



ITALIAN
PORTS
ASSOCIATION

Estratto Rassegna Stampa Assoporti
lunedì, 25 novembre 2019



Prime Pagine

25/11/2019	Affari & Finanza	6
<hr/>		
25/11/2019	Corriere della Sera	7
<hr/>		
25/11/2019	Il Fