato la sua parte a Pechino e ha concesso una lunga intervista a The Economist con la quale dà il ben arreso alla Nato dalla quale la Francia dovrebbe dare un contributo pari al 2% del Pil ma non ce la fa a onorare il debito. Chi dovrebbe subentrare alla Nato? L'Europa, dice. Ma Macron non è l'Europa. Intanto ha mandato Florence Parly, il suo ministro della Difesa, in postumo a fare il 12, nei paesi del Sahel dove la Francia continua i fondamentali islamici schierando, su una superficie grande come l'intero Europa, una forza (attaccato) di 4.500 uomini in gran parte della Legione straniera perché i francesi non ci stanno a rischiare la vita. Da questi dati si coglie perché, proprio questa settimana, nel dibattito Padoa-Schioppa si è autoannichito dell'Ue che ha prodotto 37 morti e 60 feriti. Entrano come un coltello nel barro.



MARKETING
Ryanair: tariffe
più basse
con emissioni
ridotte
Secchi a pag. 17

CROWDFUNDME Day
Dai click alle strette di mano. Vieni a conoscere di persona i protagonisti dell'equity crowdfunding
Save the date! 15 GENNAIO 2020 Ore 18.00 Palazzo Mezzanotte Piazza Affari 6 - Milano
MEDIA PARTNER Class CNBC
SPONSOR CleanBnB directa trading online dal 1996
\* Esclusamente per la Liguria fino a esaurimento quote in abbinamento esclusivo a «IL SESCOLO XIX» a euro 1,50
Da pubblicare in EDI, per chi è in abbinamento a «L'ESPRESSO»



# LA NAZIONE

SABATO 9 novembre 2019  
1,60 Euro

Nazionale

FONDATA NEL 1859  
www.lanazione.it

**ristora**  
INSTANT DRINKS

Pene oltre i 7 anni ai vertici della banca

**Monte dei Paschi  
Condannati  
Mussari e Vigni**

Di Blasio a pagina 23



All'ospedale di Prato

**In sala operatoria  
i bimbi ci vanno  
con la microcar**

Bessi a pagina 17

**ristora**  
INSTANT DRINKS

## Plastica abbandonata, multe fantasma

Sanzioni fino a tremila euro. Ma la normativa è una giungla, i controlli sono difficili e spesso vince l'impunità

Farruggia alle pagine 2 e 3

M5s alle prese col caso Ilva

**I duri e puri  
che remano  
contro Conte**

Bruno Vespa

**I**ntervistai per la prima volta Barbara Lezzi nel 2013, quando i Cinque Stelle - conquistato il Palazzo - ci si asserragliarono dentro indossando la mascherina protettiva per non contaminarsi. Per intervistarla (prima per un libro e finalmente per la tv), doveti indossare - a sua garanzia - una tuta da Chernobyl. Fu il debutto dei grillini nel mondo profano: parlando con lei, capii ideali, romanticismo e settarismo integrale del Movimento, incompatibile con qualunque altra forma della democrazia rappresentativa tradizionale. La incontrai raggiante nei giardini del Quirinale il primo giugno 2018, fresca di giuramento come ministro per il Sud nel governo gialloverde.

Segue a pagina 8



ANZIANI VITTIME DEL RACKET. ECCO COME DIFENDERSI

**LA GUIDA  
ANTI TRUFFE**

Palma, Passeri e commento di Canè alle pagine 4 e 5

Caos a Taranto: governo spaccato

**Il premier  
assediato  
dagli operai  
«Chiudi l'Ilva»**

Polidori, Coppari e Troise a p. 8 e 9

LO STUDENTE RESTA A CASA

**Predappio ferma  
i viaggi al lager  
«Sono di parte»**

Bilancioni a pagina 6

Cassazione: niente attenuante

**Femminicidio  
Cancellata  
«la tempesta  
emotiva»**

Buscaglia a pagina 14



Bongusto aveva 84 anni: ha cantato l'amore

**Fred l'ultimo romantico  
Addio rotonda sul mare**

Spinelli e Borrelli a pagina 27



Attrice e modella francese: «Accadde nel '75»

**Polanski, nuova accusa  
«Io stuprata a 18 anni»**

Serafini a pagina 21

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 € 2,50  
con  
**ROBINSON**  
D

Sabato  
9 novembre 2019  
Anno 44 - N°266

# la Repubblica

Fondatore Eugenio Scalfari

Direttore Carlo Verdelli



AUTUNNO NERO

## Italia, svegliati

Crisi industriali, crescita in calo, debito in aumento: si accumulano gli allarmi e lo spread va più su  
Bonomi, leader di Assolombarda: dal governo tante tasse e nessun passo concreto per l'economia

**Conte tra gli operai di Taranto: "Combatteremo uniti"**

L'analisi

Non confondiamo  
Ilva con Alitalia

di Roberto Perotti

**A**litalia, Ilva, Mediobanca: tre icone del capitalismo italiano in prima linea in questi giorni. Per molti, le loro vicende sono il simbolo della decadenza italiana odierna. In realtà, nel caso di Mediobanca non c'è alcuna decadenza apparente; negli altri due è una decadenza che viene da molto lontano. Ma non intendo dare l'ennesima opinione non richiesta e non informata sui piani industriali di queste tre aziende. Mi limito a offrire alcuni spunti di riflessione.

1) C'è un liberismo ideologico che è indifferente al risvolto umano delle crisi aziendali: non per una malvagità intrinseca dei suoi esponenti, ma per una precisa scelta metodologica. Ed anche, alcune volte, per comodità: un'azienda va male? Lasciamola fallire, senza bisogno di informarci sui dettagli. È un approccio sbagliato, e un liberismo che, almeno in Italia, si condanna all'irrelevanza.

● continua a pagina 35



▲ In fabbrica Il premier Conte partecipa al consiglio dei sindacati metalmeccanici nell'ex Ilva di Taranto

di Giuliano Foschini

Faccia a faccia con gli ambientalisti e gli operai dell'ex Ilva di Taranto. Il premier Conte si spende di persona per una vertenza che fa fibrillare il governo: «Combatteremo uniti», ha detto al consiglio di fabbrica.

con i servizi di Livini, Rho e Patucchi ● alle pagine 2, 3 e 4

Il ritorno dell'antisemitismo

**Liliana Segre incontra Salvini  
Mattarella: l'odio va fermato**

di Dazzi, Dipollina, Rodari e Varesi  
● alle pagine 10 e 11

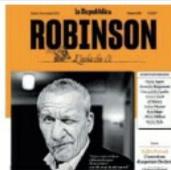
Si è spento a 84 anni



**Fred Bongusto  
la voce elegante  
del boom**

di Castaldo e Niola  
● alle pagine 22 e 23

Su Robinson



**Paolo Conte  
"Ci salverà  
la dea del jazz"**

Da oggi in edicola  
per tutta la settimana

IL NUOVO LIBRO DI  
**BRUNO VESPA**

PERCHÉ  
**L'ITALIA  
DIVENTÒ  
FASCISTA**  
(e perché il fascismo non può tornare)

Rai Libri MONDADORI

IL DIALOGO

**Ahmet Altan  
e Saviano  
"Libri più forti  
del fango"**

di Marco Ansaldo



Parlando di libertà  
a casa dello scrittore turco  
appena scarcerato  
● alle pagine 38 e 39

LA SFIDA

**Il miliardario  
o la socialista?  
Parte la corsa  
anti Trump**

di Federico Rampini



Bloomberg in campo  
contro la Warren:  
il voto Usa si scalda

● a pagina 12

LA MEMORIA

**Schäuble  
"Sotto il Muro  
accadde  
un miracolo"**

di Tonia Mastrobuoni



L'allora ministro  
dell'Interno racconta  
"Una rivoluzione felice"

● a pagina 15

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,  
Isole Canarie, Lussemburgo, Malta, Grecia, Monaco P., Olanda, Svezia € 2,50  
Croazia KM 19 - Regno Unito GBP 2,20 - Svizzera CHF 3,50

con DVD  
Le Stelle della Danza  
€ 12,40

N2

Tendenze Vip asceti, ma di lusso La cosmesi adesso è vegana

ELENA DEL SANTO E SIMONA SIRI - P. 30

Musica Addio a Bongusto Cantò l'Italia del boom

MARIA CORBI E MARINELLA VENEGONI - P. 26



Basket Palazzetti sempre pieni E la passione ritrova Bologna

MATTEO DE SANTIS - PP. 36 E 37



LA STAMPA

SABATO 9 NOVEMBRE 2019



QUOTIDIANO FONDATA NEL 1867

2,00 € (CON TUTTOLIBRI) II ANNO 153 II N.307 II IN ITALIA II SPEDIZIONE ABB. POSTALE II DL. 353/03 (CONV. IN L. 27/02/04) II ART. 1 COMMA 1, DCB-TO II WWW.LASTAMPA.IT

GNN

POSSIBILE L'INGRESSO NEL CAPITALE DI CDP O INVITALIA PER ABBASSARE IL RISCHIO

Ilva, si tratta con Mittal Sconto per l'affitto e lo Stato nella società

Conte a Taranto dagli operai: non ho soluzioni in tasca. Scudo, lite Pd-5S



Il premier Giuseppe Conte a Taranto tra gli operai dell'ex Ilva

VERSO LA NAZIONALIZZAZIONE

LA FACILE TENTAZIONE STATALISTA

ALBERTO MINGARDI - P. 23

Il governo tratta con ArcelorMittal per il futuro dell'ex Ilva: spunta l'ipotesi di un ingresso nel capitale di Cassa Depositi e Prestiti o Invitalia per diluire il rischio. Sul tavolo anche uno sconto sull'affitto. Il premier Conte a Taranto tra gli operai: «Non ho soluzioni in tasca». Lite Pd-5S sullo scudo penale. SERVIZI - PP. 2-5

DOPO LE MINACCE, MATTARELLA: BASTA ODDI

Salvini visita la Segre Predappio bocchia il treno della memoria

GIUBILEI, PACI E SFORZA - PP. 8 E 9

STAMPA PLUS ST+

IL DOSSIER

ALFONSO BIANCHI "Una rete russa nel cuore della politica britannica" P. 10



SUDAMERICA

FILIPPO FERMA Brasile, Lula esce dal carcere dopo 19 mesi P. 11



LE STORIE

LORENZO TANACETTO Cuneo, domani in marcia un abitante su tre P. 32

GIANCARLA MOREO

Vercelli, la prof conquista gli studenti con poesie sui social P. 32

INFILTRAZIONI MAFIOSE NEL CALCIO

Senza supporter la squadra strappata ai boss

FRANCESCO LA LICATA

La forza distruttiva della mafia, questo è provato e risaputo, non risparmia niente e nessuno: fa appassire entusiasmi e vitalità, induce alla depressione ed è portatrice di una cultura mortifera. Lo sanno bene i cittadini che vivono nei territori infestati, che non sono pochi. Lo sanno pure le Istituzioni che con quelle realtà devono fare i conti quotidianamente.

La storia che arriva dalla provincia di Catania, però, supera ogni pessimistica consapevolezza, pur riguardando il calcio e il tifo «pallonaro» che, per altri versi, sembra essere una spinta che resiste a più di una avversità.

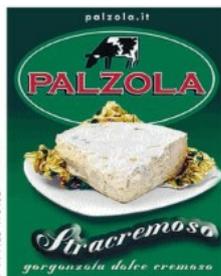
CONTINUA A PAGINA 23 - ALBANESE - P. 15

IN SIRIA CON LA MADRE, PARLA IL PAPA'

"Dopo la guerra mio figlio torna a fare il bimbo"

FABIO POLETTI INVIATO IN BRIANZA

Sul balcone al secondo piano di questa casa giallina nel cuore della Brianza vicino a Lecco, hanno steso un lenzuolo con una scritta spray: «Bentornato campione». C'è una piccola folla ad aspettare il ritorno di A., 11 anni. 5 anni in Siria portato via dalla mamma che sognava l'Isis. Quando arriva dopo un viaggio in auto da Roma, felpa grigia e avvolto in una coperta, A. sembra più frastornato che stanco. Qualcuno batte le mani, un paio di signore portano i fazzoletti agli occhi, altri lo riempiono di baci. E baci e abbracci sono anche per Afrin, operaio in un'azienda di lastre metalliche della zona, arrivato vent'anni fa dall'Albania, questo papà eroe che per 5 anni, ogni santo giorno, ha aspettato questo momento. - P. 12



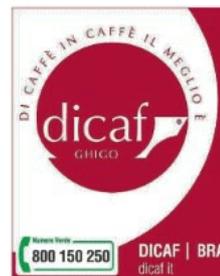
BUONGIORNO

La diffusione di patologie neurodegenerative assume ormai i contorni della pestilenza. Il consiglio comunale di Pescara e il sindaco di Predappio (città natale di Benito Mussolini), di destra entrambi, hanno negato la cittadinanza studentesca ad Auschwitz dopo la seguente labirintica riflessione: e allora le foibe? Niente cittadinanza alla senatrice, senò va data pure a un sopravvissuto delle foibe, e siccome vanno visitate pure le foibe, o i gulag, niente viaggio ad Auschwitz. A sinistra, altro sintomo a conferma della diagnosi iniziale, li hanno visti come atti di negazionismo e antisemitismo, ma è solo una sgangherata e adolescenziale par condicio di provincia, è la banalità del fesso, persino un'inconspicua accettazione di colpa ereditata.

La banalità del fesso

MATTIA FELTRI

per cui anche l'avversario deve ereditare la sua. Armarci la ripicchetta sull'abisso della storia, significa non averci capito nulla: dopo la classifica dei dittatori, per sapere se sono peggio i miei o i tuoi, ecco la classifica delle vittime, e sarebbero proprio da vedere Primo Levi e Solženitsyn che si disputano il titolo. Non sono stati i nazisti, sono stati gli uomini, disse Léon Blum, il socialista francese che ebbe il fratello assassinato ad Auschwitz. E Varlam Salamov, uno che il gulag se l'è fatto per quasi vent'anni, chiamò il suo, alla Kolyma, la Auschwitz di ghiaccio. Onorateli tutti, portate i ragazzi ovunque, vi troverete sempre in una Auschwitz di ghiaccio o di fiamma, e sempre nello sprofondo dell'uomo che vuole cancellare l'uomo, sotto il colore e la bandiera che gli capitano lì per lì.





**Fidelity**  
INTERNATIONAL

Scopri le idee di investimento di domani su [www.fidelity-italia.it](http://www.fidelity-italia.it)

**RALLY IN BORSA I TITOLI CHE HANNO ANCORA GAS** **IN ALLEGATO**

**MILANO FINANZA**

**INVESTIRE IN CASA**



**Fidelity**  
INTERNATIONAL

Scopri le idee di investimento di domani su [www.fidelity-italia.it](http://www.fidelity-italia.it)

€ 7,20\* Sabato 9 Novembre 2019 Anno XXXI - Numero 222 MF il quotidiano dei mercati finanziari *Classedificatori* Spedimento in A.2 art. 1 e L. 44/04 DC3 Milano

**GRANDE PREDA** *Ha il 10% di Mediobanca e il 4,8% nel Leone. L'obiettivo di Del Vecchio (che ha costruito la sua fortuna ad Agordo) è pilotare il futuro del big assicurativo triestino (che in borsa è salito del 31% da inizio anno)? Probabile, a meno che...*

# Generali di Agordo



**ORSI & TORI**

DI PAOLO PANERAI

**S**teven Zhang è un giovanotto dalla faccia pulita e dal sorriso accattivante. I tifosi dell'Inter e tutti coloro che si occupano di calcio hanno imparato a conoscere la serietà, la gentilezza e la determinazione del giovane presidente della squadra che fu dei Moratti. Ma non molti sanno che per il giovane Zhang il calcio non è solo una passione ma lo strumento per far moltiplicare alla sua famiglia il grande business commerciale che dalla Cina si è esteso all'Europa e

dall'Europa (e in particolare dall'Italia) moltiplica la dimensione del gruppo anche in Cina. Con il giovane Zhang ho fatto il viaggio, nella mini-cabina accanto alla sua dell'Airbus 350-900 di China Airlines, da Milano a Shanghai, per il grandioso Expo dell'import, la risposta ideologica e pratica della Cina ai dazi e alla cancellazione della globalizzazione per il bilateralismo di Donald Trump. Il gruppo Zhang (Suning) è il brand è la punta di diamante

<b>CASE &amp; TASSI</b> Quanto si risparmia surrogando il mutuo	<b>PARLA COLANINNO</b> La mia Vespa schiva i dazi di Trump	<b>BANCHE/1</b> <b>Enria (Vigilanza): non freniamo il risiko, anzi</b>	<b>BANCHE/2</b> <b>Le trimestrali dei grandi istituti resistono ai tassi</b>
<b>DOPO FCA-PEUGEOT</b> Così cambia la strategia di Elkann per Exor	<b>CRISI AZIENDALI</b> Ilva, un Tesoro di padrone		

**PARLA IL CAVALIERE. IL BISCIONE? GODE DI OTTIMA SALUTE E NON SEGUIRÀ L'ESEMPIO DI FCA**

## Berlusconi: Mediaset resterà italiana



**E se lo strumento più innovativo per i tuoi investimenti fosse questo?**

Ci sono tanti modi per costruire il tuo portafoglio di investimenti, ma c'è un aspetto che spesso non viene considerato: il tempo. ANIMA applica un approccio graduale a molte soluzioni di investimento: piani di accumulo del capitale, switch programmati e fondi a finestra. Perché il punto non è solo dove investire, né come. Il punto è anche quando.

**Contatta il tuo consulente per gli investimenti o visita il sito [tempo.animasgr.it](http://tempo.animasgr.it)**



Miglior gestore fondi Italia Big dell'Istituto Tedesco Qualità e Finanza. Per maggiori info: [www.istituto-qualita.com](http://www.istituto-qualita.com)

Preavviso pubblicitario. Prima dell'adesione leggere il KIID, che il proponente l'investimento deve consegnare prima della sottoscrizione nonché il Prospetto pubblicato e disponibile presso la sede della società, i soggetti incaricati della distribuzione e sul sito internet [www.animasgr.it](http://www.animasgr.it). I rendimenti passati non sono indicatori di quelli futuri. Il collocamento del prodotto è sottoposto alla valutazione di opportunità o adeguatezza prevista dalla normativa vigente. Il valore dell'investimento e il rendimento che ne deriveranno possono aumentare così come diminuire e, al momento del rimborso, l'investitore potrebbe ricevere un importo inferiore rispetto a quello originariamente investito.



## Alla Qatar Silk Road il punto sui trasporti

DOHA Si è appena conclusa la Qatar Silk Road Exhibition 2019, principale manifestazione internazionale qatarina del settore, organizzata dall'ICE-Agenzia in collaborazione con Invitalia. La fiera si è svolta dal 3 al 5 scorsi presso il centro espositivo DECC Doha Exhibition & Convention Centre. La partecipazione italiana ha riunito **Assoport** e UIR insieme ai principali rappresentanti di Porti ed Interporti italiani. Nello specifico hanno partecipato l'AdSP del Mar Adriatico Settentrionale, quelle del Mar Adriatico Meridionale e del Mar Tirreno Settentrionale, in rappresentanza del sistema porti italiani. Presente anche Cepim Spa Interporto di Parma in rappresentanza degli interporti italiani. La manifestazione, alla sua prima edizione in Qatar, si è posta come obiettivo il 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 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 Paola De Micheli. Successivamente una fitta agenda di incontri con i vari rappresentanti del settore logistico e portuale ha visto la delegazione fortemente impegnata fin dal primo giorno. Stiamo proseguendo con un lavoro capillare di promozione del sistema Italia, ha commentato il presidente di **Assoport** 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.



## Porto, l' isola delle Tresse per i fanghi Venezia fa fronte comune

F. B.

Non fare del porto di Venezia un' altra Ilva. Lo ripetono come un mantra i sindacati dei lavoratori portuali durante l' incontro in prefettura ma anche a chiunque persona incontrino. Ancor più dopo la diffusione dei dati di traffico che hanno evidenziato come lo scalo veneziano abbia perso negli ultimi mesi il 5 per cento del traffico. Una su tutte la mega nave da 8500 teu che non è potuta entrare perché i canali sono poco profondi. Il problema resta quello di poter (e dover) scavare: oggi non si può per l' assenza del protocollo fanghi. Uno spiraglio a breve è arrivato dall' isola delle Tresse: il provveditorato alle Opere pubbliche e l' Autorità portuale hanno predisposto il progetto di rialzo di un metro per poter conferire un milione di sedimenti di tipo B e C, programmando così un piano pluriennale di dragaggi con l' approvazione del Piano morfologico della laguna. Adesso dovrà essere discusso nelle prossime settimane (probabilmente già il 26 novembre) dalla commissione di salvaguardia. «Una soluzione che in questo momento risulta fondamentale per le attività di dragaggio e per la sopravvivenza del porto e il mantenimento dell' occupazione», ha detto ieri alla fine del tavolo tecnico il prefetto di Venezia Vittorio Zappalorto. «I contraccolpi sui lavoratori ci sono già - interviene Renzo Varagnolo della Filt Cgil - settanta interinali della Clp non sono stati più richiamati, se non cambia qualcosa mi aspetto procedure di esubero entro Natale». Per questo bisogna far presto: «Le soluzioni praticabili velocemente - ha detto il presidente del Porto **Pino Musolino** - oltre all' innalzamento dell' isola delle Tresse sono la ripresa in disponibilità della cassa di colmata del molo Sali e l' attuazione dell' intervento di protezione delle casse di colmata A, B, D/E. Nonostante tutte queste difficoltà noi abbiamo messo risorse per continuare a scavare per mantenere almeno l' attuale accessibilità nautica». Diminuirla ancora sarebbe drammatico. Ecco perché il prefetto si è impegnato ad incontrare il ministro dell' Ambiente, sollecitando l' approvazione del protocollo fanghi. «L' incontro in prefettura è stato positivo, ma purtroppo il futuro non dipende da nessuno dei soggetti presenti al tavolo, ecco perché se entro qualche settimana non ci saranno novità rilanceremo mobilitazione, protesta e sciopero», assicura Marino de Terlizzi della Fit Cisl. Il fronte comune tra lavoratori, sindacato, Comune, Regione e istituzioni continua.



# La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

il vertice in prefettura sullo scavo dei canali portuali

## «Per sbloccare l'emergenza rialzare l'isola delle Tresse»

*Un metro in più per un milione di metri cubi di fanghi. «Rischio crisi come all'Ilva» I sindacati: «Incontro positivo ma non risolutivo. La mobilitazione continua»*

Alberto Vitucci Rialzo di un metro dell'isola delle Tresse, per depositarci i fanghi scavati. E in tempi rapidi il nuovo Protocollo e il Piano morfologico della laguna, per progettare un piano di dragaggi dei canali portuali. In caso contrario si rischia la crisi. E Marghera potrebbe diventare un problema ancor più grave dell'Ilva di Taranto. Sono le conclusioni dell'incontro convocato dalla Prefettura, che si è svolto ieri mattina a Ca' Corner in presenza di sindacati, Autorità portuale, Capitaneria e Provveditorato alle Opere pubbliche. Sul tavolo lo sciopero, poi sospeso dei lavoratori del porto. Che denunciano il pericolo della perdita di posti di lavoro. Visto l'interramento dei canali portuali, la Capitaneria ha ridotto i pescaggi delle navi per motivi di sicurezza. E l'intero settore del porto commerciale è entrato in fibrillazione. ««Abbiamo gente in cassa integrazione, gli interinali non lavorano più», denuncia Renzo Varagnolo, segretario della Fit-Cgil, «se non diamo segnali agli armatori le navi non arriveranno più. E la gente perderà il lavoro». L'emergenza adesso riguarda il ripristino alla quota di meno 10 metri e 50 del canale Malamocco-Marghera. Ma le discariche sono piene, non c'è più posto dove mettere i fanghi. E l'attività è bloccata. «La soluzione», ha detto ieri il presidente dell'Autorità portuale **Pino Musolino**, «è quella di autorizzare il rialzo di un metro dell'isola delle Tresse. In questo modo la discarica potrebbe contenere un altro milione di metri cubi di fanghi. 500 mila per l'emergenza, altrettanti per gli scavi di manutenzione». Per decidere sul progetto si riunirà il 26 novembre la commissione di Salvaguardia.

«Continueremo la mobilitazione e ci faremo sentire», annuncia Marino De Terlizzi, segretario regionale della Fit-Cisl, «nell'incertezza gli armatori sospenderanno gli arrivi. E se le navi non arrivano, chiuderanno anche le fabbriche». Perché non si è provveduto per tempo ad avviare un piano per il deposito dei fanghi scavati? Il Protocollo, che risale al 1993, è ormai superato. Con il nuovo testo molti fanghi di tipo «B» sarebbero classificati come il tipo «A», cioè non inquinanti e non bisognosi di trattamento. «La Conferenza dei servizi l'abbiamo convocata nel 2016», ha detto ieri l'ingegner Volpe, dirigente del Provveditorato alle Opere pubbliche, «il testo è stato inviato ai ministeri dell'Ambiente e delle Infrastrutture il 9 agosto scorso. Ma non abbiamo più avuto notizie». Per l'ammiraglio Piero Pellizzari, comandante della Capitaneria di porto veneziana, è necessario provvedere «preliminarmente e con carattere d'urgenza, al marginamento della cassa di colmata B nel canale Malamocco Marghera all'altezza della curva di Sant'Andrea. Al fine di evitare ulteriori scivolamenti di sedimenti». Anche questo intervento in corso di approvazione dalla Salvaguardia. Richieste che il prefetto Vittorio Zappalorto si è impegnato a presentare ai ministeri e alla Regione Veneto nelle prossime ore. «È stata una riunione positiva anche se non risolutiva», commentano alla fine i rappresentanti dei lavoratori, «noi manteniamo alta la guardia e continuiamo lo stato di agitazione. Chiediamo interventi concreti a salvaguardia del nostro lavoro». Prima del 26 sono possibili nuove manifestazioni di protesta. -- BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI.



# Venezia Today

Venezia

## Porto, tregua temporanea fino alla Salvaguardia. Si possono ampliare le Tresse

*Sigle Filt Cgil, Fit Cisl e Uilt Uil soddisfatte dell'incontro in Prefettura, «ma bisogna iniziare gli scavi». Attesa per la riunione della commissione il 26 novembre. Continua la mobilitazione*

Essere d'accordo che devono partire gli scavi al **Porto di Venezia** non basta più. Serve iniziare a vedere le draghe al lavoro: lo hanno detto, venerdì, le sigle sindacali Filt Cgil, Fit Cisl e Uilt Uil all'incontro in Prefettura con il provveditorato alle Opere Pubbliche, l'Autorità portuale, la direzione Marittima del Veneto e le imprese dello scalo. La limitazione dei pescaggi del canale dei Petroli ha conseguenze pesanti, a causa del mancato scavo e i problemi all'ingresso delle navi container, le più importanti per il traffico delle merci. Il 26 novembre ci sarà la riunione della commissione di Salvaguardia che dovrebbe autorizzare i dragaggi. «Ma è anche un piano di manutenzione costante quello che deve partire. Non è possibile aspettare che emerga un problema. Andiamo avanti con la mobilitazione», dice Valter Novembrini della Filt Cgil. Sarà anche previsto l'ampliamento della capacità ricettiva delle Tresse, dopo la Vas della Regione. Manca anche l'approvazione piano morfologico. Attendere un istante: stiamo caricando il video...

The screenshot shows the top of the Venezia Today website. At the top, there is a banner for 'MAIEFICA' at the Teatro Corso di Mestre, with dates for Saturday 23 and Sunday 24 November. Below the banner, the website header includes 'VENEZIA TODAY' and 'Politica'. The main article title is 'Porto, tregua temporanea fino alla Salvaguardia. Si possono ampliare le Tresse'. The article text is partially visible, starting with 'E' viene d'accordo che devono partire gli scavi al Porto di Venezia non basta più...'. To the right of the article, there is a section titled 'I più letti di oggi' with several small article thumbnails. At the bottom right, there is an advertisement for 'thello' and a small photo of a man with the text '16 novembre' and 'Teatro Goldoni Venezia'.

# La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

la decisione

## Deposito di gas liquefatto: c'è il via libera Compatibilità ambientale, ok del ministro

Progetto da 100 milioni di euro a Marghera, ora si attende il sì del Mise. La società: «Pronti al confronto con la comunità»

Mitia Chiarin Il decreto del ministro dell' Ambiente e del ministro del turismo e dei beni culturali è datato 5 novembre. Contiene il via libera di compatibilità ambientale del progetto di deposito costiero di Gnl a Marghera. Dopo più di un anno di attesa dai ministeri arriva il decreto di compatibilità ambientale per il progetto, che vale 100 milioni di euro di investimento complessivo, per un impianto di stoccaggio di Gnl, gas naturale liquefatto, a Marghera con una capacità di stoccaggio complessiva di 32.000 metri cubi di gas liquido e un sistema di approvvigionamento da navi gasiere di piccola e media taglia (max 30.000 metri cubi) in transito dal Canale Industriale Sud, mentre la distribuzione sarà garantita con autocisterne e una bettolina, che garantirà anche il bunkeraggio delle navi. La società proponente, la Venice LNG, accoglie positivamente la notizia dell' ottenimento del Decreto di Compatibilità ambientale emanato dai due ministeri. «Confidando che sia riconosciuta la validità del progetto proposto di deposito costiero di GNL a Porto Marghera, la società attende i prossimi passi dell' iter autorizzativo del progetto, che prevede ora il rilascio dell' autorizzazione unica da parte del Ministero dello Sviluppo Economico, d' Intesa con la Regione Veneto». Il progetto è passato al vaglio istruttorio della commissione tecnica di verifica di impatto ambientale Vas e Via, del Ministero per i beni e le attività culturali e della Regione Veneto. Il documento finale fa proprie le prescrizioni dei vari enti: come l' intervento di archeologi per le verifiche su scavi profondi; limiti per l' altezza dei depositi di stoccaggio; indicazioni sul colore (grigio chiaro) degli impianti e opere di mitigazione a verde, sia lato laguna che lato terra con un confronto sull' impatto visivo delle apparecchiature con la Soprintendenza. Ora dopo il decreto si attende il pronunciamento del Mise, Ministero dello sviluppo economico. Ma scattano anche i tempi tecnici per eventuali ricorsi: 60 giorni di tempo per i ricorsi al Tar e 120 giorni di tempo per ricorsi straordinari al presidente della Repubblica. Il gas naturale liquefatto, ricorda la società, rispetto ai carburanti tradizionali, promette di abbattere quasi totalmente le emissioni di ossidi di zolfo e di polveri sottili, assieme alla anidride carbonica. Oggi in Italia sono presenti oltre 50 distributori stradali di GNL e già 2.000 camion hanno abbandonato il gasolio per questo combustibile più pulito. Per il futuro, la previsione è di arrivare a 20.000 mezzi, stima Federmetano. Venice LNG conferma anche l' impegno preso con la Municipalità di Marghera: tornare, a fine iter, ad illustrare il progetto «così come autorizzato, certa del valore del coinvolgimento della società civile allo sviluppo del territorio». --



## Via libera al deposito di gas

*'Firmato il decreto di compatibilità ambientale per il progetto presentato da Venice Lng a Fusina, sul canale industriale Sud 'Ora si attende l' autorizzazione finale da Mise e Regione per avviare i lavori che impiegheranno 100 operai per due anni*

ELISIO TREVISAN

CARBURANTI MARGHERA L' avventura era partita ufficialmente il 18 gennaio del 2018 quando il progetto per un deposito di gas naturale liquefatto (Gnl) a Fusina venne presentato nella sede di Confindustria Venezia e Rovigo. Dal 5 novembre quel progetto di Venice Lng ha ottenuto dal ministero dell' Ambiente, di concerto con quello per i Beni e le attività culturali, il decreto di compatibilità ambientale, il primo passo importante per arrivare all' autorizzazione finale e all' avvio dei lavori che dureranno due anni con l' impiego di circa 100 operai. Unico socio di Venice Lng è Decal, azienda di Porto Marghera fondata nel 1961 specializzata nella gestione di depositi costieri di carburanti: ne ha 6 tra Marghera, Spagna, Panama, Brasile e Russia. L' AREA Al nuovo deposito, che sorgerà a Fusina sul canale industriale Sud tra il polo ecologico di Veritas e il sito di stoccaggio oli di Decal in un' area abbandonata dal 2010, manca ora il rilascio dell' autorizzazione unica da parte del ministero dello Sviluppo Economico, d' Intesa con la Regione Veneto. Il gas naturale liquefatto è metano che viene portato allo stato liquido attraverso un processo di raffreddamento a -160 gradi centigradi: inodore, incolore, atossico e non corrosivo; non si scioglie in acqua e quindi non inquina il mare o le falde. Ed è considerato il carburante del prossimo futuro per navi e camion, in linea con quanto stabilito dalla Commissione Europea con la Direttiva DAF14, che prevede che entro la fine del 2025 sia disponibile una rete di rifornimento Gnl per le navi e per i veicoli pesanti lungo il corridoio centrale Ten-T del quale il Porto di Venezia è parte integrante. Per questo e per le sue qualità ambientali il progetto del deposito di Fusina da 32 mila metri cubi, assieme ad uno da 9.300 a Livorno, è stato cofinanziato dall' Unione Europea. Dal punto di vista ambientale, infatti, il Gnl è del tutto privo di zolfo mentre anche il più ecologico dei carburanti marini ha comunque 500 volte più zolfo del più comune gasolio per auto (mentre l' olio combustibile pesante arriva addirittura a 1000 volte in più): lo zolfo è uno tra gli inquinanti più pericolosi per la salute pubblica e non a caso la convenzione Marpol che regola le emissioni delle navi impone una forte riduzione del quantitativo di zolfo negli oli combustibili marini entro il 2020 (dal 3,5% allo 0,5%); inoltre il Gnl riduce gli ossidi di azoto dal 45 all' 85%, le polveri sottili Pm10 del 90%, le polveri ultrasottili Pm2.5 del 40% e l' anidride carbonica Co2 dal 15 al 30% rispetto all' olio combustibile pesante o al diesel marino. Il progetto prevede una movimentazione iniziale di 150 mila metri cubi e, a regime, di 900 mila metri cubi all' anno: da Fusina, con camion cisterna, verranno riforniti parte dei 50 distributori stradali di Gnl già esistenti (attualmente già 2 mila camion hanno abbandonato il gasolio e la previsione futura è di 20 mila), e con bettoline verranno rifornite le navi di nuova generazione che, dal 2017, sono un centinaio (escluse le metaniere) mentre altre 100 sono già in costruzione. SICUREZZA Tutto bene, dunque? Gli ambientalisti veneziani temono l' aumento del traffico pesante per il trasporto del Gnl e, soprattutto, temono un' esplosione del Gnl che potrebbe provocare una catastrofe di proporzioni immani coinvolgendo un territorio più ampio di quello delimitato dalla Riviera del Brenta: il rischio si verificherebbe dentro a una delle 50 navi all' anno che arriveranno in laguna a rifornire il deposito o nel momento del trasferimento del gas.



## Il Gazzettino

Venezia

---

Venice Lng assicura che il numero dei camion non aumenterà perché semplicemente quelli che trasporteranno il Gnl sostituiranno altri che trasportano gasolio. Quanto al rischio esplosione afferma che l' impianto è progettato e sarà realizzato con le più moderne e affidabili tecnologie. Il deposito «assicurerà un contenimento totale attraverso un serbatoio primario in acciaio speciale protetto da una struttura in calcestruzzo armato, garantendo così l' isolamento del prodotto stoccato da eventuali sollecitazioni termiche esterne». Inoltre «lo studio di fattibilità dell' impianto e i risultati dell' analisi preliminare degli effetti legati a scenari incidentali confermano la piena compatibilità territoriale del deposito Venice Lng con le aree circostanti ed escludono la possibilità che si veri fichi il cosiddetto effetto domino». © RIPRODUZIONE RISERVATA.

## Riunione in prefettura sul canale dei Petroli «Intervenire con urgenza»

PORTO VENEZIA Per salvare il porto servono interventi urgenti, praticamente immediati, e altri programmabili per tutti gli anni a venire. Lo hanno spiegato ieri al prefetto Vittorio Zappalorto che si è preso l'impegno di farsi parte attiva con le istituzioni locali e il Governo a Roma per rappresentare la necessità di agire sinergicamente e al più presto. La riunione è stata aggiornata alla fine del mese quando si saprà l'esito della Commissione di Salvaguardia che dovrà esprimersi su uno dei progetti da realizzare subito, il rialzo dell'isola delle Tresse che ospita i fanghi scavati negli anni dai canali portuali: dovrebbe alzarsi di un metro per poter ospitare un altro milione di metri cubi e permettere così all'**Autorità di sistema portuale del mare Adriatico settentrionale** (Adspmas) di riportare i fondali del canale principale, il Malamocco-Marghera, a profondità tali da consentire alle navi di entrare al porto. I sindacati, per i quali erano presenti i segretari di Filt-Cgil, Fit-Cisl, Uilt-Uil (Renzo Varagnolo, Marino De Terlizzi e Andrea D'Addio) hanno ringraziato il prefetto ma, visto che non è uscita un'azione concreta, con tempi certi, per la manutenzione dei canali e visto che il porto e i posti di lavoro sono tutt'ora a rischio, hanno confermato lo stato di agitazione e i tre giorni di sciopero proclamati. Alla riunione sono intervenuti il presidente dell'Adspmas Pino Musolino, Piero Pellizzari, comandante della Direzione Marittima del Veneto, e Valerio Volpe del Provveditorato interregionale alle opere pubbliche. L'incontro è stato convocato in seguito all'ultima ordinanza della Direzione Marittima di Venezia, la 109, che ha ridotto il pescaggio del Malamocco-Marghera impedendo quindi alle navi più grandi di entrare in porto. Il contrammiraglio Pellizzari ha spiegato che la Capitaneria di porto è pronta a rivederla tempestivamente non appena i canali torneranno navigabili e ha concordato con l'analisi del presidente Musolino sull'urgenza di procedere al marginamento delle casse di colmata A, B, D/E (la prima sulla quale intervenire è la B all'altezza della curva di Sant'Andrea) per evitare che i sedimenti continuino a scivolare nel canale interrandolo ulteriormente, e concorda pure sul fatto che serve innalzare l'isola delle Tresse, verificando nel contempo la percorribilità dell'utilizzo della cassa del molo Sali nel canale industriale Nord per altri fanghi. Il problema, ha spiegato Musolino, è che per procedere occorre l'approvazione del Protocollo fanghi e, per gli interventi di dragaggio da realizzare nei prossimi anni, anche del Piano morfologico della laguna: la responsabilità del mantenimento della navigabilità è in capo all'**Autorità** che presiede ma dipende, per le autorizzazioni, da altre istituzioni per cui sin dal 2017 ha messo da parte i soldi per i lavori (23 milioni di euro) e ha segnalato a tutti livelli la necessità di partire coi lavori. A tal proposito l'ingegner Volpe ha ricordato a che punto è la situazione: il Protocollo fanghi è stato preparato e trasmesso il 9 agosto ai ministeri dell'Ambiente e delle Infrastrutture per l'approvazione definitiva; il progetto per il rialzo dell'isola delle Tresse è in attesa della Commissione di Salvaguardia che si riunirà il 26 novembre; per il ripristino ambientale delle casse di colmata è in fase di predisposizione la documentazione da inviare alla valutazione Via nazionale; infine si è in attesa di completare l'iter di approvazione del Piano morfologico della laguna per il quale è stata richiesta una riunione definitiva al ministero del l'Ambiente. (e.t.) © RIPRODUZIONE RISERVATA.



## Gpl, si apre un nuovo fronte

*Capitaneria e Comune vogliono studiare lo scenario di un problema alle navi gasiere dentro lo spazio acqueo. Aria di pace tra l'ente e il comitato, ma sui social c'è chi attacca la Giunta e rischia di avvelenare il clima*

DIEGO DEGAN

CHIOGGIA «Se ve la prendete con uno alla volta le cose cambiano, i pitocchi al Comune si nascondono dietro le istituzioni. Presentatevi tutti sotto casa a loro insaputa e le cose cambiano». Proprio mentre l'amministrazione comunale e il Comitato No-gpl ritrovano un accordo sulle iniziative da prendere contro il deposito gpl, qualcuno spara sui social considerazioni polemiche che rischiano di avvelenare di nuovo il clima politico. LE REAZIONI «Sono allibita di fronte a tale atteggiamento da parte di alcuni concittadini», protesta l'assessore Alessandra Penzo, che riferisce di quella frase, non proprio benevola nei confronti dell'amministrazione comunale, ma senza indicarne l'autore. «Nessuno di noi aveva visto quella frase, ammesso che sia stata espressa nei nostri social. Ma ci venga detto chi ha scritto quelle cose e provvederemo a escluderlo dai nostri gruppi», ribatte il presidente del Comitato, Roberto Rossi. Intanto continuano le schermaglie tecniche a proposito del piano di emergenza esterna. Giovedì si è riunito, nella sede del Dipartimento dei vigili del fuoco, il gruppo di lavoro Grandi rischi, di cui fanno parte gli stessi Vigili del fuoco, Arpav, Capitaneria di porto e Comune di Chioggia, rappresentato nell'occasione dall'assessore ai Lavori pubblici, Alessandra Penzo. Il gruppo era stato convocato per verificare e riesaminare il Rapporto di sicurezza, presentato dalla Socogas, come richiesto dal Comitato No Gpl. IL RISCHIO INCIDENTI Nella riunione del Ctr (Comitato tecnico regionale) del 18 settembre, era stata la Capitaneria a sollevare il problema dei possibili incidenti a bordo delle navi gasiere e delle altre imbarcazioni di supporto (rimorchiatori, pilotine, eccetera), incidenti che non previsti dal rapporto di sicurezza. La Capitaneria aveva chiesto se tali imbarcazioni potevano essere considerate «fonti di innesco» dato che, per quanto stabilito finora, nell'area di interdizione di 500 metri dallo stabilimento, non si devono trovare fonti di innesco e dato che, in caso di incidente, le navi si dovrebbero allontanare dallo stabilimento stesso. RISPOSTE E DUBBI Le risposte dell'ingegner Pilo, dei Vigili del fuoco («Si tratta di scenari improbabili; il tempo di disormeggio sarebbe superiore a quello di espansione del jet-fire») non avevano soddisfatto la Capitaneria e neppure il Comune che, anche nella riunione del Gruppo grandi rischi di giovedì, hanno concordato sul fatto che occorre studiare anche gli scenari che possono verificarsi a bordo della nave gasiera quando è all'interno dello spazio acqueo (richiesto in concessione esclusiva dalla Socogas) limitrofo alla banchina di attracco, in quanto la nave stessa diventa parte integrante dell'impianto, così come, aggiunge Rossi, «anche le autobotti che si muovono all'interno del deposito». TRASFERTA A ROMA La questione, quindi, sarà discussa nella prossima seduta del Ctr, prevista per il 14 novembre. In sostanza, afferma l'assessore Penzo «stiamo facendo il possibile per contrastare la messa in funzione del deposito, seguendo anche le indicazioni del Comitato e dimostrando la massima disponibilità e collaborazione». E Rossi conferma: «I rapporti con l'amministrazione comunale possono avere alti e bassi, ma ora stiamo preparando insieme anche una prossima trasferta a Roma per interloquire con il ministero». © RIPRODUZIONE RISERVATA.



## Cala il traffico dei porti lagunari

Frena la crescita dei porti di Venezia e Chioggia nei primi nove mesi dell'anno, con un calo della merce complessivamente movimentata pari al 3,97% rispetto allo stesso periodo del 2018. Con 19,6 milioni di tonnellate movimentate tra gennaio e settembre, i porti lagunari hanno perso circa 800 mila tonnellate di merce rispetto al 2018. Si tratta di un rallentamento atteso e prevedibile, dovuto alla frenata del commercio internazionale anche a causa delle schermaglie tra Stati Uniti e Cina. Evidenti, in particolare, le difficoltà del settore siderurgico, che soffre una diminuzione del 9,3% del traffico. Va male anche l'agroalimentare, che vede un calo dei volumi movimentati del 15,7% rispetto allo stesso periodo del 2018. Le cose non vanno meglio per il traffico containerizzato, che fa segnare un calo nei primi tre trimestri pari al 3,8%, risultato negativo parzialmente compensato dall'aumento dei container pieni (+0,7%). A far da contraltare, il buon risultato fatto registrare dal traffico dei crocieristi, che è aumentato dell'1,7% rispetto a gennaio-settembre 2018.

Focus Interventi Interviste News Expo 2019 Osservatorio Europeo Me     

**PORT NEWS**  
 Magazine dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Setentrionale  
 DIRETTORE RESPONSABILE MARCO CASALE

ENTRA

Cerca...

FOCUS

Ambiente Adapters  
 Autorità  
 Portuali  
 Autorità del Mare  
 Marittimo Blue Economy  
 Cantieristica Navale  
 Coesione territoriale  
 Concessioni terminali  
 Containership  
 Crociere  
 Cura del ferro  
 Dorsale Europa DAP  
 Commentari ESPO Europa  
 Terminali  
 Gigantismo navale  
 GNL  
 Scorie industriali  
 Infrastrutture  
 Innovazione  
 Tecnologica  
 Internet of Things  
 Progetti  
 Depositi  
 CNA  
 ERM  
 Lavoro portuale  
 Logistica Portuale  
 Porto di Livorno  
 Porto di Piombino  
 Refining  
 Riforma portuale  
 Delrio  
 Servizi  
 Tacka  
 Navili  
 Shipping  
 Sicurezza  
 Suez  
 Nel  
 Storia di Livorno  
 Terminali portuali  
 Traffici marittimi  
 Tugnetto  
 Via della Seta

8 Novembre 2019 — News

**La frenata di Venezia e Chioggia  
 Cala il traffico dei porti lagunari**

di Redazione Port News

Frena la crescita dei porti di Venezia e Chioggia nei primi nove mesi dell'anno, con un calo della merce complessivamente movimentata pari al 3,97% rispetto allo stesso periodo del 2018.

Con 19,6 milioni di tonnellate movimentate tra gennaio e settembre, i porti lagunari hanno perso circa 800 mila tonnellate di merce rispetto al 2018. Si tratta di un rallentamento atteso e prevedibile, dovuto alla frenata del commercio internazionale anche a causa delle schermaglie tra Stati Uniti e Cina. Evidenti, in particolare, le difficoltà del settore siderurgico, che soffre una diminuzione del 9,3% del traffico. Va male anche l'agroalimentare, che vede un calo dei volumi movimentati del 15,7% rispetto allo stesso periodo del 2018. Le cose non vanno meglio per il traffico containerizzato, che fa segnare un calo nei primi tre trimestri pari al 3,8%, risultato negativo parzialmente compensato dall'aumento dei container pieni (+0,7%). A far da contraltare, il buon risultato fatto registrare dal traffico dei crocieristi, che è aumentato dell'1,7% rispetto a gennaio-settembre 2018.

diminuzione del 9,3% del traffico. Va male anche l'agroalimentare, che vede un calo dei volumi movimentati del 15,7% rispetto allo stesso periodo del 2018.

La cosa non vanno meglio per il traffico containerizzato, che fa segnare un calo nei primi tre trimestri pari al 3,8%, risultato negativo parzialmente compensato dall'aumento dei container pieni (+0,7%).

# Venezia Today

Venezia

## Porti: senza scavi, lavoro e merci in calo. I dati

**Musolino: «In crescita i contenitori pieni, segno che le aziende del nordest hanno la necessità di disporre di un porto efficiente da cui imbarcare i propri prodotti e approvvigionarsi»**

«I porti lagunari hanno perso circa 800 mila tonnellate nel 2019». Un quadro difficile, quello tracciato a suon di cifre, per Venezia e Chioggia, dal presidente dell'Autorità di sistema portuale, **Pino Musolino**. Uno scenario di «incertezza internazionale alimentato dalla guerra commerciale tra Stati Uniti e Cina che si ripercuote sulla filiera manifatturiera europea». A livello locale, dice il presidente, pesa il mancato scavo dei canali. «L'assenza di adeguati pescaggi ha fatto perdere la porta contenitori da 8500 teu, a ottobre scorso, che avrebbe dovuto toccare a Venezia. Invece, «la risposta dei mercati rispetto ai nostri servizi è buona: lo dice il risultato in crescita dei contenitori pieni. Le aziende del nordest hanno la necessità di un porto efficiente per le merci». L'impasse burocratica sta frenando la potenzialità. Container Meno 3,97% di traffico merci, da gennaio a settembre 2019 19.631.603 tonnellate stimate) rispetto allo stesso periodo del 2018. Il dato rappresenta una media tra il risultato negativo del porto di Venezia (-5,3%) e quello positivo del porto di Chioggia (+34,8%). La flessione, dice il Porto, «non è particolarmente significativa, se si considera l'andamento storico. È piuttosto il rallentamento del primo semestre 2019, corrispondente alla frenata del commercio internazionale, a pesare sui comparti energetico, agroalimentare, siderurgico e chimico». In controtendenza i container: nei primi tre trimestri 2019 il bilancio appare negativo (-3,8% pari a -17.729 teu) ma, considerando i soli contenitori pieni che producono valore sul territorio, il risultato è positivo (+0,7% pari a +2.371 teu). Siderurgia In difficoltà il settore siderurgico, secondo il Porto, che soffre di un calo del 9,3% dei traffici nei primi nove mesi dell'anno. «L'andamento incerto del comparto perdura dallo scorso settembre e fotografa uno scenario di produttori in attesa di capire le mosse di alcuni settori trainanti, come l'automotive, colpiti da misure protezionistiche». Agroalimentare in calo nei volumi movimentati del 15,7%, rispetto allo stesso periodo del 2018. Pesano mais (-49%), grano tenero (-43%) e semi di soia (-10%). Compensano parzialmente gli sbarchi di farina di soia (+22%), in forte aumento sul mercato europeo dove gli Usa hanno dirottato parte delle quote finora riservate alla Cina. Crocieristica Crociere in crescita dell'1,7% tra gennaio e settembre 2019: il buon risultato si mantiene anno su anno (+1,4%). Il porto di Chioggia registra dati positivi nei primi nove mesi del 2019 (+34,8% pari a +245 mila tonnellate) rispetto allo stesso periodo dello scorso anno. Va bene il comparto dei minerali, dei cementi e dei calci (+21,4%) e le merci varie (+72,6%), che comprendono anche i prodotti siderurgici.

**È IL MOMENTO DELLA SUPER FIBRA**

VENEZIA TODAY Economia

**Winter Opening Weeks**

**Porti: senza scavi, lavoro e merci in calo. I dati**

Musolino: «In crescita i contenitori pieni, segno che le aziende del nordest hanno la necessità di disporre di un porto efficiente da cui imbarcare i propri prodotti e approvvigionarsi»

La rubrica 08 novembre 2019 09:02

**I più letti di oggi**

- Non a scuola Indagine Ansa: 10 mila disoccupati e 10 mila
- Controlli in autostrada: 10 mila auto e 10 mila
- Agente di pubblica sicurezza: 10 mila
- Porto senza scavi, lavoro e merci in calo

**«I porti lagunari hanno perso circa 800 mila tonnellate nel 2019». Un quadro difficile, quello tracciato a suon di cifre, per Venezia e Chioggia, dal presidente dell'Autorità di sistema portuale, Pino Musolino. Uno scenario di «incertezza internazionale alimentato dalla guerra commerciale tra Stati Uniti e Cina che si ripercuote sulla filiera manifatturiera europea». A livello locale, dice il presidente, pesa il mancato scavo dei canali. «L'assenza di adeguati pescaggi ha fatto perdere la porta contenitori da 8500 teu, a ottobre scorso, che avrebbe dovuto toccare a Venezia. Invece, «la risposta dei mercati rispetto ai nostri servizi è buona: lo dice il risultato in crescita dei**




Il progetto originario di bofill prevedeva una residenza turistica

## Crescent 2, la giunta approva il Piano urbanistico operativo

Ora la pratica passerà all' esame dell' Autorità di sistema portuale Il nuovo palazzo di 17 mila metri cubi sorgerà vicino al Priamar

ELENA ROMANATO

ELENA ROMANATO SAVONA La giunta ha approvato il Piano urbanistico operativo per la realizzazione del Crescent 2, sulle ex aree Italsider comprese tra via Impastato, dietro al Crescent 1, e i bastioni della fortezza Priamar. Prosegue così l' iter per uno degli interventi urbanistici più discussi della città, dopo il primo lotto avviato già dalla giunta Berruti. Il prossimo passo sarà l' approvazione da parte dell' **Autorità portuale** e poi la presentazione del progetto esecutivo. Una volta approvato l' esecutivo potrà essere dato il via all' apertura dei cantieri che, se non ci saranno intoppi, potrebbe avvenire negli ultimi mesi del prossimo anno. Il Crescent 2 sarà un edificio «gemello» del Crescent originario, ma di dimensioni ridotte, dove è previsto l' insediamento di circa 200 abitanti (con ricadute sul traffico della zona già congestionata visto che è quella di collegamento tra la città e il porto). La realizzazione della costruzione richiederà circa tre anni. Il Crescent 2 avrà 2 piani interrati e 6 piani fuori terra (ciascuno con una superficie agibile compresa tra i 770 e gli 800 metri quadrati), per un' altezza sul livello strada di 19,50 metri. Il volume complessivo sarà pari a 17.600 metri cubi mentre la superficie agibile sarà di 4.725 metri quadrati. La convenzione tra il Comune e Orsa 2000 prevede una serie di opere di urbanizzazione: la sistemazione a parco urbano della copertura della galleria **portuale** e del terreno circostante per un valore di 681 mila euro, il recupero del fossato di levante della fortezza, con il ripristino della situazione originaria, costerà 846 mila euro. Infine nuovi alberi lungo via Impastato per una spesa di 143 mila euro. In un primo tempo erano previsti anche il recupero dell' ostello della fortezza, (800 mila euro) e la sistemazione a verde dell' area ora utilizzata come parcheggio pubblico. - c BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI Il rendering del nuovo massiccio insediamento residenziale.



CANTIERISTICA

## Fincantieri, saltano i fondi per lo sviluppo del polo di Genova

*I 500 milioni per ampliare lo stabilimento non sono in manovra Vincenzo Boccia: nel Paese manca il senso del limite, il gruppo va sostenuto*

Celestina Dominelli - L' assenza, in manovra, dei fondi pubblici (quasi 500 milioni) che consentirebbero a Fincantieri di portare a termine l' ampliamento del cantiere navale di Genova fa discutere. E ieri, in difesa dei piani del gruppo, è sceso in campo il presidente di Confindustria, Vincenzo Boccia, che ha espresso «vicinanza» all' ad dell' azienda triestina intervenendo alla presentazione dell' ultimo volume di Valerio Castronovo. «Bono ha fatto una grandissima operazione strategica in Francia costruendo un gigante europeo, cosa che è nella logica che stiamo portando avanti da tempo, ovvero che la sfida è tra Europa e mondo esterno e non tra paesi d' Europa», ha detto a margine il numero uno di viale dell' Astronomia alludendo innanzitutto al tentativo di acquisizione da parte di Fincantieri degli Chantiers de l' Atlantique (l' ex Stx France), su cui l' Antitrust Ue ha deciso nei giorni scorsi di avviare un' indagine approfondita per valutare l' operazione alla luce della normativa Ue sulle concentrazioni. Boccia ha quindi spostato lo sguardo sulla vicenda genovese evidenziando che «bisogna avere attenzione a queste questioni perché, tra l' altro, Fincantieri è un modello d' impresa che va anche bene e quindi va aiutata». Per questo, ha proseguito il presidente di Confindustria, «dobbiamo evitare di finanziare disoccupazione, dobbiamo sostenere lo sviluppo a partire da aree come questa e, partendo dal Mezzogiorno che è in recessione, evitare traumi». Invece, ha chiosato Boccia, «ci chiediamo a volte perché non abbiamo il senso del limite in questo paese che deve attrarre gli investitori e fidelizzarli». L' assenza in manovra dei fondi pubblici necessari per l' ampliamento è una doccia fredda per Fincantieri che, come ha spiegato lo stesso Bono in una intervista rilasciata al Secolo XIX, non avvierà il progetto di ribaltamento a mare dello stabilimento genovese di Sestri Ponente se il governo non stanzierà le risorse. Per realizzare il nuovo piano presentato dal gruppo e potenziato rispetto a quello formulato dieci anni fa - quando fu firmato al ministero dello Sviluppo Economico un accordo di programma per far partire i lavori mai decollati fino a questo momento -, è necessario un investimento di 780 milioni: il gruppo cantieristico potrebbe mettere a disposizione una fetta pari a 230 milioni, altri 85 milioni sarebbero assicurati dall' **Autorità** di **sistema** portuale di Genova-Savona. I fondi mancanti, quasi 500 milioni, dovrebbero arrivare dal governo, ma finora la risposta dell' esecutivo è mancata. E a rischio non c' è solo la realizzazione dell' opera, ma anche i benefici stimati per l' economia locale dal momento che il piano di Fincantieri, imperniato su un sostanziale raddoppio delle aree, potrebbe far salire dai 4mila attuali a 7mila gli addetti impiegati presso il cantiere, tra occupati diretti e indotto. Il nuovo piano di Fincantieri prevede infatti un ampliamento molto significativo dello stabilimento di Sestri e garantirebbe anche la messa in sicurezza del rio Molinassi: il cantiere dovrebbe passare dai 260mila metri quadri di superficie su cui può contare oggi a 460mila metri quadri. Il progetto dovrebbe poi comportare anche la realizzazione di un maxi bacino di carenaggio - in grado di ospitare la costruzione di navi da crociera di grandi dimensioni e di ultima generazione -, la realizzazione di nuove officine e lo spostamento a monte della ferrovia che attualmente taglia in due il cantiere dove il gruppo di Bono può costruire al momento solo unità di piccole e medie dimensioni. L' allargamento, dunque, è uno snodo obbligato per consentire all' impianto ligure di ampliare la sua capacità produttiva. Ma, per tagliare il traguardo finale, serve lo sblocco delle risorse da Roma e



Immagine  
non disponibile

## Il Sole 24 Ore

Genova, Voltri

---

sarà necessario anche un nuovo accordo di programma affinché venga approvato l' ultimo progetto di Fincantieri che ha modificato i piani originari. © RIPRODUZIONE RISERVATA.



## I traffici del Sistema portuale del Mar Ligure Occidentale nei primi 9 mesi 2019

(FERPRESS) - **Genova**, 8 NOV - Nei primi nove mesi dell' anno, il traffico passeggeri ha infatti superato i 3,7 milioni, per un incremento del 6,5%. Le navi da crociera hanno portato a **Genova** e Savona circa 150.000 passeggeri in più rispetto all' anno passato (+11,1%), mentre dopo una brillante stagione estiva, i traghetti sono cresciuti del 3,7% (+80.000 pax). Nel settore mercantile, si muove bene il comparto delle rinfuse solide, che a livello aggregato cresce dell' 1,3%, e registrano risultati molto positivi i traffici di oli vegetali e vino (+8,9%) e di prodotti chimici (+14,4%). Il trend dei traffici containerizzati del **porto** di **Genova** è stabile ed in linea con l' andamento economico del Paese, principale mercato di riferimento. Grazie alla buona tenuta del Made in Italy sui mercati internazionali, nonostante la contrazione del commercio mondiale, la tendenza delle esportazioni in container attraverso il **porto** di **Genova** nell' ultimo trimestre è positiva (+3,7%). A seguito della situazione congiunturale del Paese (Banca d' Italia e Istat evidenziano la debolezza della manifattura e una certa contrazione dei consumi interni), l' import di container pieni mantiene invece una tendenza negativa (-3,6%). Di conseguenza, il volume di merce trasportata nei contenitori risulta in lieve calo (- 2,2%). In termini di numero complessivo di contenitori, i traffici si mantengono in linea con l' anno passato, tuttavia si rileva una crescita del numero di container vuoti sia all' imbarco che allo sbarco (+11,8%) e una lieve riduzione di quelli pieni (-1,2%). Anche i traffici di merci convenzionali e rotabili sono in leggera flessione, in prevalenza legata alle difficoltà operative che hanno condizionato alcune banchine dello scalo di Savona a seguito della mareggiata di fine ottobre 2018. L' analisi delle rotte dei traffici containerizzati evidenzia poi una progressiva evoluzione delle aree geografiche con cui il **porto** di **Genova** intrattiene le prevalenti relazioni commerciali: nel corso del 2019, in particolare, si assiste a una flessione degli scambi con il Far East (imbarchi -3,6% e sbarchi -7,2%) mentre crescono le relazioni con il Nord America (imbarchi +8.7% e sbarchi +49.3%). Questo risultato è influenzato da diversi fattori: fra tutti il rallentamento della crescita economica cinese contrapposta al rafforzamento di quella statunitense e la guerra commerciale fra Stati Uniti e Cina innescatasi nel corso del 2018, che ha determinato un riassetto della geografia degli scambi commerciali globali. Da valutare, in prospettiva, le ripercussioni sui nuovi equilibri commerciali dei nuovi dazi annunciati dall' amministrazione statunitense nei confronti dell' Unione Europea che, pur riguardando una quota limitata delle esportazioni italiane, potrebbero avere significativi effetti indiretti sui traffici del **porto**.



## I traffici del Sistema portuale del Mar Ligure Occidentale nei primi 9 mesi 2019

Alla chiusura del terzo trimestre 2019, i Ports of Genoa mettono in evidenza una forte crescita del comparto passeggeri ed un andamento sostanzialmente stabile del settore mercantile

Nei primi nove mesi dell' anno, il traffico passeggeri ha infatti superato i 3,7 milioni, per un incremento del 6,5%. Le navi da crociera hanno portato a **Genova** e Savona circa 150.000 passeggeri in più rispetto all' anno passato (+11,1%), mentre dopo una brillante stagione estiva, i traghetti sono cresciuti del 3,7% (+80.000 pax). Nel settore mercantile, si muove bene il comparto delle rinfuse solide, che a livello aggregato cresce dell' 1,3%, e registrano risultati molto positivi i traffici di oli vegetali e vino (+8,9%) e di prodotti chimici (+14,4%). Il trend dei traffici containerizzati del **porto di Genova** è stabile ed in linea con l' andamento economico del Paese, principale mercato di riferimento. Grazie alla buona tenuta del Made in Italy sui mercati internazionali, nonostante la contrazione del commercio mondiale, la tendenza delle esportazioni in container attraverso il **porto di Genova** nell' ultimo trimestre è positiva (+3,7%). A seguito della situazione congiunturale del Paese (Banca d' Italia e Istat evidenziano la debolezza della manifattura e una certa contrazione dei consumi interni), l' import di container pieni mantiene invece una tendenza negativa (-3,6%). Di conseguenza, il volume di merce trasportata nei contenitori risulta in lieve calo (- 2,2%). In termini di numero complessivo di contenitori, i traffici si mantengono in linea con l' anno passato, tuttavia si rileva una crescita del numero di container vuoti sia all' imbarco che allo sbarco (+11,8%) e una lieve riduzione di quelli pieni (-1,2%). Anche i traffici di merci convenzionali e rotabili sono in leggera flessione, in prevalenza legata alle difficoltà operative che hanno condizionato alcune banchine dello scalo di Savona a seguito della mareggiata di fine ottobre 2018. L' analisi delle rotte dei traffici containerizzati evidenzia poi una progressiva evoluzione delle aree geografiche con cui il **porto di Genova** intrattiene le prevalenti relazioni commerciali: nel corso del 2019, in particolare, si assiste a una flessione degli scambi con il Far East (imbarchi -3,6% e sbarchi -7,2%) mentre crescono le relazioni con il Nord America (imbarchi +8.7% e sbarchi +49.3%). Questo risultato è influenzato da diversi fattori: fra tutti il rallentamento della crescita economica cinese contrapposta al rafforzamento di quella statunitense e la guerra commerciale fra Stati Uniti e Cina innescatasi nel corso del 2018, che ha determinato un riassetto della geografia degli scambi commerciali globali. Da valutare, in prospettiva, le ripercussioni sui nuovi equilibri commerciali dei nuovi dazi annunciati dall' amministrazione statunitense nei confronti dell' Unione Europea che, pur riguardando una quota limitata delle esportazioni italiane, potrebbero avere significativi effetti indiretti sui traffici del **porto**.



## Traffici porti genovesi Gennaio-Settembre 2019

*Guerra Usa-Cina e dazi americani potrebbero avere significativi effetti indiretti sui traffici del porto*

Giulia Sarti

GENOVA Chiuso il terzo trimestre 2019, i porti dell'**AdSp** del mar Ligure occidentale tirano le somme dei traffici dei porti genovesi. La crescita è forte nel comparto passeggeri, con un andamento generale stabile del settore mercantile. Il traffico passeggeri, nel periodo Gennaio-Settembre ha infatti superato i 3,7 milioni, per un incremento del 6,5%, il che corrisponde a circa 150.000 passeggeri in più rispetto all'anno passato (+11,1%) arrivati a Genova e Savona. Bene anche i traghetti che dopo un'ottima stagione estiva, risultano cresciuti del 3,7%: +80.000 passeggeri. Nel settore mercantile, si muove bene il comparto delle rinfuse solide, che a livello aggregato cresce dell'1,3%, mentre registrano risultati molto positivi anche i traffici di oli vegetali e vino (+8,9%) e di prodotti chimici (+14,4%). Sui traffici containerizzati del porto di Genova il trend è stabile ed in linea con l'andamento economico del Paese, principale mercato di riferimento. Grazie alla buona tenuta del Made in Italy sui mercati internazionali, nonostante la contrazione del commercio mondiale, la tendenza delle esportazioni in container attraverso il porto genovese nell'ultimo trimestre è positiva, del +3,7%. A seguito della situazione congiunturale del Paese (Banca d'Italia e Istat evidenziano la debolezza della manifattura e una certa contrazione dei consumi interni), l'import di container pieni mantiene invece una tendenza negativa (-3,6%). Di conseguenza, il volume di merce trasportata nei contenitori risulta in lieve calo, -2,2%. Tradotto in numero complessivo di contenitori, i traffici si mantengono in linea con l'anno passato, anche se si evidenzia una

crescita del numero di container vuoti sia all'imbarco che allo sbarco (+11,8%) e una lieve riduzione di quelli pieni (-1,2%). Sui traffici nei porti genovesi di merci convenzionali e rotabili leggera flessione, in prevalenza legata alle difficoltà operative che hanno condizionato alcune banchine dello scalo di Savona a seguito della mareggiata di fine Ottobre 2018. Nel corso del 2019, l'analisi delle rotte dei traffici containerizzati evidenzia una progressiva evoluzione delle aree geografiche con cui il porto di Genova intrattiene le prevalenti relazioni commerciali. Si assiste infatti a una flessione degli scambi con il Far East (imbarchi -3,6% e sbarchi -7,2%) mentre crescono le relazioni con il Nord America (imbarchi +8,7% e sbarchi +49,3%). Diversi secondo l'ente i fattori che influenzano questo risultato, fra tutti il rallentamento della crescita economica cinese contrapposta al rafforzamento di quella statunitense e la guerra commerciale fra Stati Uniti e Cina innescatasi nel corso del 2018, che ha determinato un riassetto della geografia degli scambi commerciali globali. Da valutare, in prospettiva, le ripercussioni sui nuovi equilibri commerciali dei nuovi dazi annunciati dall'amministrazione statunitense nei confronti dell'Unione europea che, pur riguardando una quota limitata delle esportazioni italiane, potrebbero avere significativi effetti indiretti sui traffici del porto.

The screenshot shows the website interface for 'Messaggero Marittimo'. At the top, there is a navigation bar with 'SHIPPING', 'LOGISTICA', 'PORTI', and 'ALTOTRASPORTO'. The main headline reads 'Traffici porti genovesi Gennaio-Settembre 2019' with a sub-headline 'Guerra Usa-Cina e dazi americani potrebbero avere significativi effetti indiretti sui traffici del porto'. Below the headline is a photo of the port of Genova. The article text is partially visible, starting with 'GENOVA - Chiuso il terzo trimestre 2019, i porti dell'AdSp del mar Ligure occidentale tirano le somme dei traffici dei porti genovesi. La crescita è forte nel comparto passeggeri, con un andamento generale stabile del settore mercantile. Il traffico passeggeri, nel periodo Gennaio-Settembre ha infatti superato i 3,7 milioni, per un incremento del 6,5%, il che corrisponde a circa 150.000 passeggeri in più rispetto all'anno passato (+11,1%) arrivati a Genova e Savona. Bene anche i traghetti che dopo un'ottima stagione estiva, risultano cresciuti del 3,7%: +80.000 passeggeri. Nel settore mercantile, si muove bene il comparto delle rinfuse solide, che a livello aggregato cresce dell'1,3%, mentre registrano risultati molto positivi anche i traffici di oli vegetali e vino (+8,9%) e di prodotti chimici (+14,4%). Sui traffici containerizzati del porto di Genova il trend è stabile ed in linea con l'andamento economico del Paese, principale mercato di riferimento. Grazie alla buona tenuta del Made in Italy sui mercati internazionali, nonostante la contrazione del commercio mondiale, la tendenza delle esportazioni in container attraverso il porto genovese nell'ultimo trimestre è positiva, del +3,7%. A seguito della situazione congiunturale del Paese (Banca d'Italia e Istat evidenziano la debolezza della manifattura e una certa contrazione dei consumi interni), l'import di container pieni mantiene invece una tendenza negativa (-3,6%). Di conseguenza, il volume di merce trasportata nei contenitori risulta in lieve calo, -2,2%. Tradotto in numero complessivo di contenitori, i traffici si mantengono in linea con l'anno passato, anche se si evidenzia una crescita del numero di container vuoti sia all'imbarco che allo sbarco (+11,8%) e una lieve riduzione di quelli pieni (-1,2%). Sui traffici nei porti genovesi di merci convenzionali e rotabili leggera flessione, in prevalenza legata alle difficoltà operative che hanno condizionato alcune banchine dello scalo di Savona a seguito della mareggiata di fine Ottobre 2018. Nel corso del 2019, l'analisi delle rotte dei traffici containerizzati evidenzia una progressiva evoluzione delle aree geografiche con cui il porto di Genova intrattiene le prevalenti relazioni commerciali. Si assiste infatti a una flessione degli scambi con il Far East (imbarchi -3,6% e sbarchi -7,2%) mentre crescono le relazioni con il Nord America (imbarchi +8,7% e sbarchi +49,3%). Diversi secondo l'ente i fattori che influenzano questo risultato, fra tutti il rallentamento della crescita economica cinese contrapposta al rafforzamento di quella statunitense e la guerra commerciale fra Stati Uniti e Cina innescatasi nel corso del 2018, che ha determinato un riassetto della geografia degli scambi commerciali globali. Da valutare, in prospettiva, le ripercussioni sui nuovi equilibri commerciali dei nuovi dazi annunciati dall'amministrazione statunitense nei confronti dell'Unione europea che, pur riguardando una quota limitata delle esportazioni italiane, potrebbero avere significativi effetti indiretti sui traffici del porto.'

# Milano Finanza

Genova, Voltri

## Maxi commessa per San Giorgio del Porto

La San Giorgio del **Porto** di **Genova** ha ottenuto la commessa per il rinnovamento di una delle navi da crociera di punta di Ponant, leader mondiale nelle crociere di spedizione a bordo di navi di lusso e l'unica compagnia di crociera francese. Il lavoro di rinnovamento e ammodernamento, che riguarderà diverse aree di bordo della nave sarà completato in sei mesi, da novembre 2019 ad aprile 2020 e impiegherà circa 200 addetti. «Le Ponant», questo il nome della nave classe luxury costruita nel 1991, è lunga 88 metri, larga 12 metri e può ospitare 66 passeggeri. Dopo una prima fase di demolizione degli arredi esistenti avviata a Marsiglia il 25 ottobre presso Chantier Naval de Marseille - società fondata da San Giorgio del **Porto** nel 2010 e che terminerà il 30 ottobre, la nave da crociera partirà alla volta del cantiere genovese, dove il lavoro di restyling entrerà nella fase operativa



## Allevamento abusivo di mitili in porto

(ANSA) - LA SPEZIA, 8 NOV - Un allevamento abusivo di mitili all' interno del porto mercantile della Spezia. E' quanto hanno scoperto i finanzieri della sezione operativa navale in un' area demaniale, adibita al ricovero di attrezzature e natanti. Al di sotto dei pontili erano occultate centinaia di 'reste' a un metro di profondità, allevati in acque non idonee: i sommozzatori della stazione navale di Genova ne hanno rimosso oltre 30 quintali, ancora giovani e in fase di accrescimento. I 'muscoli' sono stati ispezionati con la collaborazione del personale dell' Asl 5 e suddivisi tra prodotto da conferire in discarica, perché dentro involucri di plastica, e da rigettare in mare perché vitali. Immessi sul mercato avrebbero fruttato 45 mila euro. Ai responsabili dell' allevamento abusivo una sanzione che può arrivare a 1500 euro e il sequestro del pescato; contestate anche violazioni per il diverso utilizzo del demanio e dello spazio in concessione.



# Città della Spezia

La Spezia

## Molluschicoltura, due giorni di convegni

*Varrella: "Eventi fondamentali per i ricercatori e per chi, come noi, fa impresa". Roncallo: "Orgogliosi di sostenere questo settore".*

La Spezia - Affronterà numerosi argomenti correlati all'allevamento dei muscoli e delle ostriche ed agli impianti di itticultura, l'VIII Convegno Nazionale della Società Italiana di Ricerca Applicata alla Molluschicoltura che si terrà oggi e domani presso l'Auditorium dell'**Autorità di Sistema Portuale** della Spezia, partner, assieme alla Cooperativa Mitilicoltori Associati, dell'evento organizzato da SIRAM, Società Italiana di Ricerca Applicata alla Molluschicoltura di Venezia. In particolare, oltre ai numerosi interventi tecnici in programma oggi a partire dalle 14,30, da segnalare quello relativo all'impianto di mitilicoltura nel Golfo della Spezia: "Proposta di intervento "recupero della qualità dei sedimenti" mediante tecniche di areazione in situ bioremediation" a cura di Giampietro Ravagnan dell'Università Ca' Foscari di Venezia. Carla Roncallo, presidente AdSP, che interverrà oggi al convegno ha detto: "Si tratta di un convegno davvero di alto livello, per chi è interessato a queste attività, sicuramente molto specialistiche ma che hanno davvero un fascino speciale. E' un'attività particolare, che caratterizza il nostro Golfo e che siamo orgogliosi di sostenere, per quanto possibile". "La molluschicoltura è un settore in crescita in tutto il mondo ed oggi è imprescindibile dalla ricerca scientifica. Quindi riteniamo che questi eventi siano fondamentali tanto per i ricercatori quanto per chi, come noi, fa impresa", ha aggiunto Paolo Varrella presidente della Cooperativa Mitilicoltori Associati, Co-organizzatrice, assieme all'**Autorità di Sistema Portuale** del Mar Ligure Orientale, dell'evento che coinvolge oggi e domani ricercatori, operatori veterinari e sanitari, università e mondo produttivo provenienti da tutta Italia. Domani a partire dalle 9 ripresa dei lavori con interventi dell'On. Lorenzo Viviani, di Pierluigi Peracchini, sindaco della Spezia, di Angelo Ferrari (Direttore Generale IZSPLV), di Giuseppe Prioli (Presidente Associazione Mediterranea Acquacoltori), di Pierantonio Salvador (Presidente Associazione Piscicoltori Italiani), di Paolo Varrella (Presidente Cooperativa Mitilicoltori Associati). Questi gli argomenti trattati di seguito: "La molluschicoltura tra ambiente e salute (Nicola Ungaro - ARPA Basilicata); "E. coli nei bivalvi: indicatore o patogeno?" (Patrizia Serratore, UNIBO); "La normativa riguardante le aree di allevamento in concessione" (Cristina Pozzi); "Impianti di itticultura e pubblici usi del mare (Giovanni Pruneddu); "Il regime di controllo delle produzioni molluschi (Giuseppe Spera). "E' un momento importante di confronto circa le problematiche gestionali, sanitarie e normative del settore della produzione di molluschi, finalizzato a garantire la sicurezza del prodotto a tutela delle produzioni nazionali e della salute pubblica. Siamo onorati di essere ospiti dell'AdSP, dove gli addetti ai lavori, in particolare i mitilicoltori spezzini, l'Azienda sanitaria locale e l'Istituto Zooprofilattico della Spezia si sono dimostrati molto entusiasti e partecipativi", ha detto il dott. Giuseppe Arcangeli, Presidente Siram e Direttore del centro di riferimento nazionale per la patologia di pesci molluschi e crostacei presso l'Istituto Zooprofilattico Sperimentale delle Venezie. Venerdì 8 novembre 2019 alle 12:25:16 Redazione redazione@cittadellaspezia.com.

**OLTRE 150 AUTO D'OCCASIONE MULTIMARCA, AZIENDALI E A M B A PARTIRE DA € 8.500** SOLO FINO AL 21/12/19

**CITTÀ DELLA SPEZIA**

**FIERA ELETTRONICA 9-10 NOVEMBRE**

**Molluschicoltura, due giorni di convegni**

Varrella: "Eventi fondamentali per i ricercatori e per chi, come noi, fa impresa". Roncallo: "Orgogliosi di sostenere questo settore".

**La Spezia - Affronterà numerosi argomenti correlati all'allevamento dei muscoli e delle ostriche ed agli impianti di itticultura, l'VIII Convegno Nazionale della Società Italiana di Ricerca Applicata alla Molluschicoltura che si terrà oggi e domani presso l'Auditorium dell'Autorità di Sistema Portuale della Spezia, partner, assieme alla Cooperativa Mitilicoltori Associati, dell'evento organizzato da SIRAM, Società Italiana di Ricerca Applicata alla Molluschicoltura di Venezia.**

In particolare, oltre ai numerosi interventi tecnici in programma oggi a partire dalle 14,30, da segnalare quello relativo all'impianto di mitilicoltura nel Golfo della Spezia: "Proposta di intervento "recupero della qualità dei sedimenti" mediante tecniche di areazione in situ bioremediation" a cura di Giampietro Ravagnan dell'Università Ca' Foscari di Venezia.

Carla Roncallo, presidente AdSP, che interverrà oggi al convegno ha detto: "Si tratta di un convegno davvero di alto livello, per chi è interessato a queste attività, sicuramente molto specialistiche ma che hanno davvero un fascino speciale. E' un'attività particolare, che caratterizza il nostro Golfo e che siamo orgogliosi di sostenere, per quanto possibile". "La molluschicoltura è un settore in crescita in tutto il mondo ed oggi è imprescindibile dalla ricerca scientifica. Quindi riteniamo che questi eventi siano fondamentali tanto per i ricercatori quanto per chi, come noi, fa impresa", ha aggiunto Paolo Varrella presidente della Cooperativa Mitilicoltori Associati, Co-organizzatrice, assieme all'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale, dell'evento che coinvolge oggi e domani ricercatori, operatori veterinari e sanitari, università e mondo produttivo provenienti da tutta Italia.

Domani a partire dalle 9 ripresa dei lavori con interventi dell'On. Lorenzo Viviani, di Pierluigi Peracchini, sindaco della Spezia, di Angelo Ferrari (Direttore Generale IZSPLV), di Giuseppe Prioli (Presidente Associazione Mediterranea Acquacoltori), di Pierantonio Salvador (Presidente Associazione Piscicoltori Italiani), di Paolo Varrella (Presidente Cooperativa Mitilicoltori Associati).

Questi gli argomenti trattati di seguito: "La molluschicoltura tra ambiente e salute (Nicola Ungaro - ARPA Basilicata); "E. coli nei bivalvi: indicatore o patogeno?" (Patrizia Serratore, UNIBO); "La normativa riguardante le aree di allevamento in concessione" (Cristina Pozzi); "Impianti di itticultura e pubblici usi del mare (Giovanni Pruneddu); "Il regime di controllo delle produzioni molluschi (Giuseppe Spera). "E' un momento importante di confronto circa le problematiche gestionali, sanitarie e normative del settore della produzione di molluschi, finalizzato a garantire la sicurezza del prodotto a tutela delle produzioni nazionali e della salute pubblica. Siamo onorati di essere ospiti dell'AdSP, dove gli addetti ai lavori, in particolare i mitilicoltori spezzini, l'Azienda sanitaria locale e l'Istituto Zooprofilattico della Spezia si sono dimostrati molto entusiasti e partecipativi", ha detto il dott. Giuseppe Arcangeli, Presidente Siram e Direttore del centro di riferimento nazionale per la patologia di pesci molluschi e crostacei presso l'Istituto Zooprofilattico Sperimentale delle Venezie.

Venerdì 8 novembre 2019 alle 12:25:16 Redazione redazione@cittadellaspezia.com.

# Citta della Spezia

La Spezia

## Piazza sospesa, l'amministrazione deve andare di bolina

*L'assessore Piaggi ha spiegato i motivi della rinuncia all'interramento di Viale Italia e al sottopasso ciclopedonale, ma nessuno dei consiglieri intervenuti ha difeso il progetto proposto dalla giunta nonostante l'invito a non fare voli pindarici.*

La Spezia - Tutti contrari al progetto, nonostante le spiegazioni dei motivi che hanno portato alla scelta della passerella sopraelevata per l'attraversamento di Viale Italia da parte di pedoni e biciclette. Come si era già notato nelle commissioni consiliari precedenti la piazza sospesa proposta dall'architetto Alfonso Femia e approvata dall'amministrazione comunale non convince in consiglieri, sia quelli di opposizione che quelli di maggioranza. Un altro intervento, dopo quello di Piazza Cavour, colleziona quindi più critiche che apprezzamento. Il quadro si è delineato nel pomeriggio a Palazzo civico, nel corso della seduta congiunta delle commissioni II e II, presiedute rispettivamente da Marco Tarabugi e Maria Grazia Frijia. Al tavolo erano presenti l'assessore ai Lavori pubblici Luca Piaggi e il dirigente Claudio Canneti, per spiegare i motivi della bocciatura delle altre ipotesi, quelle che prevedevano l'interramento di un tratto di Viale Italia e la realizzazione di un sottopasso ciclopedonale. Il primo scenario scartato è stato quello dell'interramento del traffico. "Per avere un senso avrebbe dovuto essere di almeno 100 metri, ribassato di 5. E per permettere il transito della auto sarebbero servite due rampe inclinate di 70 metri ciascuna. Il segmento interessato diventerebbe quindi di 240/250 metri", ha illustrato l'assessore Piaggi, andando poi a snocciolare le criticità dell'ipotesi. "Ci sarebbero gravi difficoltà viabilistiche nel corso dei lavori in uno degli assi viari principali della città, se non il più importante. Per non chiudere completamente il transito alle vetture si dovrebbero realizzare due arterie laterali, che andrebbero a

insistere sui giardini da una parte e sui parcheggi all'altezza dell'imbarco dei battelli dall'altra. Si finirebbe per chiudere l'accesso a Via Diaz, perdendo anche i parcheggi che sono in quell'area. Sarebbero necessarie importanti opere a monte per far fronte all'intervento che richiederebbe lo spostamento di sottoservizi e reti di ogni tipo, talvolta non noti sino a quando non si inizia davvero a scavare. Poi proprio in quel punto c'è la testimonianza di una banchina del Seicento e ci potrebbero essere interferenze di tipo archeologico. L'area è a 20 metri dal mare, sono possibili intrusioni idriche importanti. E ancora: andrebbe demolito e spostato il distributore di carburante presente e con le rampe si perderebbero parte dei giardini storici, i parcheggi fronte mare, oltre all'accesso alla Banchina Revel da parte dei mezzi dei pescatori che ormeggiano lì. E se in caso di allerta meteo fosse necessario chiudere il bypass sotterraneo si bloccherebbe la viabilità di tutta la città". Insomma una lista di problemi parecchio lunga, alla quale si aggiungerebbero costi compresi tra i 13 e i 15 milioni di euro per un cantiere dai tempi difficili da stimare. Andrebbe poco meglio, a detta dell'assessore, nell'ipotesi del sottopasso pedonale. "Le pendenze restano le stesse della passerella, pari all'8 per cento, per consentire la fruibilità dell'opera ai disabili e alle bici. Per un attraversamento degli 11 metri di Viale Italia servirebbero due rampe da 40. Le criticità viabilistiche - ha proseguito Piaggi - sarebbero più limitate, ma servirebbe realizzare un ponte largo 5 metri per tutta la durata del cantiere. Restano i problemi dei sottoservizi e quello archeologico. E anche in questo caso costi e tempi sono difficilmente prevedibili: la spesa potrebbe oscillare tra i 2,5 e i 3,3 milioni di euro. Inoltre le rampe sarebbero di fatto nuovi ostacoli, creando meno permeabilità nell'area rispetto a quella attuale. Si perderebbero i platani di Via Diaz e l'accesso alla Revel per i mezzi dei pescatori. E i sottopassi sono sottopassi ovunque: sono spesso sporchi e mal frequentati, e le cattive frequentazioni le abbiamo già, ai giardini. Tutto è superabile, certo, ma alla fine si

The image shows a screenshot of a news article from the website 'Città della Spezia'. The main headline reads 'Piazza sospesa, l'amministrazione deve andare di bolina'. Below the headline, there is a sub-headline: 'L'assessore Piaggi ha spiegato i motivi della rinuncia all'interramento di Viale Italia e al sottopasso ciclopedonale, ma nessuno dei consiglieri intervenuti ha difeso il progetto proposto dalla giunta nonostante l'invito a non fare voli pindarici.' The article text is partially visible, starting with 'La Spezia - Tutti contrari al progetto...'. To the right of the article, there are several advertisements, including one for 'Iozzelli SPECIALE PITTURA' and another for 'sped Week'. At the top of the page, there are banners for 'OLTRE 150 AUTO D'OCCASIONE MULTIMARCA, AZIENDALI E KM 0' and 'SOLO FINO AL 21/12/19'. The page also features social media icons for Facebook, Twitter, LinkedIn, and YouTube.

# Citta della Spezia

## La Spezia

---

creerebbero più barriere di quelle esistenti oggi". Il commissario Guido Melley ha chiesto quali sono, invece, le criticità della passerella. "L' unica è che si vede, non è sotterranea, per il resto non presenta certamente i problemi degli interramenti che a fronte di una valorizzazione delle strutture dell' **Autorità** di **sistema portuale** prevista dal progetto della piazza sospesa, andrebbero invece a penalizzarle rendendole difficilmente raggiungibili. Marco Raffaelli ha proposto di fermare il progetto per investire le risorse in altri interventi e ha sottolineato come sino a oggi non siano stati presi in reale considerazione progetti alternativi. "Non ci sono progetti pervenuti al Comune - hanno risposto Piaggi e Canneti -, si è solo sentito parlare di idee o render, ma mai di veri progetti di fattibilità". Secondo Massimo Caratozzolo non c' è una reale necessità di fare questo intervento. "Basterebbe un semaforo intelligente, migliore di quello che c' è oggi. Invece è stata scelta questa opera invasiva. Esistono anche scale e ascensori, non è indispensabile fare rampe per i disabili - ha detto parlando del sottopasso pedonale -. Le bici? Non sono una priorità". "Sono da sempre favorevole all' interrimento delle auto - ha detto ancora Melley - l' unico modo per collegare la città al mare, e non solo un pezzetto, una via. Servirebbero finanziamenti ulteriori, ma si possono da cercare. A Genova lo hanno fatto. A mio avviso occorre uno studio approfondito per questa ipotesi". Fabio Cenerini, esponente di primo piano della maggioranza, si è detto concorde con Melley, provocando una smorfia di incredulità nel volto della presidente Frijia. "L' interrimento del traffico sarebbe un' opera spettacolare per una città come Spezia e dovrebbe essere complementare alla realizzazione del parcheggio sotto la Pinetina. Anche a Firenze sono stati realizzati sottopassi. Credo si debba fare una riflessione più approfondita con la città, che dovrebbe comunque essere coinvolta anche per portare avanti il progetto della passerella. E per quel che riguarda il degrado: potrebbe esserci anche sotto la piazza sospesa". Secondo Luigi Liguori la passerella in quella posizione è "una aberrazione. Piuttosto - ha dichiarato - avrebbe senso all' altezza del Molo Italia. E anche per me, sebbene possa essere un sogno, l' ipotesi da cercare di realizzare è quella del sottopasso". "La passerella interrompe la visuale e rovina Via Diaz, che è l' apertura al mare di Via del Prione - ha aggiunto Roberto centi -. L' opera proposta è sovradimensionata rispetto alle esigenze che ci si prefigge di assolvere. Capisco le criticità dell' interrimento, ma sarebbe una prospettiva talmente bella che ripenserei a tutto con una visione più ampia, anche aspettando più anni". Stessa posizione per un' altra voce della maggioranza, quella di Patrizia Saccone: "L' interrimento è un sogno, ma invito l' amministrazione a fare una riflessione ulteriore". "Anche per me l' ideale sarebbe l' interrimento del traffico - ha replicato Piaggi - ma gli esempi portati sono ben diversi dalla realtà spezzina. A Genova vennero investiti 90 miliardi delle Colombiadi nel 1995 per il sottopasso di Caricamento, che a fianco ha la sopraelevata. La situazione viabilistica di Spezia è diversa da quella di Genova e Firenze. Proponete Viale Mazzini come alternativa a Viale Italia? Per due anni o tre... Siamo davvero disposti a far sopportare agli spezzini tre anni di caos totale? Vogliamo approfondire? Possiamo farlo, ma resta il che è andremmo a intervenire sull' unico asse viario. Eviterei di fare voli pindarici". L' ultimo a parlare è stato un altro esponente della maggioranza, Giacomo Peserico, ma anche da parte sua non è arrivato un intervento a sostegno del progetto promosso dall' amministrazione. "Ieri è stato sufficiente un piccolo lavoro di Iren per bloccare Viale San Bartolomeo. Abbiamo una viabilità debole. Credo che su Viale Italia non si possa fare niente di rivoluzionario come i sottopassi. E ho qualche perplessità anche sulla passerella: in caso di trasporti eccezionali come si farebbe? L' altezza di 5 metri dovrebbero andare bene, essendo la stessa dei cavalcavia delle autostrade, ma se fosse per me lascerei tutto come è oggi". Il progetto della piazza sospesa, quindi, ha preso schiaffi da tutte le parti. Ma l' assessore a margine della seduta ha escluso un ulteriore approfondimento delle ipotesi già scartate e ha previsto la prosecuzione dell' iter di realizzazione della passerella. Si preannuncia un dibattito infuocato. Venerdì 8 novembre 2019 alle 21:05:44 TH.D.L. deluca@cittadellaspezia.com Segui @thomasdeluca.

## Il Tirreno

Livorno

le statistiche

### Il record di traffico merci nel periodo più difficile nella storia dell' Authority

*Mai così tanti milioni di tonnellate movimentate: ok i camion via mare e i trasporti di auto Contenitori: i numeri (ottimi) in realtà gonfiati dai trasbordi*

**LIVORNO.** Non c'è mai stato per il **porto** di **Livorno**, nella storia della propria istituzione di governo (l' Authority), un periodo più incasinato di questo: con l' interdizione che in seguito all' inchiesta choc ne ha decapitato i vertici, con l' arrivo del commissario, con la lunga fase di incertezza fra i vari pronunciamenti in seconda e terza istanza, con l' interregno di un segretario generale facente funzione poi rimpiazzato per pensionamento nel giro di poche settimane. Insomma, un guazzabuglio. Eppure il nostro scalo rischia di aver messo a segno il record di traffici: uno standard di merci movimentate mai raggiunto in precedenza. In realtà, i conti si faranno a fine anno ma il dato parziale registrato a fine giugno - e pubblicato dall' Authority sul proprio sito web - dice che nei primi sei mesi dell' anno sono transitate dalle banchine livornesi 18,6 milioni di tonnellate di merce, il 2,8% dell' analogo periodo del 2018 che a fine anno si conclude con cifre da primato. La stessa percentuale indica l' incremento del numero di navi arrivate: in sei mesi sono state 3.854, oltre cento in più rispetto alla prima metà dello scorso anno. Grossomodo simile è anche l' incremento del numero di camion imbarcati e sbarcati sul fronte delle "autostrade del mare" (più 2,6% superando quota 260mila) così come quello relativo alle auto nuove (più 3,1%, arrivando a un passo dalle 363mila vetture). E i contenitori? Apparentemente non potrebbe andare meglio di così: quasi 24mila teu in più in entrata e poco meno di 19mila in aumento in export, con un saldo positivo di 11,7 punti percentuali. Dove sta la magagna? In qualcosa che riguarda il **porto** sì ma anche - anzi, forse soprattutto, il sistema economico che del **porto** si serve. Il boom è nella girandola di contenitori vuoti: complessivamente cresce del 19,4% ma se guardiamo solo agli sbarchi è quasi il doppio. Ma a trainare le cifre della statistica verso l' insù sono soprattutto i trasbordi, cioè l' utilizzo delle banchine nella geografia degli operatori per far passare un container da una nave all' altra senza uscire dal **porto**. Questo particolare spicchio del traffico mette a segno un incremento di 62 punti percentuali. Se lo togliamo dalle somme, ecco che invece il traffico contenitori fa registrare una leggera flessione (meno 1,4%). In dettaglio: i contenitori pieni, quelli per cui la merce si muove davvero da un posto all' altro, calano del 6,6% (e quelli in arrivo addirittura vanno giù del 12%). Basterebbe questo per dire che l' economia tutta - non solo il **porto**, non solo **Livorno** - ma la Toscana e forse il Paese nel suo complesso vedono alle porte l' inverno, il Grande Freddo. Anche un altro traffico-clou del **porto** labronico non se la passa bene: fra gennaio e giugno i traffici di prodotti forestali sono diminuiti quasi dell' 11%. Sorprese positive invece dalla chimica, pure in un rimescolamento radicale: la movimentazione di prodotti solidi è crollata (meno 29,5%) ma quella di rinfuse liquide di tipo chimico ha fatto un balzo di quasi 60 punti oltrepassando le 335mila tonnellate. --Mauro Zucchelli BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI.



## Il Tirreno

Livorno

economia del mare economia del mare

### La nuova ammiraglia Grimaldi sbarca in porto le jeep dagli Usa

*"Battesimo" per la "Grande Torino": Livorno sulla rotta da e per il Nord America Cinquant' anni di alleanza fra l' armatore napoletano e il gruppo Fiat*  
*"Battesimo" per la "Grande Torino": Livorno sulla rotta da e per il Nord America Cinquant' anni di alleanza fra l' armatore napoletano e il gruppo Fiat*

LIVORNO. La cerimonia di "battesimo" della nuova nave porta-auto della flotta Grimaldi è avvenuto a Civitavecchia ma, come confermano dal quartier generale della compagnia di navigazione, il segnale riguarda da vicino anche Livorno: anzi, è una sorta di ripresa d' iniziativa dopo l' inchiesta choc che portò alla decapitazione dell' Authority. Stiamo parlando del traffico di auto nuove che ha nell' armatore napoletano uno dei protagonisti-chiave all' interno del nostro **porto**. Si chiama "Grande Torino" ed è la nuova ammiraglia del gruppo per il trasporto di auto: oltre a Livorno servirà i porti italiani di Gioia Tauro, Civitavecchia e Savona, quello spagnolo di Valencia, quello belga di Anversa e, sull' altra sponda dell' Atlantico, quello canadese di Halifax e quelli statunitensi di Davisville, New York, Baltimora, Jacksonville e Houston, oltre a quelli messicani di Tuxpan e Veracruz. Il traffico sarà prevalentemente in entrata dal Nord America per quanto riguarda Livorno: dagli scali messicani arriverà un flusso di jeep (prevalentemente Compass) mentre a Baltimora dovrebbero essere imbarcate Wrangler e Grand Cherokee. L' export da Livorno si basa sulla particolare tipologia di questa nuova nave: la conformazione interna la rende assai flessibile per via della grande capacità in altezza (fin quasi a 5 metri e mezzo), dunque è previsto l' imbarco di veicoli vari. Compresi escavatori, camion, trattori, autobus (ma anche barche o elicotteri). In gergo, è una "Pctc": sta per "pure car & truck carrier" Questa caratteristica dell' alta flessibilità è stata ribadita in tutte le salse, e non per caso: la nave è lunga pochi centimetri meno di 200 metri e larga oltre 36 («con una stazza lorda di 65mila tonnellate e una velocità standard di 19 nodi») ma ha soprattutto «quattro ponti mobili e due rampe d' accesso, una laterale e una in poppa», così da consentirne l' impiego per trasportare «anche qualsiasi tipo di carico rotabile», come è stato ripetuto durante la cerimonia sul molo laziale per la quale era stato annunciato l' arrivo di Massimo Giletti, volto tv di La7 ("Non è l' arena") nelle vesti di presentatore e quella della showgirl Cristina Chiabotto nei panni di madrina con tanto di bottiglia di champagne mandata a infrangersi contro la nave. In tandem con la cerimonia, la banchina del **porto** laziale ha visto la presenza di alcune delle novità di FCA, quali la Fiat 500X Sport, il Ducato di Fiat Professional, l' Abarth 595 esseesse, l' Alfa Romeo Stelvio, la Jeep Renegade e la Lancia Ypsilon Monogram. "Grande Torino" sembra richiamare sì la suggestione del film di Clint Eastwood ma in realtà lo fa solo in apparenza perché la pellicola statunitense si riferisce in realtà a un modello cult di un marchio concorrente, la Ford, mentre invece l' intendimento della compagnia di navigazione è quello di celebrare un' alleanza con la Fiat che dura da mezzo secolo: da quando cioè la prima car carrier con il logo di Grimaldi Lines, siccome era destinata a far la spola con l' Inghilterra per trasportare le vetture del Lingotto destinate al mercato britannico, fu denominata "Warrington" per ricordare la sede Fiat presente nella città inglese. «Eravamo negli anni '60, nell' era pionieristica delle car carrier, - ha detto Emanuele Grimaldi, amministratore delegato del gruppo di famiglia - e, fra i primi, investimmo nella conversione di una bananiera in "car carrier" veloce». La Grande Torino arriva dopo la Grande Mirafiori ed è la quinta unità di questa serie



## Il Tirreno

Livorno

---

(che si era aperta con la Grande Halifax, la Grande Baltimora e la Grande New York). Può trasportare 7.700 "vetture" (più precisamente "CeU", cioè "car equivalent unit") o, in alternativa, 5.400 metri lineari di merce rotabile e 2.700 "CeU". --

# Il Tirreno

Livorno

l'intervento

## MAXI-DARSENSA, ENTRO IL 30 IN CAMPO I PRETENDENTI

C'è da tener d'occhio una data assai vicina per quanto riguarda la Darsena Europa: il 30 novembre prossimo si chiuderà la finestra temporale che i privati hanno a disposizione per avanzare una proposta completa per il Terminal Container della Darsena Europa (fase 1). A quella data, mi auguro che anche la Mediterranean Shipping Company (Msc) come capofila di un'associazione temporanea d'impresie abbia proceduto ad un'offerta. E' di pochi giorni fa la notizia che Gianluigi Aponte ha dato l'altolà all'alleanza Psa-Sech i due principali terminal container del porto di Genova: ebbene, Psa è di Singapore e Gip è formata da Infravia e Infracapital insieme a Giulio Schenone, gli stessi della Tdt livornese. Da più parti si dice che sia un problema solo genovese ma, in realtà, io credo che qualcosa cambierà anche a Livorno: del resto, Il Tirreno aveva già richiamato l'attenzione su quest'aspetto. Un'altra questione che merita di accendere i riflettori è relativa all'importanza strategica di avere l'Olt Offshore Lng. Bisogna ricordare che l'Organizzazione marittima internazionale (Imo) ha vietato l'uso di carburanti con un contenuto di zolfo che supera lo 0,5% dall'inizio del gennaio 2020, in calo da un massimo del 3,5% ora, a meno che non si tratti di alimentare una nave dotata di "scrubber" per pulire l'inquinante dalle emissioni di gas di scarico. La strategia energetica dell'Unione Europea, come espresso dalla Commissione nella comunicazione n. 49 del 16 febbraio 2016, si propone di sfruttare il potenziale del Gnl e dello stoccaggio per rendere il sistema europeo del gas maggiormente diversificato e flessibile, contribuendo in tal modo al raggiungimento dell'obiettivo chiave di fornire di gas sicure e competitive. Un ulteriore aspetto sul quale mi preme richiamare sguardi e riflessioni ha a che fare con l'andamento dei traffici, visto che sono state finalmente pubblicate sul sito dell'Autorità di sistema portuale le statistiche riguardanti il primo semestre di quest'anno. La prima considerazione è che per i porti dell'Alto Tirreno i 6 mesi sono stati piuttosto buoni: sono aumentati sia i contenitori che i passeggeri, movimentate oltre 22 milioni di tonnellate di merce, ed in crescita anche le auto nuove. Come sempre, però, vale la pena di soffermarsi su alcuni dettagli relativi al movimento container. Sono stati sbarcati/imbarcati 406.594 teu, praticamente un più 11,7 % rispetto al semestre 2018 (363.902); tale percentuale è comprensiva dei trasbordi - e sottolineo trasbordi - perché senza di questi avremmo avuto un risultato negativo (meno 1,4%). --Angelo Roma.

**LIVORNO**  
**La nuova ammiraglia Grimaldi sbarca in porto le jeep dagli Usa**  
"Bastardi" per la "Grande Torino". Livorno sulla rotta da e per il Nord America. Cinquant'anni di alleanza fra l'armatore napoletano e il gruppo Fiat

**LIVORNO**  
**Il record di traffico merci nel periodo più difficile nella storia dell'Authority**

## "Sì Livorno va avanti - Un patto per la Toscana, un patto per Livorno"

08 Nov, 2019 LIVORNO - Martedì 12 novembre alle 15:00 , nell' auditorium della Camera di commercio, a Livorno , i rappresentanti delle categorie economiche e sindacali del territorio, insieme alla Camera di commercio, daranno vita a 'Sì, Livorno va avanti! '. L' iniziativa nasce dai lavori del Tavolo per lo sviluppo di Livorno , che ha raccolto in un unico documento un 'pacchetto' di priorità irrinunciabili per la crescita economica della città e della provincia. La comunità economica chiede, con la forza che le deriva dall' essere unita, la realizzazione delle misure essenziali - prime fra tutte le infrastrutture portuali, viarie, ferroviarie - con un preciso cronoprogramma dettagliato che indichi cosa è stato fatto finora e quali sono le prossime tappe. Sono stati invitati tutti i sindaci della provincia di Livorno, l' **Autorità di sistema** portuale e i rappresentanti del mondo politico a livello nazionale e regionale. L' appello è stato esteso alle categorie economiche della provincia di Grosseto, che a loro volta hanno manifestato recentemente per ottenere il completamento del Corridoio Tirrenico, altra priorità strategica per lo sviluppo. Sarà il presidente della Camera di commercio, Riccardo Breda, a prendere la parola a nome delle associazioni di categoria e sindacali riunite nel Tavolo. Interverranno anche il governatore della Regione Toscana Enrico Rossi ed il sindaco di Livorno Luca Salvetti .



**Corriere marittimo**

**"Sì Livorno va avanti - Un patto per la Toscana, un patto per Livorno"**

LIVORNO - Martedì 12 novembre alle 15:00, nell'auditorium della Camera di commercio, a Livorno, i rappresentanti delle categorie economiche e sindacali del territorio, insieme alla Camera di commercio, daranno vita a "Sì, Livorno va avanti".

L'iniziativa nasce dai lavori del Tavolo per lo sviluppo di Livorno, che ha raccolto in un unico documento un "pacchetto" di priorità irrinunciabili per la crescita economica della città e della provincia. La comunità economica chiede, con la forza che le deriva dall'essere unita, la realizzazione delle misure essenziali - prime fra tutte le infrastrutture portuali, viarie, ferroviarie - con un preciso cronoprogramma dettagliato che indichi cosa è stato fatto finora e quali sono le prossime tappe.

Sono stati invitati tutti i sindaci nella provincia di Livorno, l'Autorità di sistema portuale e i rappresentanti del mondo politico a livello nazionale e regionale.

L'appello è stato esteso alle categorie economiche della provincia di Grosseto, che a loro volta hanno manifestato recentemente per ottenere il completamento del Corridoio Tirrenico, altra priorità strategica per lo sviluppo.

Sarà il presidente della Camera di commercio, Riccardo Breda, a prendere la parola a nome delle associazioni di categoria e sindacali riunite nel Tavolo. Interverranno anche il governatore della Regione Toscana Enrico Rossi ed il sindaco di Livorno Luca Salvetti.

**Toremar**  
MARCHI MARITTIMA  
**ALDO SPADONI**  
Telefono - 0586 248111  
Fax 0586 248200

**CTN**  
CORRIDOIO TIRRENICO DI NAVIGAZIONE  
www.ctn.it

Video

Your browser does not currently recognize any of the video formats.

### Sottopasso di via Mameli Altro bando per i lavori

Secondo tentativo per il restyling. C'è tempo fino al 13 per presentare le offerte

I LAVORI FALCONARA Il tunnel è lungo 68 metri, l'altezza supererà i due metri e sarà largo almeno un metro. L'obiettivo è di abbattere le barriere architettoniche e migliorare la fruibilità. È aperto il bando per l'affidamento dei lavori di ristrutturazione integrale del sottopasso di via Mameli e ci sarà tempo fino alle 13 del 13 novembre per presentare le offerte. L'avviso di gara e tutti i documenti relativi sono pubblicati sulla homepage del sito istituzionale del Comune di Falconara. La durata prevista per il restyling è di 180 giorni consecutivi. Ampliati i requisiti «È il secondo bando indetto dalla Centrale unica di committenza per l'affidamento dei lavori - spiega l'assessore ai Lavori pubblici Valentina Barchiesi - dopo che il primo era andato deserto e proprio per questo i tempi si sono allungati. Con il nuovo bando sono stati ampliati i requisiti delle imprese che possono partecipare alla gara». L'assessore incalza: «Ci auguriamo che stavolta il bando vada a buon fine, per poter completare l'intervento in tempi utili per la prossima stagione. I lavori erano stati finanziati nel 2016, nel corso della precedente legislatura, ma per intervenire sono stati necessari alcuni passaggi, come indagini sui materiali con prove e sondaggi dallo studio geologico, passando per la prescrizione dettata da Rfi a settembre 2017, a maggio 2018 e a febbraio 2019». L'**Autorità Portuale** Il progetto, per un importo di oltre 400mila euro finanziato dall'**Autorità Portuale**, mira ad abbattere le barriere architettoniche e a rendere accessibile a tutti il sottopasso più centrale della città per raggiungere la spiaggia: sarà infatti realizzato un ascensore/piattaforma elevatrice sul lato monte, mentre sul lato mare sarà realizzata una rampa per garantire la percorribilità anche a chi si muove in carrozzina e alle mamme con i bimbi in passeggino. Gli interventi Il progetto redatto dallo Studio di ingegneria Talevi prevede anche interventi per evitare le infiltrazioni d'acqua, oltre a un allargamento e a un aumento dell'altezza del tunnel, lungo 68 metri. La scala di accesso di via Mameli sarà invece allargata a 1,5 metri. È previsto anche il rifacimento del sistema di sollevamento e di allontanamento delle acque piovane e di lavaggio, il rifacimento dei cassonetti di contenimento delle condotte fognarie, il rifacimento dell'impianto elettrico e dell'illuminazione, l'impermeabilizzazione e l'intonacatura della volta, una nuova pavimentazione antiscivolo. Remo Quadri © RIPRODUZIONE RISERVATA.



# Ancona Today

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

## Sottopasso di via Mameli, aperto il nuovo bando per l' affidamento dei lavori

*Il tunnel è lungo 68 metri, l' altezza supererà i due metri e sarà largo almeno un metro. L' obiettivo è di abbattere le barriere architettoniche e migliorare la fruibilità*

E' aperto il bando per l' affidamento dei lavori di ristrutturazione integrale del sottopasso di via Mameli e ci sarà tempo fino alle 13 del 13 novembre per presentare le offerte. L' avviso di gara e tutti i documenti relativi sono pubblicati sulla homepage del sito istituzionale del Comune di Falconara. La durata prevista per il restyling è di 180 giorni consecutivi. «E' il secondo bando indetto dalla Centrale unica di committenza per l' affidamento dei lavori - spiega l' assessore ai Lavori pubblici Valentina Barchiesi - dopo che il primo era andato deserto e proprio per questo i tempi si sono allungati. Con il nuovo bando sono stati ampliati i requisiti delle imprese che possono partecipare alla gara, prima limitati da una serie di prescrizioni di altri soggetti coinvolti nel progetto. Ci auguriamo quindi che stavolta il bando vada a buon fine, per poter completare l' intervento in tempi utili per la prossima stagione. I lavori erano stati finanziati nel 2016, nel corso della precedente legislatura, ma per intervenire sono stati necessari alcuni passaggi, come indagini sui materiali con prove e sondaggi dallo studio geologico, passando per la prescrizione dettata da Rfi a settembre 2017, a maggio 2018 e a febbraio 2019». Il progetto, per un importo di oltre 400mila euro finanziato dall' **Autorità Portuale**, mira ad abbattere le barriere architettoniche e a rendere accessibile a tutti il sottopasso più centrale della città per raggiungere la spiaggia: sarà infatti realizzato un ascensore/piattaforma elevatrice sul lato monte, mentre sul lato mare sarà realizzata una rampa per garantire la percorribilità anche a chi si muove in carrozzina e alle mamme con i bimbi in passeggino. Il progetto redatto dallo Studio di ingegneria Talevi prevede anche interventi per evitare le infiltrazioni d' acqua, oltre a un allargamento e a un aumento dell' altezza del tunnel, lungo complessivamente 68 metri: il sottopasso corre infatti sotto la via Flaminia a una profondità di 3,10 metri rispetto al livello del marciapiedi, per passare poi sotto gli edifici che sorgono sul lato mare della strada e sotto la ferrovia prima dello sbocco in spiaggia. Attraverso l' abbassamento del piano calpestabile sarà ricavata un' altezza minima di 2,15 metri, che in alcuni punti arriverà a 2,36 metri (attualmente l' altezza minima è di 1,73 metri), mentre l' eliminazione degli speroni in muratura realizzati lungo il tunnel permetterà di allargarlo fino a un minimo di un metro (la larghezza minima è attualmente di 0,77 metri). La scala di accesso di via Mameli sarà invece allargata a 1,5 metri. E' previsto anche il rifacimento del sistema di sollevamento e di allontanamento delle acque piovane e di lavaggio, il rifacimento dei cassonetti di contenimento delle condotte fognarie, il rifacimento dell' impianto elettrico e dell' illuminazione, l' impermeabilizzazione e l' intonacatura della volta, una nuova pavimentazione antisdrucchiolo.

**ANCONA TODAY** Cronaca

**Sottopasso di via Mameli, aperto il nuovo bando per l' affidamento dei lavori**

Il tunnel è lungo 68 metri, l' altezza supererà i due metri e sarà largo almeno un metro. L' obiettivo è di abbattere le barriere architettoniche e migliorare la fruibilità

**3** **Notiziario**  
08 novembre 2019 09:00

**I più letti di oggi**

- Tormento di Comune di Ancona: promozione e valorizzazione delle attività e dei luoghi
- Tormento: variazione in Comune, annullati il 4° e 5° appalti e il 6° appalto
- Chiesi nel Comune di Ancona: attività e indagini sono state annullate
- «Il mare prendere un caffè»: più servizi in macchina, le strategie di gestione sono VIDEO

**E'** aperto il bando per l' affidamento dei lavori di ristrutturazione integrale del sottopasso di via Mameli e ci sarà tempo fino alle 13 del 13 novembre per presentare le offerte. L' avviso di gara e tutti i documenti relativi sono pubblicati sulla homepage del sito istituzionale del Comune di Falconara. La durata prevista per il restyling è di 180 giorni consecutivi. «E' il secondo bando indetto dalla Centrale unica di committenza per l' affidamento dei lavori - spiega l' assessore ai Lavori pubblici Valentina Barchiesi - dopo che il primo era andato deserto e proprio per questo i tempi si sono allungati. Con il nuovo bando sono stati ampliati i requisiti delle imprese che possono partecipare alla gara, prima limitati da una serie di prescrizioni di altri soggetti coinvolti nel progetto. Ci auguriamo quindi che stavolta il bando vada a buon fine, per poter completare l' intervento in tempi utili per la prossima stagione. I lavori erano stati finanziati nel 2016, nel corso della precedente legislatura, ma per intervenire sono stati necessari alcuni passaggi, come indagini sui materiali con prove e sondaggi dallo studio geologico, passando per la prescrizione dettata da Rfi a settembre 2017, a maggio 2018 e a febbraio 2019».

## «Grande Torino», l'ammiraglia che può trasportare 7.700 auto

Grimaldi sceglie Civitavecchia per il varo della super nave da 200 metri

Stefania Moretti

Pronta a solcare l'oceano da oggi. In pancia fino a 7.700 automobili - la maggior parte Fiat Chrysler - da traghettare fino in Canada, Stati Uniti e Messico. Si chiama «Grande Torino» la nuova nave ammiraglia del gruppo Grimaldi: l'azienda leader nel trasporto auto via mare l'ha battezzata ieri a Civitavecchia, esplicito riconoscimento al rilevante ruolo ricoperto da questo porto nel Mediterraneo. Taglio del nastro e rottura della bottiglia, come ogni varo che si rispetti, con la madrina Cristina Chiabotto e il giornalista Massimo Giletti, oltre ai vertici di Grimaldi, di Fiat Chrysler Automobiles e dell' **autorità portuale**. È l'ultima nata, ma la più grande del gruppo amministrato da Emanuele Grimaldi e Diego Pacella: lunga 200 metri, larga 36, è tra le più imponenti al mondo. «Un gigante alto 50 metri che ci fa guardare lontano», l'ha definita il comandante della direzione marittima di Civitavecchia, Vincenzo Leone. Dai cantieri Yangfan - il costruttore Zhonghai Tao ha preso un aereo dalla Cina per essere all'evento - ne usciranno altre sei, fatte apposta per trasportare auto, ma anche tir, bus e qualunque veicolo alto fino a cinque metri. Sette sorelle ultralarge per ampliare una flotta di 120 navi, solo una ventina adibite anche a trasporto passeggeri: il cuore di Grimaldi batte dentro questi giganti d'acciaio che portano auto, chiamati «car carrier». «Siamo stati fra i primi a investire nel settore e vogliamo consolidare il nostro ruolo di primo gruppo al mondo nel trasporto rotabili - ricorda l'ad Emanuele Grimaldi -. Erano gli anni Sessanta, l'era pionieristica delle car carrier: portavamo le Fiat dall'Italia all'Inghilterra». Cinquant'anni di partnership Fiat-Grimaldi iniziati a bordo della nave «Warrington», la prima del gruppo napoletano che prese il nome dalla città inglese dove c'era Fiat Uk. Il viaggio continua ora sulle navi «Grande Torino», un nome che vuole rendere omaggio alla sede operativa di Fca. Giganti flessibili, assicura Grimaldi: quattro ponti mobili per accogliere cinque chilometri e mezzo di camion e far spazio ad altre duemila auto. La «Grande Torino» e le sue sei future gemelle sono state costruite con grande attenzione all'ambiente: «Perfino Greta Thunberg ha scelto Grimaldi per tornare da un suo viaggio - ha detto Massimo Giletti presentando l'ammiraglia del gruppo -. Il segnale che questa è davvero una nave green». Merito di un motore a controllo elettronico che mantiene i consumi ridotti, quindi minori emissioni di ossido di zolfo e azoto. Una scelta apprezzata dal sindaco di Civitavecchia, Ernesto Tedesco, e dal direttore generale del ministero dei Trasporti, Mauro Coletta. «Siamo lieti di accogliere una nave come questa, dalla lunga tratta e che coniuga sviluppo marittimo ed ecosostenibilità - ha spiegato il presidente dell' **autorità portuale** di Civitavecchia, Francesco Maria Di Majo -. Speriamo che iniziative come questa vadano anche a beneficio dell'occupazione, nota dolente per questo territorio, nonostante il suo grande porto».

**CRONACA DI ROMA**  
**«Grande Torino», l'ammiraglia che può trasportare 7.700 auto**  
Grimaldi sceglie Civitavecchia per il varo della super nave da 200 metri

**IMPIANTO GAS PER AUTO**  
€ 555,00  
Autogas Italia Sequenziale 3.4c  
Chiedi in Mano  
Offerta a tempo limitato  
55€ in regalo

Autogas Italia Sequenziale 3.4c  
Chiedi in Mano  
Offerta a tempo limitato  
55€ in regalo

# Grimaldi:ecco Grande Torino, nuova ammiraglia trasporto auto

Celebra i 50 anni di rapporti tra armatori ed Fca

E' la nuova ammiraglia per il trasporto di auto del Gruppo Grimaldi la Grande Torino, battezzata stamani al porto di Civitavecchia. La nave, prima di sette unità gemelle di ultima generazione, altamente efficienti dal punto di vista ambientale, è stata battezzata nel corso di una cerimonia nel cinquantesimo anniversario dall' avvio delle relazioni tra il gruppo partenopeo e Fca, quando la prima nave car carrier con la livrea "Grimaldi Lines" fu battezzata Warrington in omaggio alla Fiat UK la cui sede era nell' omonima città inglese. La "Grande Torino" realizzata dal cantiere cinese Yangfan di Zhoushan è lunga 199,90 metri e larga 36,45 metri con una stazza lorda di 65.255 tonnellate e una velocità di crociera di 19 nodi. Può trasportare circa 7.700 CEU (Car Equivalent Unit) o in alternativa 5.400 metri lineari di merce rotabile e 2.737 CEU. Alla cerimonia di battesimo condotta dal presentatore Massimo Giletti -madrina della nave la showgirl e conduttrice televisiva Cristina Chiabotto- hanno partecipato le autorità locali, il vertice della Supply Chain di Fiat Chrysler Automobiles (FCA), il top management del Gruppo partenopeo e la comunità portuale di Civitavecchia. "Diamo oggi il benvenuto alla nuova ammiraglia del nostro Gruppo per il trasporto di auto, che rappresenta un ulteriore e significativo passo in avanti nella direzione di una flotta sempre più ecofriendly , che garantisca un trasporto realmente sostenibile: la Grande Torino è infatti un' unità altamente tecnologica, dotata di motore a controllo elettronico e di sistemi all' avanguardia in grado di abbattere le emissioni inquinanti", ha detto Emanuele Grimaldi. "Il nome di questa unità richiama la città dove ha sede operativa Fiat Chrysler Automobiles, onorando così la lunga e fruttuosa partnership che ci lega da mezzo secolo a una delle più importanti case automobilistiche al mondo ", ha concluso l' AD del Gruppo. Dal punto di vista ambientale la Grande Torino, spiega il Gruppo Grimaldi "è una nave altamente efficiente" dotata di un motore Man Energy Solutions a controllo elettronico, come richiesto dalle nuove normative per la riduzione delle emissioni di ossido di azoto (NOx), nonché di uno scrubber per l' abbattimento delle emissioni di ossido di zolfo (SOx). Rispetta inoltre le più recenti normative in termini di trattamento delle acque di zavorra. La Grande Torino sarà impiegata sul collegamento ro/ro settimanale del Gruppo Grimaldi tra il Mediterraneo ed il Nord America, principalmente principalmente per trasportare veicoli Fca. Servirà i porti di Gioia Tauro, Civitavecchia, Livorno, Savona , Valencia (Spagna), Anversa (Belgio), Halifax Davisville(Canada), New York, Baltimora, Jacksonville, Houston (USA), Tuxpan e Veracruz (Mexico). (ANSA).



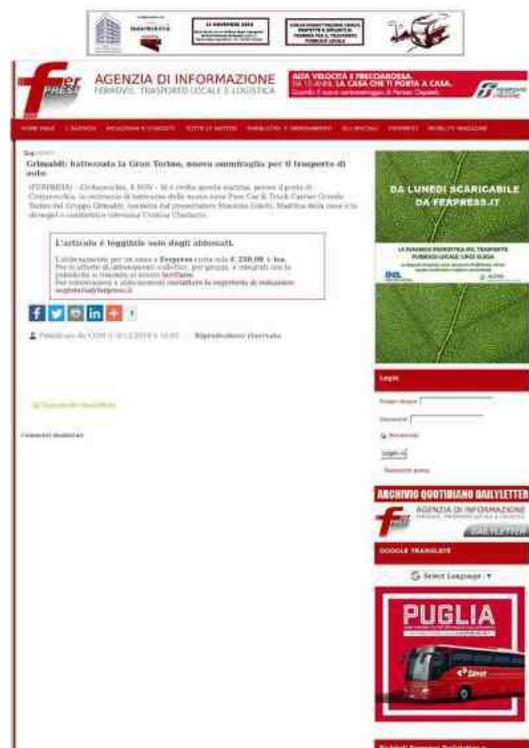
## Grimaldi, battesimo della nuova nave ammiraglia "Grande Torino"

08 Nov, 2019 BATTEZZATA LA NAVE GRANDE TORINO, NUOVA AMMIRAGLIA DELLA FLOTTA GRIMALDI PER IL TRASPORTO DI AUTO - È la prima di sette unità gemelle di ultima generazione, altamente efficienti dal punto di vista ambientale, commissionate ai cantieri cinesi Yangfan **CIVITAVECCHIA** - Cerimonia di battesimo della nave "Grande Torino" stamani nel porto di **Civitavecchia**. Si tratta della nuova nave "Pure Car & Truck Carrier" del Gruppo Grimaldi. A presentare la cerimonia il conduttore televisivo Massimo Giletti, mentre la showgirl Cristina Chiabotto, è stata la madrina della nave. All'evento hanno partecipato le autorità locali, il vertice della Supply Chain di Fiat Chrysler Automobiles (FCA), il top management del Gruppo partenopeo e la comunità portuale di **Civitavecchia**. Sono intervenuti per i saluti introduttivi il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale, Francesco Maria di Majo, il comandante della Direzione Marittima di **Civitavecchia**, Vincenzo Leone, e Mauro Coletta, direttore generale del ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Ernesto Tedesco, sindaco di **Civitavecchia**, nonché da Emanuele Grimaldi, amministratore delegato del Gruppo Grimaldi. A seguito dei saluti, Mons. Cono Firinga, parroco della Cattedrale di **Civitavecchia**, ha proceduto a benedire la nave. La cerimonia si è conclusa con il taglio del nastro e la tradizionale rottura della bottiglia da parte della madrina Cristina Chiabotto. L'evento ricade nel cinquantesimo anniversario dall'avvio delle relazioni tra il gruppo partenopeo e FCA, quando la prima nave car carrier con la livrea 'Grimaldi Lines' fu battezzata Warrington in omaggio alla Fiat UK la cui sede era nell'omonima città inglese. La Warrington fu impiegata sul collegamento tra l'Italia ed il Regno Unito trasportando auto Fiat destinate al mercato britannico. Emanuele Grimaldi intervenendo alla cerimonia ha dichiarato: 'Diamo oggi il benvenuto alla nuova ammiraglia del nostro Gruppo per il trasporto di auto, che rappresenta un ulteriore e significativo passo in avanti nella direzione di una flotta sempre più ecofriendly, che garantisca un trasporto marittimo realmente sostenibile: la Grande Torino è infatti un'unità altamente tecnologica, dotata di motore a controllo elettronico e di sistemi all'avanguardia in grado di abbattere le emissioni inquinanti', 'Il nome di questa unità richiama la città dove ha sede operativa Fiat Chrysler Automobiles, onorando così la lunga e fruttuosa partnership che ci lega da mezzo secolo a una delle più importanti case automobilistiche al mondo', ha concluso l'AD del Gruppo. La Grande Torino è la prima di sette unità gemelle commissionate dal Gruppo Grimaldi al cantiere cinese Yangfan di Zhoushan. Lunga 199,90 metri e larga 36,45 metri, ha una stazza lorda di 65.255 tonnellate e una velocità di crociera di 19 nodi. Può trasportare circa 7.700 CEU (Car Equivalent Unit) o in alternativa 5.400 metri lineari di merce rotabile e 2.737 CEU. Si tratta di una nave molto flessibile, grazie ai quattro ponti mobili e alle due rampe d'accesso, una laterale e una in poppa: può quindi trasportare e imbarcare non solo autovetture ma anche qualsiasi tipo di carico rotabile, come camion, trattori, autobus, scavatrici, fino a 5,3 metri di altezza. Dal punto di vista ambientale, la Grande Torino è una nave altamente efficiente. È, infatti, dotata di un motore Man Energy Solutions a controllo elettronico, come richiesto dalle nuove normative per la riduzione delle emissioni di ossido di azoto (NOx), nonché di uno scrubber per l'abbattimento delle emissioni di ossido di zolfo (SOx). Rispetta, inoltre, le più recenti normative in termini di trattamento delle acque di zavorra. La Grande Torino sarà impiegata sul collegamento ro/ro settimanale del Gruppo Grimaldi tra il Mediterraneo ed il Nord America, principalmente per trasportare veicoli FCA. Servirà i porti di Gioia Tauro, **Civitavecchia**, Livorno, Savona (Italia), Valencia (Spagna), Anversa (Belgio), Halifax (Canada), Davisville, New York, Baltimora, Jacksonville, Houston (USA), Tuxpan e Veracruz (Messico).



## Grimaldi: battezzata la Gran Torino, nuova ammiraglia per il trasporto di auto

(FERPRESS) - Civitavecchia, 8 NOV - Si è svolta questa mattina, presso il porto di Civitavecchia, la cerimonia di battesimo della nuova nave Pure Car & Truck Carrier Grande Torino del Gruppo Grimaldi, condotta dal presentatore Massimo Giletti. Madrina della nave è la showgirl e conduttrice televisiva Cristina Chiabotto. All' evento hanno partecipato le autorità locali, il vertice della Supply Chain di Fiat Chrysler Automobiles (FCA), il top management del Gruppo partenopeo e la comunità portuale di Civitavecchia. Saluti sono stati rivolti da Francesco Maria di Majo, Presidente dell' Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale, Vincenzo Leone, Comandante della Direzione Marittima di Civitavecchia, Mauro Coletta, Direttore Generale del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Ernesto Tedesco, Sindaco di Civitavecchia, nonché da Emanuele Grimaldi, amministratore delegato del Gruppo Grimaldi. A seguito dei saluti, Mons. Cono Firinga, parroco della Cattedrale di Civitavecchia, ha proceduto a benedire la nave. La cerimonia si è conclusa con il taglio del nastro e la tradizionale rottura della bottiglia da parte della madrina Cristina Chiabotto. L' evento ricade nel cinquantesimo anniversario dall' avvio delle relazioni tra il gruppo partenopeo e FCA, quando la prima nave car carrier con la livrea "Grimaldi Lines" fu battezzata Warrington in omaggio alla Fiat UK la cui sede era nell' omonima città inglese. La Warrington fu impiegata sul collegamento tra l' Italia ed il Regno Unito trasportando auto Fiat destinate al mercato britannico. "Diamo oggi il benvenuto alla nuova ammiraglia del nostro Gruppo per il trasporto di auto, che rappresenta un ulteriore e significativo passo in avanti nella direzione di una flotta sempre più ecofriendly, che garantisca un trasporto marittimo realmente sostenibile: la Grande Torino è infatti un' unità altamente tecnologica, dotata di motore a controllo elettronico e di sistemi all' avanguardia in grado di abbattere le emissioni inquinanti", ha dichiarato Emanuele Grimaldi. "Il nome di questa unità richiama la città dove ha sede operativa Fiat Chrysler Automobiles, onorando così la lunga e fruttuosa partnership che ci lega da mezzo secolo a una delle più importanti case automobilistiche al mondo", ha concluso l' AD del Gruppo. La Grande Torino è la prima di sette unità gemelle commissionate dal Gruppo Grimaldi al cantiere cinese Yangfan di Zhoushan. Lunga 199,90 metri e larga 36,45 metri, ha una stazza lorda di 65.255 tonnellate e una velocità di crociera di 19 nodi. Può trasportare circa 7.700 CEU (Car Equivalent Unit) o in alternativa 5.400 metri lineari di merce rotabile e 2.737 CEU. Si tratta di una nave molto flessibile, grazie ai quattro ponti mobili e alle due rampe d' accesso, una laterale e una in poppa: può quindi trasportare e imbarcare non solo autovetture ma anche qualsiasi tipo di carico rotabile, come camion, trattori, autobus, scavatrici, fino a 5,3 metri di altezza. Dal punto di vista ambientale, la Grande Torino è una nave altamente efficiente. È, infatti, dotata di un motore Man Energy Solutions a controllo elettronico, come richiesto dalle nuove normative per la riduzione delle emissioni di ossido di azoto (NOx), nonché di uno scrubber per l' abbattimento delle emissioni di ossido di zolfo (SOx). Rispetta, inoltre, le più recenti normative in termini di trattamento delle acque di zavorra. La Grande Torino sarà impiegata sul collegamento ro/ro settimanale del Gruppo Grimaldi tra il Mediterraneo ed il Nord America, principalmente per trasportare veicoli FCA. Servirà i porti di Gioia Tauro, Civitavecchia, Livorno, Savona (Italia), Valencia (Spagna), Anversa (Belgio), Halifax (Canada), Davisville, New York, Baltimora, Jacksonville, Houston (USA), Tuxpan e Veracruz (Messico).



# Il Mattino

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

## Battezzata la «Grande Torino» nuova ammiraglia della Grimaldi

È la nuova ammiraglia per il trasporto di auto del Gruppo Grimaldi, la Grande Torino, battezzata ieri al porto di Civitavecchia. La nave, prima di sette unità gemelle di ultima generazione, è stata battezzata nel corso di una cerimonia nel cinquantesimo anniversario dall' avvio delle relazioni tra il gruppo partenopeo e Fca, quando la prima nave con la livrea «Grimaldi Lines» fu battezzata Warrington in omaggio alla Fiat UK la cui sede era nell' omonima città inglese. La «Grande Torino» realizzata dal cantiere cinese Yangfan di Zhoushan è lunga 199,90 metri e larga 36,45 metri con una stazza lorda di 65.255 tonnellate e una velocità di crociera di 19 nodi. «La Grande Torino è infatti un' unità altamente tecnologica, dotata di motore a controllo elettronico e di sistemi all' avanguardia in grado di abbattere le emissioni inquinanti», ha detto Emanuele Grimaldi.

### Economia



### Mps, condannati gli ex vertici oltre 7 anni a Mussari e Vigni

Erano imputati per le presunte irregolarità. Maxi risarcimento per Consob e azionisti: 200 milioni a Nomura e Deutsche Bank

**IL RISCHIO**  
Il maxi scandalo che ha investito il mercato azionario italiano è stato condannato. I giudici hanno stabilito che i vertici della Banca di Sicilia, in particolare i fratelli Vigni e Mussari, sono stati condannati a oltre sette anni di reclusione per aver coperto le irregolarità commesse durante la gestione della banca. La sentenza, emessa dalla Corte di Cassazione, rappresenta un punto di svolta nella storia della banca, che ha subito una radicale ristrutturazione e un cambio di controllo.



**Ubi Banca in Campania impieghi per 2 miliardi**  
Ubi Banca ha annunciato un piano di investimenti in Campania per un importo di 2 miliardi di euro. Il progetto prevede la creazione di nuove strutture e l'assunzione di personale, con l'obiettivo di rafforzare la presenza della banca nella regione e supportare lo sviluppo economico locale.

### Battezzata la «Grande Torino» nuova ammiraglia della Grimaldi



### E-distribuzione

Il settore dell'e-distribuzione sta conoscendo una crescita significativa, grazie all'adozione di nuove tecnologie e all'ottimizzazione dei processi logistici. Le aziende stanno investendo in piattaforme digitali e in soluzioni di automazione per migliorare l'efficienza e ridurre i costi di distribuzione.



## Grimaldi vara la Grande Torino, nuova ammiraglia della flotta per il trasporto di auto

In foto Emanuele Grimaldi alla Icerimonia di battesimo della nuova ammiraglia per il trasporto di auto del gruppo Si è svolta questa mattina, presso il porto di Civitavecchia, la cerimonia di battesimo della nuova nave Pure Car & Truck Carrier Grande Torino del Gruppo Grimaldi, condotta dal presentatore Massimo Giletti. Madrina della nave è la showgirl e conduttrice televisiva Cristina Chiabotto. All' evento hanno partecipato le autorità locali, il vertice della Supply Chain di Fiat Chrysler Automobiles (FCA), il top management del Gruppo partenopeo e la comunità portuale di Civitavecchia. Saluti sono stati rivolti da Francesco Maria di Majo, Presidente dell' Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale, Vincenzo Leone, Comandante della Direzione Marittima di Civitavecchia, Mauro Coletta, Direttore Generale del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Ernesto Tedesco, Sindaco di Civitavecchia, nonché da Emanuele Grimaldi, amministratore delegato del Gruppo Grimaldi. A seguito dei saluti, Mons. Cono Firinga, parroco della Cattedrale di Civitavecchia, ha proceduto a benedire la nave. La cerimonia si è conclusa con il taglio del nastro e la tradizionale rottura della bottiglia da parte della madrina Cristina Chiabotto. In foto Emanuele Grimaldi e Cristina Chiabotto L' evento ricade nel cinquantesimo anniversario dall' avvio delle relazioni tra il gruppo partenopeo e FCA, quando la prima nave car carrier con la livrea "Grimaldi Lines" fu battezzata Warrington in omaggio alla Fiat UK la cui sede era nell' omonima città inglese. La Warrington fu impiegata sul collegamento tra l' Italia ed il Regno Unito trasportando auto Fiat destinate al mercato britannico. "Diamo oggi il benvenuto alla nuova ammiraglia del nostro Gruppo per il trasporto di auto, che rappresenta un ulteriore e significativo passo in avanti nella direzione di una flotta sempre più ecofriendly, che garantisca un trasporto marittimo realmente sostenibile: la Grande Torino è infatti un' unità altamente tecnologica, dotata di motore a controllo elettronico e di sistemi all' avanguardia in grado di abbattere le emissioni inquinanti", ha dichiarato Emanuele Grimaldi. "Il nome di questa unità richiama la città dove ha sede operativa Fiat Chrysler Automobiles, onorando così la lunga e fruttuosa partnership che ci lega da mezzo secolo a una delle più importanti case automobilistiche al mondo", ha concluso l' AD del Gruppo. La Grande Torino è la prima di sette unità gemelle commissionate dal Gruppo Grimaldi al cantiere cinese Yangfan di Zhoushan. Lunga 199,90 metri e larga 36,45 metri, ha una stazza lorda di 65.255 tonnellate e una velocità di crociera di 19 nodi. Può trasportare circa 7.700 CEU (Car Equivalent Unit) o in alternativa 5.400 metri lineari di merce rotabile e 2.737 CEU. Si tratta di una nave molto flessibile, grazie ai quattro ponti mobili e alle due rampe d' accesso, una laterale e una in poppa: può quindi trasportare e imbarcare non solo autovetture ma anche qualsiasi tipo di carico rotabile, come camion, trattori, autobus, scavatrici, fino a 5,3 metri di altezza. Dal punto di vista ambientale, la Grande Torino è una nave altamente efficiente. È, infatti, dotata di un motore Man Energy Solutions a controllo elettronico, come richiesto dalle nuove normative per la riduzione delle emissioni di ossido di azoto (NOx). Rispetta, inoltre, le più recenti normative in termini di trattamento delle acque di zavorra. La Grande Torino sarà impiegata sul collegamento ro/ro settimanale del Gruppo Grimaldi tra il Mediterraneo ed il Nord America, principalmente per trasportare veicoli FCA. Servirà i porti di Gioia Tauro, Civitavecchia, Livorno, Savona (Italia), Valencia (Spagna), Anversa (Belgio), Halifax (Canada), Davisville, New York, Baltimora, Jacksonville, Houston (USA), Tuxpan e Veracruz (Messico). In foto la nuova nave Pure Car & Truck Carrier Grande Torino del Gruppo Grimaldi.



## Battezzata una nuova Pure Car and Truck Carrier del gruppo armatoriale Grimaldi

Sarà impiegata nel collegamento settimanale tra il Mediterraneo ed il Nord America principalmente per trasportare veicoli FCA. Oggi nel **porto di Civitavecchia** si è svolta la cerimonia di battesimo della Grande Torino, una nuova nave Pure Car and Truck Carrier (PCTC) del gruppo armatoriale napoletano Grimaldi. La nave è la prima di sette unità gemelle commissionate dal gruppo al cantiere cinese Yangfan di Zhoushan. Lunga 199,90 metri e larga 36,45 metri, la Grande Torino ha una stazza lorda di 65.255 tonnellate e una velocità di crociera di 19 nodi. La nave può trasportare circa 7.700 CEU (Car Equivalent Unit) o in alternativa 5.400 metri lineari di merce rotabile e 2.737 CEU. Si tratta di una nave molto flessibile grazie ai quattro ponti mobili e alle due rampe d'accesso, una laterale e una in poppa: può quindi trasportare e imbarcare non solo autovetture ma anche qualsiasi tipo di carico rotabile, come camion, trattori, autobus, scavatrici, fino a 5,3 metri di altezza. Dal punto di vista ambientale la Grande Torino è una nave altamente efficiente: è, infatti, dotata di un motore Man Energy Solutions a controllo elettronico, come richiesto dalle nuove normative per la riduzione delle emissioni di ossido di azoto (NOx), nonché di uno scrubber per l'abbattimento delle emissioni di ossido di zolfo (SOx). Rispetta, inoltre, le più recenti normative in termini di trattamento delle acque di zavorra. La Grande Torino sarà impiegata nel collegamento ro-ro settimanale del gruppo Grimaldi tra il Mediterraneo ed il Nord America, principalmente per trasportare veicoli FCA. Servirà i porti di Gioia Tauro, **Civitavecchia**, Livorno, Savona (Italia), Valencia (Spagna), Anversa (Belgio), Halifax (Canada), Davisville, New York, Baltimora, Jacksonville, Houston (USA), Tuxpan e Veracruz (Messico). L'evento odierno ricade nel cinquantesimo anniversario dall'avvio delle relazioni tra il gruppo armatoriale partenopeo e Fiat Chrysler Automobiles (FCA), quando la prima nave car carrier con la livrea "Grimaldi Lines" fu battezzata Warrington in omaggio alla Fiat UK la cui sede era nell'omonima città inglese. La Warrington fu impiegata nel collegamento tra l'Italia ed il Regno Unito trasportando auto Fiat destinate al mercato britannico. Intervenedo alla cerimonia di battesimo della Grande Torino l'amministratore delegato del gruppo armatoriale, Emanuele Grimaldi, ha specificato che il nome della nuova unità «richiama la città dove ha sede operativa Fiat Chrysler Automobiles, onorando così - ha sottolineato - la lunga e fruttuosa partnership che ci lega da mezzo secolo a una delle più importanti case automobilistiche al mondo».

**Battezzata una nuova Pure Car and Truck Carrier del gruppo armatoriale Grimaldi**

Sarà impiegata nel collegamento settimanale tra il Mediterraneo ed il Nord America principalmente per trasportare veicoli FCA.

Oggi nel porto di Civitavecchia si è svolta la cerimonia di battesimo della Grande Torino, una nuova nave Pure Car and Truck Carrier (PCTC) del gruppo armatoriale napoletano Grimaldi. La nave è la prima di sette unità gemelle commissionate dal gruppo al cantiere cinese Yangfan di Zhoushan. Lunga 199,90 metri e larga 36,45 metri, la Grande Torino ha una stazza lorda di 65.255 tonnellate e una velocità di crociera di 19 nodi. La nave può trasportare circa 7.700 CEU (Car Equivalent Unit) o in alternativa 5.400 metri lineari di merce rotabile e 2.737 CEU.

Si tratta di una nave molto flessibile grazie ai quattro ponti mobili e alle due rampe d'accesso, una laterale e una in poppa, può quindi trasportare e imbarcare non solo autovetture ma anche qualsiasi tipo di carico rotabile, come camion, trattori, autobus, scavatrici, fino a 5,3 metri di altezza. Dal punto di vista ambientale la Grande Torino è una nave altamente efficiente: è, infatti, dotata di un motore Man Energy Solutions a controllo elettronico, come richiesto dalle nuove normative per la riduzione delle emissioni di ossido di azoto (NOx), nonché di uno scrubber per l'abbattimento delle emissioni di ossido di zolfo (SOx). Rispetta, inoltre, le più recenti normative in termini di trattamento delle acque di zavorra.

La Grande Torino sarà impiegata nel collegamento ro-ro settimanale del gruppo Grimaldi tra il Mediterraneo ed il Nord America, principalmente per trasportare veicoli FCA. Servirà i porti di Gioia Tauro, Civitavecchia, Livorno, Savona (Italia), Valencia (Spagna), Anversa (Belgio), Halifax (Canada), Davisville, New York, Baltimora, Jacksonville, Houston (USA), Tuxpan e Veracruz (Messico).

L'evento odierno ricade nel cinquantesimo anniversario dall'avvio delle relazioni tra il gruppo armatoriale partenopeo e Fiat Chrysler Automobiles (FCA), quando la prima nave car carrier con la livrea "Grimaldi Lines" fu battezzata Warrington in omaggio alla Fiat UK la cui sede era nell'omonima città inglese. La Warrington fu impiegata nel collegamento tra l'Italia ed il Regno Unito trasportando auto Fiat destinate al mercato britannico. Intervenedo alla cerimonia di battesimo della Grande Torino l'amministratore delegato del gruppo armatoriale, Emanuele Grimaldi, ha specificato che il nome della nuova unità «richiama la città dove ha sede operativa Fiat Chrysler Automobiles, onorando così - ha sottolineato - la lunga e fruttuosa partnership che ci lega da mezzo secolo a una delle più importanti case automobilistiche al mondo».

Leggi se occorre in formato Acrobat Reader. Iscriviti al servizio gratuito.

Nome di tua allegria	Data di arrivo	Data di partenza

## BATTEZZATA LA NAVE GRANDE TORINO, NUOVA AMMIRAGLIA DELLA FLOTTA GRIMALDI PER IL TRASPORTO DI AUTO

È la prima di sette unità gemelle di ultima generazione, altamente efficienti dal punto di vista ambientale, commissionate ai cantieri cinesi Yangfan Civitavecchia, 8 novembre 2019 - Si è svolta questa mattina, presso il porto di Civitavecchia, la cerimonia di battesimo della nuova nave Pure Car & Truck Carrier Grande Torino del Gruppo Grimaldi, condotta dal presentatore Massimo Giletti. Madrina della nave è la showgirl e conduttrice televisiva Cristina Chiabotto. All' evento hanno partecipato le autorità locali, il vertice della Supply Chain di Fiat Chrysler Automobiles (FCA), il top management del Gruppo partenopeo e la comunità portuale di Civitavecchia. Saluti sono stati rivolti da Francesco Maria di Majo, Presidente dell' Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale, Vincenzo Leone, Comandante della Direzione Marittima di Civitavecchia, Mauro Coletta, Direttore Generale del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Ernesto Tedesco, Sindaco di Civitavecchia, nonché da Emanuele Grimaldi, amministratore delegato del Gruppo Grimaldi. A seguito dei saluti, Mons. Cono Firinga, parroco della Cattedrale di Civitavecchia, ha proceduto a benedire la nave. La cerimonia si è conclusa con il taglio del nastro e la tradizionale rottura della bottiglia da parte della madrina Cristina Chiabotto. L' evento ricade nel cinquantesimo anniversario dall' avvio delle relazioni tra il gruppo partenopeo e FCA, quando la prima nave car carrier con la livrea "Grimaldi Lines" fu battezzata Warrington in omaggio alla Fiat UK la cui sede era nell' omonima città inglese. La Warrington fu impiegata sul collegamento tra l' Italia ed il Regno Unito trasportando auto Fiat destinate al mercato britannico. "Diamo oggi il benvenuto alla nuova ammiraglia del nostro Gruppo per il trasporto di auto, che rappresenta un ulteriore e significativo passo in avanti nella direzione di una flotta sempre più ecofriendly, che garantisca un trasporto marittimo realmente sostenibile: la Grande Torino è infatti un' unità altamente tecnologica, dotata di motore a controllo elettronico e di sistemi all' avanguardia in grado di abbattere le emissioni inquinanti", ha dichiarato Emanuele Grimaldi. "Il nome di questa unità richiama la città dove ha sede operativa Fiat Chrysler Automobiles, onorando così la lunga e fruttuosa partnership che ci lega da mezzo secolo a una delle più importanti case automobilistiche al mondo", ha concluso l' AD del Gruppo. La Grande Torino è la prima di sette unità gemelle commissionate dal Gruppo Grimaldi al cantiere cinese Yangfan di Zhoushan. Lunga 199,90 metri e larga 36,45 metri, ha una stazza lorda di 65.255 tonnellate e una velocità di crociera di 19 nodi. Può trasportare circa 7.700 CEU (Car Equivalent Unit) o in alternativa 5.400 metri lineari di merce rotabile e 2.737 CEU. Si tratta di una nave molto flessibile, grazie ai quattro ponti mobili e alle due rampe d' accesso, una laterale e una in poppa: può quindi trasportare e imbarcare non solo autoveicoli ma anche qualsiasi tipo di carico rotabile, come camion, trattori, autobus, scavatrici, fino a 5,3 metri di altezza. Dal punto di vista ambientale, la Grande Torino è una nave altamente efficiente. È, infatti, dotata di un motore Man Energy Solutions a controllo elettronico, come richiesto dalle nuove normative per la riduzione delle emissioni di ossido di azoto (NOx). Rispetta, inoltre, le più recenti normative in termini di trattamento delle acque di zavorra. La Grande Torino sarà impiegata sul collegamento ro/ro settimanale del Gruppo Grimaldi tra il Mediterraneo ed il Nord America, principalmente per trasportare veicoli FCA. Servirà i porti di Gioia Tauro, Civitavecchia, Livorno, Savona (Italia), Valencia (Spagna), Anversa (Belgio), Halifax (Canada), Davisville, New York, Baltimora, Jacksonville, Houston (USA), Tuxpan e Veracruz (Messico).

The image shows a screenshot of the website 'L'INFORMATORE NAVALE'. At the top, there is a banner for 'GRIMALDI GROUP Autostrade del Mare'. Below that, the main headline reads 'BATTEZZATA LA NAVE GRANDE TORINO, NUOVA AMMIRAGLIA DELLA FLOTTA GRIMALDI PER IL TRASPORTO DI AUTO'. The article text is partially visible, starting with 'Civitavecchia, 8 novembre 2019 - È la prima di sette unità gemelle di ultima generazione, altamente efficienti dal punto di vista ambientale, commissionate ai cantieri cinesi Yangfan Civitavecchia...'. To the right of the article, there are several smaller news items, including 'Ultime News dal Quotidiano della P.A.', 'Decreto Fiscale', 'Cassio Rai: stralcio dei debiti sotto i mille euro', and 'C'è un nuovo servizio dalla Direzione C'è'. At the bottom right, there is a small advertisement for 'Gabriel Max bicolor shoes mismatched shoes odd shoes #Bicolor #Bodifferent Nutrizionista Online Nutrizionista Napoli'.

## La Provincia di Civitavecchia

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

### Navettamento crocieristico: salta la sperimentazione di Medov

*Cancellata in extremis l'iniziativa della società che avrebbe voluto trasferire i crocieristi da sottobordo alla Cattedrale e a via Roma. Ieri i pullman Gt hanno comunque portato i passeggeri della Sovereign nei pressi di largo della Pace. Il vicesindaco Grasso: "Una sperimentazione che avrebbe aperto il centro ad una potenziale invasione"*

CIVITAVECCHIA - Quello che si temeva, e cioè che la recente sentenza del Tar del Lazio che ha accolto il ricorso presentato nella primavera dello scorso anno dalla Medov sul navettamento crocieristico tra porto, largo della Pace e città non fosse troppo chiara e avrebbe portato altre criticità, si è concretizzato ieri mattina. Oltre infatti alle navette di Port Mobility, società che si occupa proprio del navettamento nello scalo su concessione dell' **Adsp**, sottobordo alla nave da crociera Sovereign della Pullmantur erano presenti anche tre pullman Gt dell' operatore Medov. La stessa società, ad inizio settimana, avrebbe comunicato al Pincio l'intenzione di avviare una sperimentazione, per le giornate del 7 e del 14 novembre, attraverso tre pullman Gt, chiedendo l'autorizzazione all'utilizzo degli stalli del tpl di via Roma, lato trincea ferroviaria, e di piazza Vittorio Emanuele, di fronte alla Cattedrale, parlando anche di un'azione concordata già con gli uffici e con la Confcommercio. Ma né il sindaco né il suo vice ne erano a conoscenza. Tanto che dalla Polizia Locale sarebbe arrivato il diniego. Innanzitutto perché la sperimentazione non risultava concordata, e soprattutto per i problemi di viabilità. E così Medov avrebbe "ripiegato" per la giornata di ieri sul trasferimento dei passeggeri di Sovereign - attraverso il pagamento di un biglietto da 5 euro - nelle aree dove è già autorizzata la fermata di pullman Gt, come quelle a ridosso di largo della Pace e nei pressi della stazione ferroviaria. «Una sperimentazione del genere, di cui tra l'altro siamo venuti a conoscenza soltanto 48 ore prima - ha commentato il vicesindaco Massimiliano Grasso - avrebbe aperto il centro ad una potenziale invasione di autobus. Già solo i tre pullman a cui la società faceva riferimento avrebbero rappresentato un carico non indifferente sui sui flussi di traffico quotidiani. Inoltre qualsiasi operatori potrebbe richiedere, a quel punto, la stessa autorizzazione». I mezzi che già oggi transitano in centro ingolfano già strade come corso Marconi, via XVI Settembre e viale Garibaldi. Aggiungerne altri andrebbe poi nella direzione opposta rispetto alla strada intrapresa dalla nuova amministrazione comunale, indirizzata a chiudere il centro al transito di mezzi diversi da quelli pubblici, arrivando alla creazione di una ztl ed incentivando l'utilizzo del tpl. «Inoltre, trasferiti direttamente davanti alla Cattedrale o su via Roma - ha aggiunto Grasso - i crocieristi avrebbero "saltato" via XVI Settembre o corso Marconi, che invece oggi percorrono a piedi, recando un danno anche al commercio locale. E questo non lo vogliamo. L'intento è quello di fargli percorrere il più possibile a piedi la nostra città». Anche Port Mobility vuole vederci chiaro sulla vicenda, tanto che oggi l'ad Edgardo Azzopardi incontrerà il presidente dell' **Adsp** Di Majo. (08 Nov 2019 - Ore 06:58)



**Grande Torino: il battesimo della nuova ammiraglia Grimaldi***La prima di sette gemelle per il trasporto auto Fca*

Redazione

CIVITAVECCHIA Cerimonia di battesimo stamani al porto di Civitavecchia per la Grande Torino, la nuova nave Pure car & truck carrier del Gruppo Grimaldi. Madrina dell'evento, presentato da Massimo Giletti, è stata Cristina Chiabotto, che insieme alle autorità locali, il vertice della supply chain di Fiat Chrysler Automobiles (Fca) e il top management del Gruppo Grimaldi ha tagliato il nastro della nave dopo la benedizione, a cui ha fatto seguito la tradizionale rottura della bottiglia. I saluti anche del presidente dell'AdSp laziale Francesco Maria Di Majo, alla presenza di Vincenzo Leone, comandante della direzione marittima di Civitavecchia, Mauro Coletta, dg del Mit, Ernesto Tedesco, sindaco della città e Emanuele Grimaldi, ad del Gruppo Grimaldi. L'evento di oggi, cade nel 50° anniversario dall'inizio della relazione tra il gruppo partenopeo e Fca, quando la prima nave car carrier con la livrea Grimaldi lines fu battezzata Warrington in omaggio alla città sede della Fiat Uk; la nave veniva utilizzata per il trasporto di auto Fiat nel mercato britannico. Diamo oggi il benvenuto alla nuova ammiraglia del Gruppo per il trasporto di auto, che rappresenta un ulteriore e significativo passo in avanti nella direzione di una flotta sempre più ecofriendly, che garantisca un trasporto marittimo realmente sostenibile ha dichiarato Emanuele Grimaldi. La Grande Torino -ha proseguito- è infatti un'unità altamente tecnologica, con motore a controllo elettronico e sistemi all'avanguardia in grado di abbattere le emissioni inquinanti. Il nome, ha spiegato l'amministratore delegato, richiama la città dove ha sede operativa Fca, onorando così la fruttuosa partnership che ci lega da mezzo secolo a una delle più importanti case automobilistiche al mondo. Prima di sette

unità gemelle commissionate al cantiere cinese Yangfan di Zhoushan, la Grande Torino è lunga 199,90 metri e larga 36,45. La sua stazza lorda raggiunge le 65255 tonnellate per una velocità di crociera di 19 nodi. Può trasportare a bordo circa 7700 Ceu (Car equivalent unit) o in alternativa 5400 metri lineari di merce rotabile 2737 Ceu. Si tratta di una nave molto flessibile, con quattro ponti mobili e due rampe d'accesso che permettono il trasporto e imbarco di autovetture e qualsiasi tipo di carro rotabile come camion, trattori, autobus, scavatrici. La nuova unità è dotata inoltre di uno scrubber per l'abbattimento delle emissioni di ossido di zolfo rispettando le più recenti normative in termini di trattamento delle acque di zavorra. La Grande Torino sarà impiegata sul collegamento ro/ro settimanale tra il Mediterraneo ed il Nord America, principalmente per trasportare veicoli Fca. Servirà i porti di Gioia Tauro, Civitavecchia, Livorno, Savona, Valencia, Anversa, Halifax, Davisville, New York, Baltimora, Jacksonville, Houston, Tuxpan e Veracruz.

The screenshot shows the website interface for 'Messaggero Marittimo'. At the top, there's a navigation bar with 'SHIPPING', 'LOGISTICA', 'PORTI', and 'ALTOTRASPORTO'. The main headline reads 'Grande Torino: il battesimo della nuova ammiraglia Grimaldi'. Below the headline, there's a sub-headline 'La prima di sette gemelle per il trasporto auto Fca' and a date 'venerdì 3 e sabato 4 gennaio 2020'. A large image shows the ship 'Grande Torino' with cars on deck. To the right, there's a newsletter sign-up form with fields for 'Nome e cognome', 'Indirizzo email', and a 'Maggiori' button. Below the form, there's a 'POPOLARI' section with several article thumbnails and titles like 'AcceloroMittal: l'autotrasporto chiede incontro al Governo', 'Siderurgia in Toscana: buone notizie', 'Giachino al premio AssoLogistica: "Fai battaglia vinta"', and 'Emanuele Grimaldi presenta la Grande Torino'. At the bottom of the article preview, there's a button 'ABBONATI O EFFETUA IL LOGIN'.

## PD: allarme monopolio a Civitavecchia

Il bando di gara per l'affidamento in concessione, la realizzazione e gestione della Darsena Traghetti del porto di Civitavecchia? Attenzione a che non finisca nelle mani «di alcuni armatori, che vorrebbero ottenere, in esclusiva, la gestione di banchine e retrobanchine». A lanciare l'allarme è il deputato dem Alberto Pagani, che in una interrogazione a risposta scritta presentata al Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, mette in evidenza come il bando di concessione sia stato emanato su richiesta degli armatori, Grimaldi, Gnv e Tirrenia. La nuova Darsena Traghetti sarà destinata in via esclusiva al traffico ro-ro e ha quindi un carattere strategico. Il progetto di 174 milioni di euro è finanziato dalla Legge Obiettivo e dall'Autorità di sistema portuale. Secondo Pagani ci sarebbe un disegno volto alla integrazione verticale delle attività portuali dedicate a questo tipo di traffico, un disegno quindi pericoloso per il sistema economico-sociale, che permetterebbe «la gestione in esclusiva dell'infrastruttura di un singolo armatore». Non solo: «la gestione porterebbe a un potenziale monopolio in favore di un singolo armatore, in contrasto con spirito e prescrizioni della legge n. 84 del 1994 e con i principi generali che regolano l'accesso alle infrastrutture di rilevanza nazionale». Il componente della IX Commissione Permanente Trasporti della Camera dei Deputati spiega come la concessione delle banchine in esclusiva a un armatore comporti l'accentramento delle attività che l'articolo 16 e l'articolo 17 della legge n. 84 del 1994 affidano a imprese di banchina, spedizionieri, raccomandatari e agenzie marittime, con un'alterazione degli equilibri del mercato portuale. «Ove l'Autorità di sistema portuale ritenga opportuna una gestione terminalistica dell'infrastruttura conclude Pagani si potrebbe ipotizzare una concessione alle imprese titolari di autorizzazione ex articolo 16, cioè ai soggetti che per definizione hanno interesse ad attrarre nel porto tutti gli armatori, garantendo ad essi il rispetto delle regole concorrenziali, apertura al mercato e sviluppo dei traffici senza affidare il porto a un armatore privato».

Focus Interventi Interviste News Expo 2019 Osservatorio Europeo     



**PORT NEWS**  
 Magazine dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale  
 DIRETTORE RESPONSABILE MARCO CASALE

8 Novembre 2019 — 8 Euro

**Il dem Alberto Pagani scrive al Ministro PD: allarme monopolio a Civitavecchia**

di Redazione Port News

Il bando di gara per l'affidamento in concessione, la realizzazione e gestione della Darsena Traghetti del porto di Civitavecchia? Attenzione a che non finisca nelle mani «di alcuni armatori, che vorrebbero ottenere, in esclusiva, la gestione di banchine e retrobanchine».

A lanciare l'allarme è il deputato dem Alberto Pagani, che in una interrogazione a risposta scritta presentata al Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, mette in evidenza come il bando di concessione sia stato emanato su richiesta degli armatori, Grimaldi, Gnv e Tirrenia. La nuova Darsena Traghetti sarà destinata in via esclusiva al traffico ro-ro e ha quindi un carattere strategico. Il progetto di 174 milioni di euro è finanziato dalla Legge Obiettivo e dall'Autorità di sistema portuale. Secondo Pagani ci sarebbe un disegno volto alla integrazione verticale delle attività portuali dedicate a questo tipo di traffico, un disegno quindi pericoloso per il sistema economico-sociale, che permetterebbe «la gestione in esclusiva dell'infrastruttura di un singolo armatore». Non solo: «la gestione porterebbe a un potenziale monopolio in favore di un singolo armatore, in contrasto con spirito e prescrizioni della legge n. 84 del 1994 e con i principi generali che regolano l'accesso alle infrastrutture di rilevanza nazionale».

Il componente della IX Commissione Permanente Trasporti della Camera dei Deputati spiega come la concessione delle banchine in esclusiva a un armatore comporti l'accentramento delle attività che l'articolo 16 e l'articolo 17 della legge n. 84 del 1994 affidano a imprese di banchina, spedizionieri, raccomandatari e agenzie marittime, con un'alterazione degli equilibri del mercato portuale. «Ove l'Autorità di sistema portuale ritenga opportuna una gestione terminalistica dell'infrastruttura conclude Pagani si potrebbe ipotizzare una concessione alle imprese titolari di autorizzazione ex articolo 16, cioè ai soggetti che per definizione hanno interesse ad attrarre nel porto tutti gli armatori, garantendo ad essi il rispetto delle regole concorrenziali, apertura al mercato e sviluppo dei traffici senza affidare il porto a un armatore privato».

**Logistica Portuale**  
 Porto di Livorno  
 Pombino  
 Riforma portuale  
 Delrio  
 Shipping  
 Terminali portuali  
 Traffici marittimi

### Fuoco amico sull' AdSP del Mar Tirreno Centrale.

GAM EDITORI

8 novembre 2019 - Dopo le cinque interrogazioni parlamentari a firma 5 Stelle tocca al PD chiamare in causa l' operato del Presidente Pietro Spirito. Questa volta l' iniziativa parte dal deputato Alberto Pagani secondo cui l' ente di Piazzale Pisacane avrebbe commesso una serie di illegittimità, compreso una grave lesione dei diritti di sciopero dei lavoratori. I fatti si riferiscono allo sciopero di 48 ore proclamato da Filt-Cgil, Fit Cisl e Ultrasporti nei giorni 5 e 6 aprile 2018 nell' ambito di una vertenza con la società Turi Transport per la mancata applicazione del CCNL di categoria. Di seguito il testo della interrogazione: nei porti italiani, la fornitura di mano d' opera temporanea viene fornita esclusivamente dall' impresa autorizzata in base all' articolo 17 della legge n. 84 del vostro CV 1994, e nel **porto di Napoli** dalla Cooperativa Culp (Compagnia Unica lavoratori portuali di **Napoli**); con nota dell' aprile 2018 inviata come primo indirizzo al Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti e ad altri indirizzi, la Culp di **Napoli** ha segnalato che il 5 aprile 2018, presso l' area portuale di **Napoli** in concessione alla società So.Te.Co. (autorizzata ex articolo 16 della legge n. 84 del 1994) e concessionaria di area portuale ai sensi dell' articolo 18 della medesima legge), venivano effettuate operazioni portuali, così come individuate dall' articolo 16 della legge n. 84 del 1994, da parte di personale dipendente dalla società Co.Na.Te.Co. (anch' essa autorizzata ex articolo 16 e concessionaria di area portuale ai sensi dell' articolo 18), utilizzando mezzi meccanici appartenenti alla società Turi Transport, anch' essa autorizzata ex articolo 16, il cui personale era in quel momento in stato di sciopero; nella stessa nota si sostiene che il personale impiegato per effettuare le operazioni portuali proveniva dalla società Co.Na.Te.Co. e ha operato in sostituzione del personale in stato di sciopero della società Turi Transport. La nota della Culp segnala altresì che dette prestazioni lavorative sarebbero state autorizzate dal presidente dell' Autorità di sistema portuale del Mar Tirreno centrale tramite email e che nel turno pomeridiano della stessa giornata le operazioni portuali sono proseguite mediante l' impiego di personale della società World Logistis srl che, pur non essendo ancora autorizzata ufficialmente a operare nel **porto di Napoli** ex articolo 16, illegittimamente prestava l' attività lavorativa mediante l' impiego di proprio personale, utilizzando i mezzi meccanici della Turi Transport, per sopperire alla carenza di personale della medesima società a causa dello sciopero; ove ciò fosse confermato le società sopradette, l' Autorità di sistema portuale e il suo presidente, avrebbero commesso plurime illegittimità, oltre alla gravissima lesione del diritto di sciopero dei lavoratori favorendone l' illegale sostituzione con altri lavoratori, circostanza non scusabile e, ad avviso dell' interrogante inammissibile da parte dell' Autorità di sistema portuale che rappresenta lo Stato e deve garantire innanzitutto il rispetto delle leggi; inoltre tale illegittima autorizzazione dell' Autorità di sistema portuale ha provocato una sleale concorrenza verso la Culp, nonché un mancato avviamento al lavoro del proprio personale con un conseguente danno anche alle casse dello Stato e dell' Inps, in quanto, per il personale non impegnato la Culp ha dovuto far ricorso all' IMA (indennità di mancato avviamento al lavoro), posta a carico della stessa Inps. Infine l' Autorità di sistema portuale avrebbe consentito, in violazione del comma 7 dell' articolo 18 della legge n. 84 del 1994, ad un concessionario di un terminal contenitori Co.Na.Te.Co., di operare con proprio personale nell' area di un altro concessionario So.Te.Co. - :se il Ministro interrogato sia a conoscenza dei fatti denunciati e, ove essi trovino conferma, se e quali iniziative intenda assumere nei confronti dell' Autorità di sistema portuale che a **Napoli** dovrebbe rappresentare lo Stato e agire, in primis, per la difesa della legalità.



# Cronache Della Campania

Napoli

## Napoli, area terminal abusiva nel porto sequestrata da Capitaneria e Guardia Costiera

**Napoli.** La Capitaneria di **Porto** e la Guardia Costiera hanno posto sotto sequestro un' area di circa 600 metri quadrati all' interno del **porto** di **napoli**. E precisamente l' area nel piazzale Immacolatella Vecchia utilizzata negli ultimi anni come Terminal dalla Tirrenia. L' area in questione gestita dall' impresa De Luca, era completamente abusiva e sprovvista di qualsiasi autorizzazione. E inoltre la società non ha mai pagato niente al demanio marittimo proprietario della stessa. Inoltre l' area, utilizzata come parcheggio dalla società di navigazione e dove si trovano gabbioni per la vigilanza e servizi, è sprovvista delle più elementari norme di sicurezza. La società che gestisce l' area è stata denunciata alla magistratura. La Redazione.

Cronache Campania  
 LE ULTIME NOTIZIE IN TEMPO REALE DALLA CAMPANIA

**Napoli, area terminal abusiva nel porto sequestrata da Capitaneria e Guardia Costiera**  
 di La Redazione - 8 novembre 2019

Napoli. La Capitaneria di Porto e la Guardia Costiera hanno posto sotto sequestro un' area di circa 600 metri quadrati all' interno del porto di napoli. E precisamente l' area nel piazzale Immacolatella Vecchia utilizzata negli ultimi anni come Terminal della Tirrenia. L' area in questione gestita dall' impresa De Luca, era completamente abusiva e sprovvista di qualsiasi autorizzazione. E inoltre la società non ha mai pagato niente al demanio marittimo proprietario della stessa. Inoltre l' area, utilizzata come parcheggio dalla società di navigazione e dove si trovano gabbioni per la vigilanza e servizi, è sprovvista delle più elementari norme di sicurezza. La società che gestisce l' area è stata denunciata alla magistratura.

**La Redazione**

**I FATTI DEL GIORNO**

- Caserta, nuovo rogo di rifiuti nell'ex Mattatoio comunale
- A Napoli 14 gabelle particolari girate a rischio licenziamento
- Napoli, area terminal abusiva nel porto sequestrata da Capitaneria e Guardia Costiera
- Papa il dobbiamo denunciare, senza più tutto, così il macellano dei Decuriani incastrò il...
- Investita mentre va in bicicletta: innoce migrante braccante agricola

## Concessione a Cbs e Damarin Il Tar dà ragione all' Authority

Il Tar di Lecce, espressosi giovedì scorso, ha rigettato una nuova istanza cautelare avanzata dalle ditte Damarin e Cbs, già dichiarate decadute per inadempimento dalle concessioni demaniali marittime relative ad aree insistenti nel porto di Brindisi. A renderlo noto è l' **Autorità di sistema portuale** del mare Adriatico meridionale. «Attraverso le ordinanze, quindi, il collegio giudicante - si legge nella nota dell' ente - ha confermato gli effetti dei due decreti monocratici già emessi, inaudita altera parte, dallo stesso Tribunale, il 22 ottobre scorso. Si tratta di un ulteriore successo legale dell' ente **portuale**, nell' ambito dell' annosa vicenda giudiziaria che sta segnando, ora, gli ultimi passi per la riacquisizione della disponibilità delle aree demaniali marittime del porto di Brindisi, considerate strategiche per la cantieristica navale, attualmente detenute dalle due ditte, nonostante sia stato adottato un provvedimento di decadenza nei confronti di ciascuna di esse, riconosciuto pienamente valido, efficace e legittimo dall' **Autorità** Giudiziaria amministrativa». «Ora, l' Authority si attiverà - prosegue la nota - per attuare doverosamente lo sgombero e riacquisire l' area perché possa essere assegnata in anticipata occupazione al soggetto economico individuato dall' ente, all' esito di un procedimento ad evidenza pubblica: il Consorzio Cantieri Riuniti Del Mediterraneo (consorzio costituito tra le Società Operazione Srl di Napoli, S. & Y. Srl di Napoli e Marine Management & Supplies Srl di Napoli), in attesa della conclusione del procedimento. Un passaggio doveroso e fondamentale che tutelerà gli interessi di carattere patrimoniale ed erariale dell' ente, e soprattutto i lavoratori degli ex cantieri che, secondo il piano industriale presentato dal Consorzio, saranno totalmente riassorbiti dal nuovo concessionario». © RIPRODUZIONE RISERVATA.



# Brindisi Report

Brindisi

## Contenzioso cantieri Cbs - Damarin: altro punto per l' Authority

*Rigettata dal Tar la nuova istanza cautelare delle due società. L' Adsp: "Ora il passaggio al nuovo consorzio"*

BRINDISI - Nuovo pronunciamento favorevole all' **Autorità** di **sistema portuale** da parte del Tar di Lecce, che ieri giovedì 7 novembre, con i provvedimenti 653/2019 e 654/2019, ha rigettato l' ennesima istanza cautelare avanzata dalle società Damarin e Cbs, già dichiarate decadute per inadempimento dalle concessioni demaniali marittime relative alle aree di attività cantieristiche nel porto medio di Brindisi. Si tratta di orientamenti di conferma dei due decreti monocratici già emessi dallo stesso Tar il 22 ottobre scorso. È una ulteriore tappa di una vicenda giudiziaria annosa che vede l' Adsp impegnata nella riacquisizione delle aree demaniali marittime attualmente detenute dalle due ditte, nonostante sia stato adottato un provvedimento di decadenza nei confronti di ciascuna di esse, riconosciuto pienamente valido, efficace e legittimo dai giudici amministrativi. "Ora l' **Authority** si attiverà per attuare doverosamente lo sgombero e riacquisire l' area perché possa essere assegnata in anticipata occupazione, ai sensi dell' articolo 38 del Codice della Navigazione, al soggetto economico individuato dall' ente, all' esito di un procedimento ad evidenza pubblica: il Consorzio Cantieri Riuniti Del Mediterraneo (costituito tra le società Operazione Srl, S&Y Srl e Marine Management&Supplies Srl tutte di Napoli), in attesa della conclusione del procedimento", si legge in un comunicato della stessa Adsp. "Un passaggio doveroso e fondamentale che tutelerà gli interessi di carattere patrimoniale ed erariale dell' ente, e soprattutto i lavoratori degli ex cantieri che, secondo il piano industriale presentato dal Consorzio, saranno totalmente riassorbiti dal nuovo concessionario", conclude la nota. Il contenzioso davanti alla giustizia amministrativa è uno dei due fronti sui quali sta infatti sviluppando la crisi dei cantieri Damarin - Cbs. L' altro è quello della difesa dell' occupazione nel settore, e del rilancio su cui si è impegnato il consorzio subentrante nella concessione, con il suo piano industriale per il sito di Brindisi.

Economia

**BRINDISIREPORT**

**Contenzioso cantieri Cbs - Damarin: altro punto per l' Authority**

Rigettata dal Tar la nuova istanza cautelare delle due società. L' Adsp: "Ora il passaggio al nuovo consorzio"

3 novembre 2019 11:00



**1 più letti di oggi**

Politica: Accordo formato generale del 1° novembre all' E. dicembre

Ma cosa fare in questi giorni di crisi, non esiste la politica giusta?

C'è un accordo Abbadi? La ricerca in che grado di lavoro negli "industriali"?

La Cina continua, istituzioni e sindacati si preparano? "Noi si"

**B** RINDISI - Nuovo pronunciamento favorevole all' Autorità di sistema portuale da parte del Tar di Lecce, che ieri giovedì 7 novembre, con i provvedimenti 653/2019 e 654/2019, ha rigettato l' ennesima istanza cautelare avanzata dalle società Damarin e Cbs, già dichiarate decadute per inadempimento dalle concessioni demaniali marittime relative alle aree di attività cantieristiche nel porto medio di Brindisi. Si tratta di orientamenti di conferma dei due decreti monocratici già emessi dallo stesso Tar il 22 ottobre scorso.

È una ulteriore tappa di una vicenda giudiziaria annosa che vede l' Adsp impegnata nella riacquisizione delle aree demaniali marittime attualmente detenute dalle due ditte, nonostante sia stato adottato un provvedimento di decadenza nei confronti di ciascuna di esse, riconosciuto pienamente valido, efficace e legittimo dai giudici amministrativi.

"Ora l' Authority si attiverà per attuare doverosamente lo sgombero e riacquisire l' area perché possa essere assegnata in anticipata occupazione, ai sensi dell' articolo 38 del Codice della Navigazione, al soggetto economico individuato dall' ente, all' esito di un procedimento ad evidenza pubblica: il Consorzio Cantieri Riuniti Del Mediterraneo (costituito tra le società Operazione Srl, S&Y Srl e Marine Management&Supplies Srl tutte di Napoli), in attesa della conclusione del procedimento", si legge in un comunicato della stessa Adsp.

# Il Nautilus

Brindisi

## PORTO DI BRINDISI: VIOLAZIONE DELLO SCHEMA DEL TRAFFICO MARITTIMO - COMANDANTE DENUNCIATO E SANZIONATO

I fatti sono accaduti nella notte tra il 9 e 10 ottobre scorso e hanno riguardato la DIANA S, una nave da carico lunga 78 metri battente bandiera della Repubblica di Moldavia con 9 membri di equipaggio a bordo, partita da Brindisi e diretta nel porto cipriota di Limassol. Subito dopo la partenza in tarda serata, il Comandante, E.A. cittadino dell' Azerbajian di 34 anni, si è reso responsabile della violazione della norma che prevede di utilizzare lo schema di separazione del traffico procedendo lungo la corsia in uscita, reso obbligatorio dall' ordinanza della Capitaneria di Porto n. 72/2013. La nave è invece stata condotta sui bassi fondali appena fuori dal porto di Brindisi, nel tratto di mare compreso tra le Isole Pedagne e Capo di Torre Cavallo. Il centro di controllo del traffico marittimo della Guardia Costiera di Brindisi (V.T.S. - Vessel Traffic Service) monitorava la nave fin dal momento del disormeggio. I militari si sono accorti immediatamente della manovra errata ed hanno contattato il bordo ordinando al Comandante di cambiare rotta e procedere in 'acque sicure' impiegando il canale in uscita. Dalla nave è stato risposto di aver ricevuto l' ordine ma, inspiegabilmente, la stessa ha continuato a procedere in direzione sbagliata, noncurante dei ripetuti avvisi e ordini impartiti dal V.T.S. Brindisi che, stante la situazione in atto, aveva già allertato ed inviato in zona la dipendente unità specializzata nel soccorso marittimo CP 844. A quest' ultima sono stati affiancati anche un rimorchiatore della Soc. Barretta e le pilotine delle locali Corporazione dei Piloti e Gruppo Ormeggiatori. Pochi istanti dopo la nave si è incagliata su un basso fondale roccioso salvo poi disincagliarsi, autonomamente, intorno alle 3 del mattino. Il Comandante, dichiarando che a bordo era tutto in ordine e che il motore, l' elica, il timone e il fondo della nave non avevano subito danni, riprendeva il viaggio verso la sua successiva destinazione, sottraendosi però ai controlli di sicurezza della Guardia Costiera. Il mattino del giorno 10 ottobre, a seguito di un' ispezione subacquea sul punto di incaglio disposta dalla Capitaneria ed eseguita dal titolare della Ditta DAL PONT, si è evidenziato il danneggiamento della scogliera su cui il natante si era poggiato. A conclusione di una lunga serie di accertamenti effettuati dal personale delle sezioni S.A.R. (Search & Rescue), Sicurezza della Navigazione, Tecnica e Polizia Giudiziaria della Guardia Costiera di Brindisi, il Comandante è stato deferito alla competente Autorità Giudiziaria per gravissime violazioni del Codice della Navigazione e Codice Penale: navigazione in zone vietate, falsità ideologica, falsa rotta, danneggiamento della nave, inosservanza di norme sulla sicurezza della navigazione, attentato alla sicurezza dei trasporti, inosservanza di provvedimenti dell' Autorità, danneggiamento, distruzione e deturpamento di bellezze naturali. In aggiunta, al Comandante sono stati elevati 3 verbali amministrativi, previsti nell' importo massimo di 6.197 cadauno, come conseguenza delle violazioni che hanno determinato la commissione dei reati per cui è stato deferito.



## A Brindisi nuova concessione ai Cantieri Riuniti Mediterraneo

**BRINDISI** Il comitato di gestione dell'Autorità di Sistema Portuale dell'Adriatico Meridionale, nel corso della recente seduta del 30 ottobre, si è favorevolmente espresso all'unanimità sulla possibilità di rilasciare titolo di legittimazione per l'utilizzo di mq 34.460 di aree demaniali marittime nel porto di Brindisi a favore del Consorzio Cantieri Riuniti del Mediterraneo, apprezzando positivamente il piano industriale dallo stesso presentato, la solidità finanziaria, il portafoglio clienti delle imprese aderenti al Consorzio stesso (Operazione srl, S&Y srl e Marine Management & Supplies srl, tutte di Napoli), le prospettive di rilancio produttivo e dell'occupazione. È stato anche stato valutato con soddisfazione l'impegno alla immediata assunzione di 19 lavoratori già alle dipendenze dei precedenti concessionari. A seguito di una lunga serie di incontri, si è configurata una soluzione efficace alla precedente realtà pesantemente negativa, attraverso l'intervento del nuovo operatore della cantieristica, il Consorzio su indicato che si è proposto per la gestione delle aree demaniali con un piano industriale di significativa rilevanza, e che, in particolare, ha assunto l'impegno di corrispondere all'Ente portuale tutti i canoni non versati dalle società già concessionarie, nonché di assumere tutto il personale già alle loro dipendenze, per un totale di 19 persone. Tale soluzione aveva peraltro già ottenuto pieno riconoscimento e soddisfazione unanime sottolinea l'AdSP nel corso di un recente incontro congiunto presso la prefettura di Brindisi, tenuto conto dell'importante obiettivo sostenuto dalle Organizzazioni Sindacali in ordine al mantenimento dei livelli occupazionali e di nuovo sviluppo delle attività produttive che i precedenti concessionari non sono stati in grado di assicurare negli ultimi anni. Manca ora l'ultimo passaggio: la riconsegna all'Autorità di Sistema dei beni occupati da parte dei precedenti concessionari, allo scopo di consentire la formalizzazione della concessione al Consorzio che nell'immediato costituisce l'unica seria e concreta possibilità di riavviare spedatamente le attività produttive con il conseguente riassorbimento dei lavoratori, attraverso l'insediamento del nuovo soggetto investitore che potrà garantire il proficuo utilizzo dei beni appartenenti al demanio marittimo, obiettivo questo che costituisce la missione istituzionale dell'Autorità di Sistema Portuale.



## Zes, tocca alle aziende Finito l' iter burocratico

*Doppio incontro la prossima settimana Il primo a Bari e l' altro venerdì a Taranto Borraccino: «Adesso serve un' altra forza propulsiva per attrarre investitori»*

Zona economica speciale jonica: completato il percorso tecnico parte la sfida. E la prossima settimana ci saranno nuovi incontri con le associazioni locali e regionali per discutere della Zes. La Zes in cui ricade **Taranto** è una zona logistica definita interregionale in quanto si allarga anche alla Basilicata (la parte lucana comprende Ferrandina e la Val Basento, in provincia di Matera fino a Potenza nell' area da Melfi a Tito) e che ha quali snodi logistici e strategici in prima battuta il **porto di Taranto**, l' Aeroporto di Grottaglie e il Centro Intermodale di Francavilla Fontana della vicina provincia di Brindisi. «Superata la fase burocratica delle istituzioni delle due Zone economiche speciali interregionali, jonica e adriatica, parte la vera sfida, sulla quale puntiamo per lo sviluppo socio-economico dei nostri territori». Lo afferma in una nota l' assessore allo Sviluppo economico della Regione Puglia, Mino Borraccino. «Il nostro impegno - aggiunge - ci ha visti occupati su vari fronti. Ora è il momento di intensificare il confronto anche con le associazioni di volontariato e le associazioni no profit, presenti in tutte le province pugliesi, per raccogliere ulteriori contributi di idee propedeutiche all' avvio del Piano di marketing delle due Zone economiche speciali pugliesi». «Lo faremo incontrando i rappresentanti delle associazioni - annuncia - giovedì 14 novembre, a partire dalle ore 15, presso la Fiera del Levante, a Bari, per quanto riguarda la Zes Adriatica; mentre venerdì 15 novembre, a partire dalle 10, presso la Camera di Commercio di **Taranto** per la Zes jonica». Si tratta - rileva l' assessore - di due incontri importanti in cui come Regione, assieme alle due Autorità Portuali pugliesi, ascolteremo i contributi delle associazioni presenti sul territorio, aprendo quindi all' utile confronto sulle opportunità offerte da questo straordinario strumento di sviluppo. «Sinora - prosegue Borraccino - si è parlato tanto di Zes, del grande lavoro portato avanti dalla Regione Puglia e dalle Autorità Portuali per la redazione del Piano strategico. Un intenso percorso, di concerto anche con le Regioni Basilicata e Molise, che ha portato ai decreti istitutivi delle due Zone Economiche Speciali interregionali grazie alla proficua e leale collaborazione istituzionale con il precedente Governo». Adesso che il percorso burocratico-amministrativo è finalmente completato - sottolinea - «serve dotare le Zes di un' altra forza propulsiva da mettere in campo, con tutte le sue dinamiche, per un' applicazione organica dello strumento stesso che mira innanzitutto a creare sviluppo ed attrarre nuovi investitori nella nostra regione». «Una sfida ambiziosa - conclude - a cui noi risponderemo con la forza delle idee e con il grande lavoro che già abbiamo dimostrato di saper mettere in campo. Serve il contributo di tutti per costruire insieme nei prossimi mesi dei Piani di marketing che possano rendere attrattive le Zes anche da parte degli investitori esteri». Attualmente le imprese joniche, presenti all' interno dell'aperimetrazione della Zes, possono già presentare le proprie domande per usufruire del credito di imposta. Gli incentivi economici previsti saranno sugli investimenti realizzati entro il 31 dicembre del prossimo anno, nel range della soglia massima di 50 milioni di euro di investimento. Per le imprese manifatturiere, logistico-distributive e di servizi che si insedieranno, (oltre all' auspicato insediamento di start up e la creazione di imprese prevalentemente



# Quotidiano di Puglia (ed. Taranto)

Taranto

---

high tech), sono previsti benefici fiscali, procedure facilitate e semplificazioni amministrative per un' azione di effettiva sburocratizzazione dei consueti iter. © RIPRODUZIONE RISERVATA.

## La Nuova Sardegna

Olbia Golfo Aranci

### I lavoratori Sinergest restano a terra

*La gestione della stazione marittima passa alla Port authority. Il presidente Deiana: la legge non ci consente di assumerli fronte del porto Presunti falsi: Fiordalisi dal gip il 17 dicembre fronte del porto*

Due richieste di archiviazione - la prima da parte della Procura di Roma, la seconda, da parte della Procura di Tempio -, un'udienza dal gip fissata per il 17 dicembre e l'attenzione della Procura generale che sta acquisendo ed esaminando gli atti del fascicolo per valutare la sussistenza dei presupposti per un'eventuale avocazione. Sono gli ultimi sviluppi dell'inchiesta sul presunto reato di falso contestato all'ex procuratore di Tempio Domenico Fiordalisi, indagato dalla stessa procura che aveva retto per quattro anni (fino al settembre 2017). Al magistrato calabrese, la Procura di Tempio contesta di aver modificato dei fascicoli d'indagine (aggiungendo delle postille a penna) quando non era più alla guida della procura gallurese. Il Consiglio superiore della magistratura aveva chiesto a Fiordalisi spiegazioni sulla mancata iscrizione di oltre mille notizie di reato. E i presunti falsi, stando all'accusa, sarebbero stati commessi in quel contesto, quando Fiordalisi era ritornato in Gallura per vedere gli atti negli uffici della Procura per poter, poi, fornire i chiarimenti richiesti al Csm. Addebiti sempre negati dall'ex procuratore. A dicembre il gip del tribunale di Tempio dovrà decidere se archiviare o meno il fascicolo come chiesto dalla Procura di Tempio e, prima ancora, dalla Procura di Roma. Sul caso però ha rivolto la sua attenzione anche la Procura generale che sta acquisendo gli atti per valutare un'eventuale avocazione a sé del fascicolo. (t.s.) di Giandomenico Melew

OLBIA «Dal primo gennaio 2020 gestiremo noi la stazione marittima del porto Isola Bianca di Olbia. Per noi sarà impossibile assumere i lavoratori della Sinergest, la legge non ce lo consente. Siamo pronti a prendere in considerazione, però, tutte le strade legalmente perseguibili per garantire la continuità del lavoro per le professionalità che attualmente sono impiegate nel porto di Olbia». Massimo Deiana, presidente dell'**Autorità portuale** della Sardegna, affronta in prima persona una questione che scotta. Il destino dei lavoratori di Sinergest - una trentina i dipendenti diretti, più gli stagionali - sarebbe quindi nelle mani di Sinergest. Di una proposta di finanza di progetto per la stazione marittima che, esaurita la prima fase dell'avviso esplorativo di sollecitazione al mercato, che non ha registrato concorrenti, potrebbe arrivare alla Port authority in qualunque momento. Riaprendo i giochi. Fino a quel frangente, però, sarà l'**Autorità portuale** a svolgere il ruolo che per trent'anni ha esercitato la Sinergest, società a capitale misto pubblico-privato, che vede come socio di maggioranza la Moby di Vincenzo Onorato, affiancata in quota minoritaria anche dal Comune di Olbia. La critica. Deiana mantiene un profilo tecnico, inevitabile per il suo ruolo, anche se non manca di lanciare qualche frecciata. «Ammetto che dal concessionario Sinergest mi sarei aspettato un atteggiamento più aperto - spiega Deiana -. Ora la procedura è terminata, ma chiunque può presentare un'offerta di finanza di progetto. La valghieremo e nel caso potremmo metterla a gara con altri eventuali concorrenti. Al momento non ci sono pretendenti,

The image shows a newspaper page from 'La Nuova Sardegna' dated Saturday, November 9, 2019. The main headline is 'FRONTE DEL PORTO I lavoratori Sinergest restano a terra'. Below the headline is a sub-headline: 'La gestione della stazione marittima passa alla Port authority. Il presidente Deiana: la legge non ci consente di assumerli'. There is a photograph of a man in a suit, likely Massimo Deiana, and several columns of text. On the right side, there are advertisements for 'CAREDDU art' and 'autunno in relax!'. At the bottom, there is a small advertisement for 'Villadei di Costa Concordia' with prices for different services.

## La Nuova Sardegna

Olbia Golfo Aranci

---

dunque siamo noi a dover assumere la gestione. Verificheremo le imprese che hanno in essere servizi con la Sinergest e chi ha in concessione spazi commerciali. Saranno messi a gara. Non potrei agire diversamente, in caso contrario arriverebbe la Corte dei conti a contestare il mio operato». Gli introiti. Alla base dell' atteggiamento attendista di Sinergest e di altri potenziali player interessati all' Isola Bianca ci sarebbe una questione normativa. Finora il concessionario dei servizi portuali incassava direttamente le tasse versate dai passeggeri. Per l' Isola Bianca, primo porto commerciale in Italia con quasi tre milioni di transiti all' anno, un tesoretto che oscilla tra gli 8 e i 9 milioni di euro. La riforma portuale ha eletto le Adsp come soggetti legittimati a incassare le tasse di imbarco. Così ora a Olbia sarà la Port authority a incassare, garantendo al concessionario un introito fisso di un milione e 900 mila euro. «Una cifra stabilita da un advisor sulla base di uno studio scientifico - precisa il presidente Deiana -. Il concessionario ha una serie di aree e servizi portuali potenzialmente molto redditizi, certo ora bisogna essere efficienti. L' advisor ha calcolato i potenziali guadagni, sulla base degli investimenti». In questo scarto, determinato dalla legge, tra un incasso sicuro compreso tra gli 8 e i 9 milioni di euro all' anno, sui quali corrispondere all' Autorità portuale una percentuale del 25% e il milione e 900 mila euro fissi previsti a partire dal 2020, starebbe il motivo della mancata partecipazione di Sinergest e altri operatori all' avviso di sollecitazione al mercato. Una mancata convenienza economica che lascia sul tappeto la questione di trenta lavoratori della Sinergest, con le lettere di licenziamento in tasca. ©RIPRODUZIONE RISERVATA.

# Il Nautilus

Cagliari

## Turismo, destinazione Sardegna. Assessore Chessa: "Dialogo con operatori per nuove strategie"

L'assessore regionale del Turismo, Gianni Chessa, è intervenuto all'incontro "Destinazione Sardegna: strategie per il turismo", che si è svolto questa mattina al 'Business center' dell'aeroporto di Cagliari

Cagliari- "L'obiettivo di questi incontri è quello di far dialogare, tra loro e con le Istituzioni, gli operatori del 'sistema turismo' in Sardegna, facendo scaturire proposte, idee e suggerimenti per la programmazione 2020. Lo ha detto l'assessore regionale del Turismo, Gianni Chessa, nel suo intervento di apertura dell'incontro "Destinazione Sardegna: strategie per il turismo", che si è svolto questa mattina al 'Business center' dell'aeroporto di Cagliari. "Siamo una Regione che investe molto nel turismo, settore che deve affermarsi come volano fondamentale per l'economia dell'Isola - ha aggiunto Chessa - Perciò, abbiamo deciso di affrontare alcuni aspetti di vitale importanza per il settore, come trasporti, accoglienza, servizi e stagionalizzazione. Altro aspetto importante per una corretta programmazione è rappresentato dalla disponibilità dei dati statistici, che occorre avere certi e per tempo. Su questo aspetto dobbiamo lavorare, anche insieme agli operatori, per mettere a punto un'organizzazione adeguata. Il prodotto 'Sardegna' funziona, ma deve essere migliorato, stabilendo obiettivi e soluzioni". "Ovviamente, i trasporti rappresentano un settore strategico nell'ambito del turismo - ha sottolineato l'assessore regionale dei Trasporti, Giorgio Todde - Dobbiamo farci trovare pronti per affrontare le prospettive future, soprattutto in tema di continuità territoriale aerea e marittima, sebbene in quest'ultima la Regione non abbia alcuna competenza, così da affermare definitivamente il diritto dei Sardi alla mobilità". Nell'ambito di tre tavole rotonde tematiche ("I trasporti come elemento fondamentale per lo sviluppo dei flussi turistici: stato dell'arte e prospettive future"; "Accoglienza e servizi: innovare per crescere"; "Destagionalizzazione: modelli di sviluppo e nuovi attrattori turistici") sono intervenuti anche **Massimo Deiana** (presidente Autorità di sistema portuale della Sardegna), Chicco Porcu (presidente Arst), Silvio Pippobello (Gearar, Aeroporto di Olbia), oltre ai rappresentanti di Federalberghi, Fata Federcamping, Fiavet, Unioncamere, Confcommercio, Confindustria, Confapi, Confesercenti, compagnie di navigazione ed aziende turistiche.



Fondamentale la collaborazione con la Calabria, nonostante il dissenso verso la nuova Authority

## Autorità di sistema portuale dello Stretto I primi giorni di un Mega cambiamento

*Intenso lavoro per il nuovo presidente: l'innovazione tra le priorità della sua azione*

MESSINA - Si apre una nuova stagione per l'area dello Stretto, che con la sedicesima Autorità di sistema portuale potrebbe trovare quella centralità inseguita e mai raggiunta in passato. Innovazione tecnologica, potenziamento della dotazione organica e dialogo tra Sicilia e Calabria per lavorare su interessi comuni e crescere. È questo l'approccio al ruolo del presidente dell'Autorità di sistema dello Stretto Mario Paolo Mega, insediatosi da qualche settimana. La priorità è dare piena operatività all'Ente con il Piano triennale che dovrà essere approvato entro novanta giorni dalla nomina del Comitato di gestione. L'Autorità portuale di Messina, commissariata da tre anni, era l'unica rimasta operativa dopo la riforma del 2016, raggiungendo risultati importanti per la città, tra cui il Piano regolatore del porto, il riconoscimento della Zes, il percorso per la riqualificazione della Zona Falcata. Il neo presidente Mega ha affermato di volere partire proprio dal buon operato del commissario Antonino De Simone, ma ci sono anche sfide nuove che lo aspettano e su cui è necessario imprimere diverse metodologie e obiettivi. Mega è arrivato dall'Autorità portuale di Bari, dove era dirigente tecnico del servizio Infrastrutture, Innovazione tecnologica e Pianificazione strategica. È stato anche componente del Comitato tecnico di **Assoport** per la creazione di sistemi di trasporto intelligenti. Proverò a innovare ha affermato - anche se in continuità con la buona amministrazione del mio predecessore De Simone. Conosco i processi funzionali dei porti e sono convinto che oggi la tecnologia possa costituire un grande appeal per operatori e investitori, soprattutto in vista delle Zes. Spero di realizzare un programma di innovazione tecnologica, per far diventare i porti dello Stretto moderni, evoluti e pronti a dialogare col mondo esterno sui parametri dell'industria 4.0. Fondamentale appare così il dialogo con la Calabria, regione che ha mostrato un aspro dissenso per la nuova Authority, impugnando davanti alla Corte Costituzionale la legge che la istituisce. Il ricorso dovrebbe essere discusso il prossimo 28 gennaio. Spero ha detto Mega - che venga riconosciuta la correttezza dell'operato del Parlamento. Non per me, in quanto tornerei a fare il dirigente a Bari, ma perché sarebbe in pericolo l'autonomia dell'area dello Stretto, che non risolverebbe i problemi con un'unica Authority a Gioia Tauro. Chiederò d'incontrare i presidenti delle regioni Sicilia e Calabria, per concordare azioni sui nostri porti visto che, a prescindere dal ricorso, dobbiamo operare per il territorio. Mega ha ricordato inoltre che quando sarà pronto il nuovo porto di Tremestieri e tutto il traffico sarà spostato a Sud, l'interfaccia naturale non potrà più essere Villa San Giovanni ma Reggio Calabria e la soluzione prevista dal Governo è un nuovo porto nella zona di Pentimele. Ipotesi che la Calabria ha già bocciato. Questo ha commentato - dimostra quanto sia necessaria l'Autorità dello Stretto. È il Comitato di gestione, dove ci sono i rappresentanti di Sicilia e Calabria, tramite il Piano regolatore di sistema portuale, che deve decidere qual è la soluzione migliore. Tempi più brevi di attraversamento non sono un vantaggio soltanto per gli armatori, perché ci può essere una frequenza maggiore e si può ragionare sulla riduzione dei costi. Le strategie, in pratica, devono andare oltre le singole realtà, anche in relazione al nuovo Prp di cui Messina si è finalmente dotata dopo oltre sessant'anni. Dovremo confrontarci con il Piano regolatore di sistema portuale ha affermato Mega - per definire la crescita dei singoli porti e condividere soluzioni di mobilità e trasportistiche anche in relazione alle Zes.



# Quotidiano di Sicilia

Messina, Milazzo, Tremestieri

---

Gli imprenditori devono sapere di avere a disposizione un corridoio veloce. In merito alla Zona Falcata, infine, Mega ha confermato gli impegni presi in passato da De Simone. Avrò l'onere ha concluso - di intercettare risorse per la fase di bonifica. È meritorio quanto fatto fino a ora, ma potremo dire di aver risolto il problema quando quelle zone saranno utilizzate per nuove finalità. Lina Bruno

Riflettori sul rapporto con i rappresentanti dei Comuni su cui insistono i porti del sistema

## Potenziare il dialogo con gli Enti locali

Vertice a Milazzo con l'Amministrazione comunale retta dal sindaco Formica

MILAZZO (ME) - Il neo presidente dell' **Autorità portuale di sistema**, Mario Paolo Mega, è stato nei giorni scorsi a Palazzo dell' Aquila per incontrare il sindaco Giovanni Formica. Al vertice hanno partecipato anche il comandante della Capitaneria di porto, Francesco Terranova, gli assessori Pierpaolo Ruello e Carmelo Torre e il presidente dell' Area marina protetta, Giovanni Mangano. Mega ha detto di ritenere "strategico" il rapporto diretto con le municipalità locali e 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.

The image shows a page from the newspaper 'Messina Metropolitana'. The main headline is 'Potenziare il dialogo con gli Enti locali' (Strengthening dialogue with local entities). The sub-headline reads 'Vertice a Milazzo con l'Amministrazione comunale retta dal sindaco Formica' (Meeting in Milazzo with the municipal administration led by Mayor Formica). The article text is partially visible, mentioning the 'Autorità di sistema portuale dello Stretto' and 'I primi giorni di un Mega cambiamento'. There are several small photographs and a portrait of a man, likely Mayor Giovanni Formica. The page also features a sidebar with 'PUBBLICITÀ ENTI PUBBLICI' and other news snippets.



## Il primo cittadino: "Indispensabile una visione di sviluppo condivisa"

MILAZZO (ME) - Il sindaco Giovanni Formica ha condiviso gli intenti programmatici del nuovo presidente dell' **Autorità portuale di sistema**, auspicando che prima di avviare una concertazione si possa conoscere "la "visione che si vuole dare a questo bacino **portuale**, nella considerazione che le proiezioni sono diverse rispetto a dieci venti anni fa". Il primo cittadino ha poi sottolineato che sino a 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 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, al ruolo dei Molini Lo Presti e alle scelte da fare per estendere il bacino **portuale** sino a Giammoro.



# La Sicilia

Messina, Milazzo, Tremestieri

Giardini

## Al porto via ai lavori per trasformare il molo di Schisò in un monumento

Giardini. Sono iniziati i lavori per l'opera monumentale di Arte Pubblica che l'artista Danilo Bucchi realizzerà al porto di Schisò, per la 9ª edizione di Emergence Festival, il Festival internazionale di Interventi urbani promosso dall'Associazione culturale "Emergence" guidata da Giuseppe Stagnitta, con il patrocinio del Comune di Giardini Naxos. Quest'anno il progetto si avvarrà della collaborazione dell'Accademia delle Belle Arti di Catania, che ha già fatto sentire il proprio sostegno inviando quattro studenti di pittura che collaboreranno con l'artista romano. Lo scopo del progetto è quello di trasformare l'ecomostro (ovvero il molo che deturpa l'ambiente estetico della bellissima baia) in un vero e proprio monumento del XXI secolo, attraverso un fare contemporaneo basato sull'idea del riciclo, in questo caso di una struttura pubblica che continuerà ad essere utilizzata come molo di approdo per le barche, facendolo rivivere come opera d'arte. «Monumento - spiega Stagnitta - che diventerà un simbolo rappresentativo della famosa cittadina turistica siciliana, comunicando un messaggio identitario di apertura verso i popoli del Mediterraneo e del mondo intero». Danilo Bucchi interagirà con l'opera già esistente realizzata da Boris Hoppek nel 2017, durante il G7 di Taormina, il suo "Negritos" che rappresenta uno schiavo di colore. L'intervento di Bucchi ha l'ambizione di creare un racconto narrativo, attraverso i suoi personaggi rappresentativi del suo lavoro segnico che tenteranno di salvare il "Negritos" in mare. Francesca Gullotta.

XVIII LA SICILIA Sabato 9 novembre 2019  
Jonica messinese



### Tassa di soggiorno vicina al record dei tre milioni

TAORMINA. Al 31 ottobre scorso Palazzo dei Giurati ha già incassato due milioni 835mila euro, cifra pari in meno rispetto a un anno fa.

La somma potrebbe essere incrementata dagli alberghi che non hanno ancora versato...

### «Suolo pubblico, niente concessioni a chi non paga»

L'assessore Capria anticipa precise sul nuovo regolamento...



# La Sicilia

Palermo, Termini Imerese

la cisl chiede un tavolo per sbloccare le opere

## La Regione: «Daremo più risorse a Termini Imerese»

palermo. A Termini Imerese l' unica zona che abbia ancora prospettive di sviluppo è il porto, grazie agli investimenti programmati dall' **Autorità di sistema** del mare guidata da Pasqualino Monti. Alle spalle c' è solo deserto: nell' area industriale funzionano al minimo la centrale Enel, qualche Pmi e centri commerciali. La disoccupazione è totale: le famiglie che percepiscono il Reddito di cittadinanza sono 1.230, numero che coincide con quello del bacino di disoccupati del vecchio settore automotive ex Fiat. Ieri la Cisl e la Fim-Cisl hanno riunito i vertici a Termini per chiedere lo sviluppo del comprensorio termitano, proponendo «un tavolo tecnico per accelerare la realizzazione delle opere previste dall' Accordo di programma». E dagli assessori regionali Marco Falcone e Mimmo Turano è arrivato l' impegno a istituire il tavolo: «Destineremo più risorse per la zona di Termini», hanno detto. Per segretari generali Cisl Palermo Trapani, Leonardo La Piana, e Fim Cisl Palermo Trapani, Antonio Nobile, «la scarsa competitività dovuta a carenze di infrastrutture secondarie e immateriali rende impossibile fare industria e aprire a diverse ipotesi di investimento». Secondo il segretario regionale Sebastiano Cappuccio «lo sviluppo di questo territorio può trainare quello del resto della regione».

LA SICILIA, sabato 9 novembre 2019

Primo Piano

### Conte all'Ilva: «Non ho la soluzione in tasca»

Taranto. Tra operai e ambientalisti, davanti allo stabilimento. Pressing su Mittal che tace. Di Maio: «Adempia ai suoi impegni, no allo scudo penale». Infilati in terra fuori, si guarda alla Cina, ma anche alla nazionalizzazione



Il segretario della Cisl, Maurizio Contino, è stato visto in un'aula di una scuola di Taranto, dove si sta svolgendo un incontro con i lavoratori dell'Ilva. Contino è seduto a un tavolo con altri uomini, alcuni dei quali sono operai. L'atmosfera sembra seria e concentrata.

LA CIGL CHIEDE UN TAVOLO PER SBLOCCARE LE OPERE  
La Regione: «Daremo più risorse a Termini Imerese»



Un gruppo di persone, probabilmente i vertici della Cisl e della Fim-Cisl, sono riuniti in una sala per discutere. Sono seduti attorno a un tavolo, e sembrano in pieno dialogo.

**Trattativa con doppio rischio di una crisi di governo**  
Di Maio e Franceschini: piano B l'ipotesi. Tonino dopo la manovra per rafforzare programma ed fisco, insieme con il M5S

**Avvisi Professionali del Mondo Medico**

**ENRICHIMENTO ANALITICO DELLA TERAPIA**  
Prof. Angelo Spadaro - Centro di riferimento della terapia oncologica in Sicilia, Catania

**NEURORICAMBIO ONCOLOGICO A VERTICALE**  
Per informazioni: Tel. 091.400.0000 - www.angelo-spadaro.it



## Conferenza stampa del viceministro delle Infrastrutture Cancelleri presso la sede del Provveditorato OO.PP. Sicilia e Calabria

### Trasporti in Sicilia, il 2020 l' anno della svolta

*Soluzioni in vista: dal ponte Himera alla Pa -Ag, passando per i collegamenti aerei e il passante ferroviario*

PALERMO - Nel 2020 i tanti problemi che affliggono la struttura viaria siciliana a partire dal ponte Himera per arrivare alla Palermo -Agrigento, troveranno una soluzione. Lo ha dichiarato il viceministro delle infrastrutture e dei trasporti, Giancarlo Cancelleri durante una conferenza stampa tenutasi presso la sede del Provveditorato OO.PP. Sicilia e Calabria, situata a Palermo a Piazza Verdi. Il viceministro, insieme al direttore del Provveditorato, Gianluca Ievolella, hanno presentato il piano d' interventi e alcuni dei progetti allo studio per rimettere in moto il settore infrastrutturale, oggi bloccato dalla burocrazia. Per i lavori ferroviari sono disponibili più di 10 miliardi d' investimenti e, nelle prossime settimane, il viceministro incontrerà l' amministratore delegato Da sinistra: Ievolella e Cancelleri (fs) legato delle Ferrovie dello Stato per ridurre al minimo i tempi morti, in collaborazione con lo stesso Provveditorato. Quest' ultimo diventerà centrale nei prossimi mesi non soltanto nel monitoraggio ma nella spinta propulsiva che può dare ai lavori stessi. Inoltre, sono in corso le discussioni con le compagnie aeree come l' Alitalia per rilanciare gli aeroporti siciliani di Birgi e di Comiso, che nonostante i 50 milioni di euro d' investimenti, sono sotto sfruttati, anche per i ritardi della Regione siciliana. Ora, la Commissione europea ha comunicato di iniziare a discutere sulla tariffazione sociale, per cui nel Governo si sta dibattendo se applicare i rimborsi parziali dei biglietti aerei ipotizzati a determinate categorie di utenti o solo per quelli che manifestino esigenze di salute. Tale direttiva, nel secondo comma, fa riferimento a condizioni di particolare isolamento che le isole hanno per loro natura e che le pone in una condizione di svantaggio nei trasporti. Si ipotizza un fondo nazionale che sarà discusso a breve con la ministra De Micheli per realizzare gli interventi. Il viceministro ha dichiarato che le attuali tariffe aeree praticate dalle compagnie sono troppo elevate e che si sta impegnando per trovare soluzioni adeguate nel più breve tempo possibile. Per il passante ferroviario di Palermo, invece, il Provveditore Ievolella ha dichiarato che i finanziamenti potrebbero venire dalla misura europea definita ultimo miglio, pensata proprio per collegare le città e la grande viabilità agli aeroporti vicini. Inoltre, Palermo potrebbe essere interessata da un altro progetto, concordato con l' **Autorità portuale**, con il comune di Palermo, con la Regione e con l' Anas, di un tunnel sottomarino che collegherà l' autostrada Palermo Messina con il tratto Palermo -Trapani. In pratica, questo tunnel, finanziato con fondi Ue, eviterà la città, partendo come diramazione dalla zona di Ciaculli, passerà davanti al porto e raggiungerà la zona l' Ospedale Cervello con un impatto minimo sulla città. Questo progetto di un miliardo e 200 milioni di euro dovrebbe durare 4/5 anni grazie alle moderne macchine industriali e non sarà previsto un pedaggio. Il provveditorato ha dichiarato che la decisione spetta al Ministero, fatto confermato dallo stesso Viceministro che ha ammesso che Palermo manca di una bretella autostradale finora. Lo stesso viceministro ha, poi, affermato sulla Palermo -Agrigento: "Spero che il 22 mi diano la lista degli affidatari tramite accordi raggiunti, così da poter concludere tutti i cantieri, restituendo la

# Quotidiano di Sicilia

Palermo, Termini Imerese

---

tranquillità ai cittadini di quei luoghi. Poi, partiranno le nuove progettazioni per il tratto agrigentino, che, su richiesta del Governo all' Anas, non prevedano più di interrompere i tratti stradali in uso, così da evitare disagi alla popolazione".

# La Sicilia

Palermo, Termini Imerese

## Palermo, tunnel per collegare la A29 e la Pa-Ct

Giuseppe BiancaPalermo. Un tunnel, ma anche un passante autostradale di collegamento destinato a diventare strategico nella mobilità degli snodi autostradali per Catania e Trapani e che consenta di bypassare, di fatto, il lungo e spesso ingolfato attraversamento di Viale Regione Siciliana a Palermo. Un un percorso sotto terra che attraversa la città creando uno svincolo per il porto e gli imbocchi all' altezza dell' uscita autostradale di Villabate a Palermo e di quella dell' ospedale Cervello. Il viceministro alle Infrastrutture Giancarlo Cancellieri è intervenuto ieri a Palermo per presentare la nuova opportunità di semplificazione che riguarda la viabilità della Palermo-Mazara del Vallo e quella della Palermo-Catania. Sarebbero questi i segmenti infatti a trarre il maggiore beneficio dal progetto redatto dall' **Autorità portuale** in collaborazione con Regione, Anas e Comune di Palermo. L' opera, come ha confermato il provveditore alle opere pubbliche di Sicilia e Calabria Gianluca Ievolella, che ha illustrato l' opera, dovrà essere realizzata in 5 anni: «Se è stato fatto il tunnel di 53 chilometri nel canale della Manica- ha detto- non capisco perché non dovrebbe essere realizzato quello di 12 Km a Palermo». Che sia ottimismo ben riposto o audacia degli ardimentosi una cosa è certa, la politica dovrà fare la sua parte affinché l' opera non rimanga lettera morta o peggio si incasti nella giungla dei progetti in stand by. E affinché non rimanga nel libro dei sogni e nell' enciclopedia ben più vasta delle incompiute di Sicilia l' ex vicepresidente dell' Ars e leader siciliano dei grillini colloca la questione in maniera ben precisa: «Si tratta di un progetto ambizioso che consente di superare Palermo arrivando all' aeroporto di Punta Raisi in maniera veloce, ma anche altre destinazioni in scioltezza. A questo punto dobbiamo lavorare per fare rientrare questo progetto nel programma europeo. L' opera si snoderà sottoterra e sottomare». L' infrastruttura inoltre dovrebbe essere contenuta in un costo di realizzazione di un miliardo e duecento milioni di euro. Oltre a darle un dimensionamento concreto e più tattile possibile che è tipico delle giornate di presentazione, servirà anche un ruolo di attento monitoraggio sulle risorse economiche. La fonte di finanziamento dell' opera nei cui confronti non manca certo l' interesse è quella del programma di fondi europei 'Ultimo miglio' dedicato alla 'mission' specifica. Nella Sicilia occidentale e in particolare nel collegamento tra gli hub portuali e aeroportuali e la grande viabilità autostradale il ritardo che si sconta infatti in termini di disagi, intasamenti, specie nella stagione estiva nel raggiungere Punta Raisi, non è di poco conto. Lo stesso Cancellieri ha avuto modo di precisare ieri che «Palermo è l' unico capoluogo di Regione a non avere una bretella». Il viceministro pentastellato non ha fatto mistero nelle ultime settimane di voler incidere con questa sua esperienza di governo nella risoluzione di alcune questioni ormai diventate atavicamente di sofferenza per la Sicilia, come ad esempio il caro-tariffe dei voli. L' opportunità adesso di dotare l' Isola di una infrastruttura al passo con i tempi e con le esigenze di accorciare, in tutti i sensi, le distanze, fornisce dunque uno spunto in più alla Sicilia degli aeroporti. Ma, a dire il vero, l' opera in questione presenterebbe vantaggi di lungo corso anche per lo smaltimento del traffico, oltre al beneficio innegabile di semplificare la vita a chi è costretto ai tempi supplementari per non perdere il volo.

8 LA TRIBUNA Sabato 9 novembre 2019  
InSicilia

## Palermo, tunnel per collegare la A29 e la Pa-Ct

Presentato il progetto dal viceministro Cancellieri. Corvo L. 12

Palermo, tunnel per collegare la A29 e la Pa-Ct

Palermo, tunnel per collegare la A29 e la Pa-Ct

## Meridi convoca i creditori in via Informale il 15 a Torre del Grifo

Meridi convoca i creditori in via Informale il 15 a Torre del Grifo

Meridi convoca i creditori in via Informale il 15 a Torre del Grifo

AUTOLINEE					
	di CATANIA	di MESSINA	di SIRACUSA	di TRAPANI	di MARSALA
AR	08:00-11:00	08:00-11:00	08:00-11:00	08:00-11:00	08:00-11:00
AV	08:00-11:00	08:00-11:00	08:00-11:00	08:00-11:00	08:00-11:00
BA	08:00-11:00	08:00-11:00	08:00-11:00	08:00-11:00	08:00-11:00
BE	08:00-11:00	08:00-11:00	08:00-11:00	08:00-11:00	08:00-11:00
BL	08:00-11:00	08:00-11:00	08:00-11:00	08:00-11:00	08:00-11:00
BR	08:00-11:00	08:00-11:00	08:00-11:00	08:00-11:00	08:00-11:00
BS	08:00-11:00	08:00-11:00	08:00-11:00	08:00-11:00	08:00-11:00
BT	08:00-11:00	08:00-11:00	08:00-11:00	08:00-11:00	08:00-11:00
BZ	08:00-11:00	08:00-11:00	08:00-11:00	08:00-11:00	08:00-11:00
CA	08:00-11:00	08:00-11:00	08:00-11:00	08:00-11:00	08:00-11:00
CE	08:00-11:00	08:00-11:00	08:00-11:00	08:00-11:00	08:00-11:00
CL	08:00-11:00	08:00-11:00	08:00-11:00	08:00-11:00	08:00-11:00
CM	08:00-11:00	08:00-11:00	08:00-11:00	08:00-11:00	08:00-11:00
CO	08:00-11:00	08:00-11:00	08:00-11:00	08:00-11:00	08:00-11:00
CR	08:00-11:00	08:00-11:00	08:00-11:00	08:00-11:00	08:00-11:00
CS	08:00-11:00	08:00-11:00	08:00-11:00	08:00-11:00	08:00-11:00
CT	08:00-11:00	08:00-11:00	08:00-11:00	08:00-11:00	08:00-11:00
CU	08:00-11:00	08:00-11:00	08:00-11:00	08:00-11:00	08:00-11:00
CV	08:00-11:00	08:00-11:00	08:00-11:00	08:00-11:00	08:00-11:00
CA	08:00-11:00	08:00-11:00	08:00-11:00	08:00-11:00	08:00-11:00
CE	08:00-11:00	08:00-11:00	08:00-11:00	08:00-11:00	08:00-11:00
CL	08:00-11:00	08:00-11:00	08:00-11:00	08:00-11:00	08:00-11:00
CM	08:00-11:00	08:00-11:00	08:00-11:00	08:00-11:00	08:00-11:00
CO	08:00-11:00	08:00-11:00	08:00-11:00	08:00-11:00	08:00-11:00
CR	08:00-11:00	08:00-11:00	08:00-11:00	08:00-11:00	08:00-11:00
CS	08:00-11:00	08:00-11:00	08:00-11:00	08:00-11:00	08:00-11:00
CT	08:00-11:00	08:00-11:00	08:00-11:00	08:00-11:00	08:00-11:00
CU	08:00-11:00	08:00-11:00	08:00-11:00	08:00-11:00	08:00-11:00
CV	08:00-11:00	08:00-11:00	08:00-11:00	08:00-11:00	08:00-11:00
CA	08:00-11:00	08:00-11:00	08:00-11:00	08:00-11:00	08:00-11:00
CE	08:00-11:00	08:00-11:00	08:00-11:00	08:00-11:00	08:00-11:00
CL	08:00-11:00	08:00-11:00	08:00-11:00	08:00-11:00	08:00-11:00
CM	08:00-11:00	08:00-11:00	08:00-11:00	08:00-11:00	08:00-11:00
CO	08:00-11:00	08:00-11:00	08:00-11:00	08:00-11:00	08:00-11:00
CR	08:00-11:00	08:00-11:00	08:00-11:00	08:00-11:00	08:00-11:00
CS	08:00-11:00	08:00-11:00	08:00-11:00	08:00-11:00	08:00-11:00
CT	08:00-11:00	08:00-11:00	08:00-11:00	08:00-11:00	08:00-11:00
CU	08:00-11:00	08:00-11:00	08:00-11:00	08:00-11:00	08:00-11:00
CV	08:00-11:00	08:00-11:00	08:00-11:00	08:00-11:00	08:00-11:00



# Borsa Italiana

## Palermo, Termini Imerese

### Palermo insegue il sogno del tunnel

(Teleborsa) - A Palermo si sta pensando di realizzare un lungo tunnel sotterraneo che permetta di raggiungere l'Aeroporto Falcone e Borsellino di Punta Raisi senza impegnare la rete cittadina. Una infrastruttura del costo previsto di 1,2 miliardi e destinata a svilupparsi per una lunghezza di 12 km. Il progetto di bypass è stato redatto dall'**Autorità portuale** locale di concerto con Anas, Regione Sicilia e Comune di Palermo, con l'auspicio che il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, a cui è stato inoltrato, riesca a farlo inserire nel programma Ue "Ultimo Miglio". Il progetto prevede che il tunnel si sviluppi partendo dallo svincolo dell'A19 così da permettere di collegare la zona **portuale** e l'aeroporto con gli assi autostradali Palermo-Catania e Palermo-Mazara evitando l'attraversamento della città. Cinque anni per realizzare l'opera.

(Teleborsa) 08-11-2019 04:31.

The screenshot shows the Borsa Italiana website interface. At the top, there's a search bar and navigation links. The main content area features a news article with the headline "PALERMO INSEGUE IL SOGNO DEL TUNNEL" and a sub-headline "teleborsa". The article text is partially visible, matching the text in the main document. Below the article, there are social media sharing icons for LinkedIn, Facebook, Twitter, Email, and Print. At the bottom, there are links for "Offici stampa", "Lavora con noi", "Contatta l'organico Governance", "Pubblicità", "Avvisi di Borsa", "Lettere ufficiali", and "Notizie".

Le opere pubbliche in Sicilia

## Tra incompilate e sogni il grande tunnel a Palermo

*Il passaggio dovrebbe collegare porto e autostrade*

Rendere centrale la figura del provveditorato alle opere pubbliche per la realizzazione dei cantieri nell' Isola, da quelli in corso a quelli futuri. È stata questa l' «l' investitura» per il provveditore Gianluca Ievolella che il viceministro ai Trasporti Giancarlo Cancelleri ha voluto fare ieri visitando i suoi uffici in piazza Verdi A Palermo. Si parte da alcuni cantieri che sono diventati «emergenze» nell' Isola come quello per i lavori della Palermo - Agrigento o della Agrigento - Caltanissetta e anche su nuovi progetti. Il 22 novembre Cancelleri incontrerà ad Agrigento i sindaci e le imprese per avere tempi certi sul completamento dei lavori «che hanno già causato infiniti disagi a chi vive lungo quella strada», ha ricordato l' esponente dell' esecutivo nazionale. «Voglio che il provveditore Ievolella sia sempre più centrale non solo nella supervisione ma anche nella spinta propulsiva che in questi cantieri ci deve essere», ha spiegato Cancelleri nel corso della sua visita di ieri, un compito «di valutazione e di progettazione ma anche ad operare sul territorio». Nel corso dell' incontro il viceministro e il provveditore hanno anche passato in rassegna tutte le opere che sono contenute nel dossier dell' Ance sulle infrastrutture dell' Isola e delle opere immediatamente cantierabili che valgono una cifra superiore ai 4,7 miliardi di euro. E tra le opere da realizzare anche una nuova, finora inedita; un tunnel da 12 km capace di bypassare la città di Palermo e collegare le due autostrade e il porto senza passare dall' attuale circonvallazione. Il progetto è stato redatto dai tecnici dell' **Autorità portuale** di concerto con il provveditore, Regione e Comune ed Anas e la società di gestione dello scalo di Punta Raisi e prevede un attraversamento autostradale sotterraneo (e per un tratto anche sottomarino) che parte dallo svincolo di Villabate lungo la A19 con uno svincolo di uscita all' altezza del porto di Palermo ed un' altro all' altezza di Viale Francia. Un' opera da 1,2 miliardi inserita nel progetto europeo «Ultimo Miglio» che serve a finanziare, con 10 miliardi, i collegamenti tra i grandi hub portuali ed aeroportuali e le vie di comunicazione. «Abbiamo ipotizzato l' intervento meno impattante possibile, la città non dovrebbe neanche accorgersi dei lavori», ha spiegato Ievolella nel corso dell' incontro di ieri. Una vera sfida per una città dove ancora non si è riuscita ad abbattere un diaframma di pochi metri sopra via Bernava per completare il passante ferroviario. «Ci dobbiamo riuscire...» ha replicato il provveditore.



## Palermo Today

Palermo, Termini Imerese

### Cancelleri: "Passi avanti per un tunnel sotterraneo per l'aeroporto, caro voli? Pensiamo a tariffe sociali" | VIDEO

Un'opera lunga 12 chilometri, del costo di 1,2 miliardi, che attraversi la città, sottoterra e sotto mare, bypassando la circonvallazione. E' il progetto redatto dall' **Autorità portuale** con Anas, Regione e Comune e inoltrato al ministero delle Infrastrutture con l'obiettivo di inserirlo nel programma Ue "Ultimo Miglio". Ne hanno parlato questa mattina al Provveditorato alle Opere pubbliche il viceministro alle Infrastrutture e Trasporti, Giancarlo Cancelleri, e il provveditore di Sicilia e Calabria, Gianluca Ievolella. Il tunnel partirà dallo svincolo dell' A19 all' ingresso della città e finirà allo svincolo di via Belgio e collegherà il porto e l'aeroporto di Palermo con la viabilità autostradale (la Palermo-Catania e la Palermo-Mazara) senza attraversare la città. "E' un' opera che nelle altre parti del mondo è abbastanza normale e lo sarà anche per Palermo - ha sottolineato Ievolella - i tempi di realizzazione sarebbero di circa cinque anni". "Il 2020 - aggiunge il viceministro - sarà un anno di grandi soddisfazioni. Risolveremo problemi che durano da anni, come il Ponte Himeria sulla A19 e i cantieri aperti di Bolognetta sulla Palermo-Agrigento, per quali stiamo trovando soluzioni con Anas". A margine dell' incontro, il viceministro Cancelleri si è fermato a parlare anche della questione del caro voli. "Gli aeroporti di Catania e Palermo non sono interessati nella continuità territoriale? Lo deve chiedere la Regione e non lo ha fatto. Quando lo farà, il ministero si impegnerà su questo tema. La continuità territoriale per Trapani e Comiso già esiste, è stata finanziata per quasi 50 milioni di euro e partirà nel marzo 2020, per ritardi della Regione e non del governo". Soluzione più immediata sarebbe quella dell' inserimento delle tratte sociali nella legge di bilancio.

"Questa settimana - ha detto - abbiamo incontrato Enac, la settimana prossima vedremo Vueling, per capire perché ha lasciato l' isola, e Alitalia. Nell' immediato stiamo cercando di mettere in campo la soluzione che ci viene data dalla Commissione europea che è quella della tariffazione sociale. Dobbiamo vedere se applicarla solo ad alcuni soggetti che si spostano per motivi particolari, come studenti, anziani e sportivi, o se adottarla per tutti i siciliani per condizioni di particolare isolamento".

**ALESSANDRO SIANI** *Il giorno più bello del mondo* **DAL 31 OTTOBRE AL CINEMA**

**PALERMO TODAY** Cronaca

**Cancelleri: "Passi avanti per un tunnel sotterraneo per l'aeroporto, caro voli? Pensiamo a tariffe sociali" | VIDEO**

Il viceministro dei Trasporti in città per un vertice con il provveditore alle Opere pubbliche Ievolella. L'opera sarà lunga 12 chilometri

**Rossana Manfredini**

Un'opera lunga 12 chilometri, del costo di 1,2 miliardi, che attraversi la città, sottoterra e sotto mare, bypassando la circonvallazione. E' il progetto redatto dall'Autorità portuale con Anas, Regione e Comune e inoltrato al ministero delle Infrastrutture con l'obiettivo di inserirlo nel programma Ue "Ultimo Miglio". Ne hanno parlato questa mattina al Provveditorato alle Opere pubbliche il viceministro alle Infrastrutture e Trasporti, Giancarlo Cancelleri, e il provveditore di Sicilia e Calabria, Gianluca Ievolella.

Il tunnel partirà dallo svincolo dell'A19 all'ingresso della città e finirà allo svincolo di via Belgio e collegherà il porto e l'aeroporto di Palermo con la viabilità autostradale da Palermo-Catania e la Palermo-Mazara) senza attraversare la città. "E' un'opera che nelle altre parti del mondo è abbastanza normale e lo sarà anche per Palermo - ha sottolineato Ievolella - i tempi di realizzazione sarebbero di circa cinque anni". "Il 2020 - aggiunge il viceministro - sarà un anno di grandi soddisfazioni. Risolveremo problemi che durano da anni, come il Ponte Himeria sulla A19 e i cantieri aperti di Bolognetta sulla Palermo-Agrigento, per quali stiamo trovando soluzioni con Anas".

A margine dell'incontro, il viceministro Cancelleri si è fermato a parlare anche della questione del caro voli. "Gli aeroporti di Catania e Palermo non sono interessati nella continuità territoriale? Lo deve chiedere la Regione e non lo ha fatto. Quando lo farà, il ministero si impegnerà su questo tema. La continuità territoriale per Trapani e Comiso già esiste, è stata finanziata per quasi 50 milioni di euro e partirà nel marzo 2020, per ritardi della Regione e non del governo". Soluzione più immediata sarebbe quella dell' inserimento delle tratte sociali nella legge di bilancio.

# Stretto Web

Palermo, Termini Imerese

## Un tunnel sottomarino tra il porto e l' aeroporto a Palermo: l' avveniristico progetto da 1,2 miliardi, potrà essere realizzato in 5 anni

*Presentato il progetto per il tunnel sottomarino tra il porto e l' aeroporto a Palermo. A realizzarlo è stata l' Autorità portuale in collaborazione con Regione siciliana, comune di Palermo e Anas*

Presentato al ministero delle Infrastrutture l' avveniristico progetto per collegare il porto all' aeroporto di Palermo. Il tunnel sottomarino, lungo 12 km, servirà a collegare non solo gli hub **portuale** e aeroportuale, ma anche la grande viabilità sulle due autostrade Palermo-Mazara del Vallo e Catania-Palermo, bypassando la città. Spetterà adesso al Ministero inserire il progetto da 1,2 miliardi tra le opere finanziabili con le risorse del programma Ue "ultimo miglio". Il progetto è stato illustrato stamani dal provveditore alle opere pubbliche di Sicilia e Calabria, Gianluca Ievolella, al vice ministro Giancarlo Cancellieri. A realizzarlo è stata l' **Autorità portuale** in collaborazione con Regione siciliana, comune di Palermo e Anas. Per realizzare l' opera occorreranno 5 anni.



## Tunnel autostradale per il porto di Palermo

**Palermo** - Una galleria sotterranea autostradale lunga 12 chilometri per unire la A19 e la A29 al **porto di Palermo**, tagliando fuori la città e la circoscrizione. I dettagli dell'ambiziosa infrastruttura sono stati illustrati stamane a **Palermo** dal vice ministro ai Trasporti Giancarlo Cancellieri, a margine dell'incontro con il provveditore alle Opere pubbliche per Sicilia e Calabria, Gianluca Ievolella. Il primo gradino da superare, ha detto Cancellieri, è fare rientrare il progetto, dal costo ipotizzato di 1,2 miliardi, per la durata di circa cinque anni, nel programma Ultimo miglio. Redatto dall'Autorità di sistema portuale di concerto con Anas, Regione Sicilia e Comune di **Palermo**, stando alla bozza del progetto il tunnel dovrà essere realizzato all'altezza dello svincolo di Villabate, per poi proseguire in direzione il **porto**, dove sarà realizzato un svincolo e proseguire verso via Belgio ricollegandosi, quindi, all'autostrada in direzione Trapani: «Il passante autostradale di **Palermo** - ha detto Cancellieri - permetterebbe ai cittadini su superare la città per andare direttamente a Punta Raisi o altre destinazioni più velocemente, è un progetto ambizioso che si snoda sottoterra e sottomare. Adesso dobbiamo lavorare per inserire il progetto nel programma europeo». L'opera quindi potrebbe rientrare nel programma di fondi europei Ultimo miglio, concepito per finanziare il collegamento tra gli snodi portuali e aeroportuali: in questo caso, tra quelli di Catania e **Palermo**, con quest'ultimo oggi penalizzato dall'assenza di un'infrastruttura per il superamento del centro abitato: «Per ciò che riguarda la tipologia di intervento - ha spiegato Ievolella - abbiamo ipotizzato, d'accordo con l'autorità portuale a Anas, e anche Regione e Comune di **Palermo**, l'intervento meno impattante possibile, escludendo così disagi alla circolazione in superficie che non verrà interessata dai lavori di scavo del tunnel». Sui tempi dall'apertura dei cantieri, Ievolella ipotizza dai quattro ai cinque anni per la consegna dei lavori: «Con la tecnologia di cui disponiamo oggi, per gli interventi di scavo occorreranno due anni e, altrettanti, per la definizione della galleria». Non è previsto, al momento, alcun pedaggio anche perchè la galleria, inserita nella A19, «deve considerarsi un prolungamento del tratto autostradale e quei fondi europei non lo prevedono», ha ricordato Ievolella. Intanto, il progetto è già stato presentato al ministero delle Infrastrutture e Trasporti ed è stato richiesto l'inserimento nel programma. Attualmente tuttavia ci sono altre opere nel resto d'Italia in lizza per accedere al fondo finanziato con circa 10 miliardi di euro. Una selezione difficile anche se, ha concluso Cancellieri, «credo che la Sicilia si meriti quest'opera perchè è davvero incredibile che ancora oggi, sia l'unico capoluogo di regione privo di un superamento del centro abitato».



INTERVENTO

## Salario minimo e lavoro marittimo

Alberto Zito

Le considerazioni sulla specialità del lavoro marittimo, svolte dal presidente Mario Mattioli all' Assemblée di Confitarma del 31 ottobre scorso, giungono quanto mai opportune in un momento, come l' attuale, in cui nel nostro Paese (ed anche in sede europea) è vivo il dibattito sull' introduzione per legge di un salario minimo legale. La specialità ricordata dal presidente, infatti, è innanzitutto una specialità di fonti di disciplina della materia in cui un ruolo centrale, anche per la determinazione delle retribuzioni, ha sempre avuto la contrattazione collettiva a livello nazionale e sovranazionale. Ed allora, prima di legiferare sul salario minimo garantito senza prevedere deroghe, occorre seriamente chiedersi se il sistema della contrattazione collettiva del lavoro marittimo funzioni e se abbia consentito di realizzare livelli di tutela adeguati dei lavoratori, anche sotto il profilo della retribuzione, compatibili con le esigenze delle imprese di navigazione. Quando si parla di contrattazione collettiva è sempre utile, in primo luogo, ricordare le sue virtù, che sono molte. Un elenco completo e dettagliato è forse impossibile da stilare; una sintesi può non di meno essere tentata. E dunque senza pretesa di esaustività: la contrattazione collettiva attenua quello che può essere definito il tormento dell' eteronomia dal momento che le regole della disciplina del rapporto di lavoro sono il frutto dell' azione autonoma (a volte cooperativa talaltra conflittuale) dei soggetti collettivi; la fonte pattizia da cui scaturiscono le regole consente un loro periodico adeguamento alle mutate situazioni di fatto ovvero alle nuove esigenze dell' impresa e dei lavoratori; l' esistenza di attori collettivi, cui è rimessa la disciplina di un fatto centrale nell' esistenza umana, qual è il lavoro, rafforza lo stesso sistema democratico, dal momento che il governo di una collettività non è più affidato unicamente all' azione politica, ma trova un valido alleato nel libero dispiegarsi delle energie presenti nel sistema economico e sociale. Pur in presenza delle tante virtù ricordate, è innegabile che la contrattazione collettiva negli ultimi venti anni sia parsa entrare in crisi. Le ragioni di tale crisi sono tante, ma la globalizzazione ha certamente avuto un ruolo importante se non decisivo. Di fronte ad una transnazionalità dell' agire economico, che porta con sé anche una transnazionalità della risorsa lavoro, della sua domanda ed offerta, la contrattazione collettiva sembra in affanno ed incapace di inseguire sul terreno globale l' attività d' impresa e dunque garantire adeguatamente la tutela dei lavoratori. Sta probabilmente in questa forbice la ragione più forte per introdurre un salario minimo garantito che sappia tutelare i lavoratori, meglio di quanto possa fare una contrattazione collettiva necessariamente ancorata ad un livello nazionale o al massimo, e con tante difficoltà, europeo. È difficile dire se questa strada dell' attivismo legislativo porterà risultati nella direzione voluta. È però facile prevedere che non funzionerà nell' ambito del lavoro marittimo. Il depotenziamento della contrattazione collettiva rispetto ad una variabile decisiva, qual è quella del livello retributivo, non porterà maggiori benefici per la semplice ma decisiva ragione che in questo settore tale contrattazione è da sempre intrinsecamente transnazionale e proprio grazie a ciò ha saputo tutelare sia i lavoratori, garantendo i livelli minimi retributivi fissati a livello sovranazionale (il cosiddetto «minimum ILO wage»), sia le imprese che sono obbligate a competere da sempre su mercati internazionali. Insomma il salario minimo garantito c' è già nel lavoro marittimo e garantisce per di più una copertura che si



## Il Sole 24 Ore

### Focus

---

estende a livello mondiale. Ed allora, piuttosto che rischiare di smantellare un sistema che dovrebbe porsi come modello per altri settori, è meglio che il legislatore nell' introdurre il salario minimo lo lasci inalterato prevedendo un' apposita deroga per il settore marittimo. La contrattazione collettiva in tale settore ha sino ad oggi messo in campo un sapiente mix di tutele. L' eventuale imposizione, nel nostro Paese, di un salario minimo garantito, superiore a quello stabilito dalla contrattazione collettiva transnazionale, aumenterebbe i costi d' esercizio delle imprese, avrebbe un effetto esiziale sulla competitività della nostra flotta e sulla stessa occupazione dei lavoratori marittimi italiani, determinando un flagging out delle navi che operano sui mercati internazionali. Forse, prima di agire introducendo nel nostro Paese il salario minimo garantito per legge, è meglio pensare bene a tali effetti e dunque iniziare seriamente a discutere dell' opportunità di prevedere un sistema derogatorio per il lavoro marittimo. Ordinario di Diritto amministrativo all' Università di Teramo © RIPRODUZIONE RISERVATA.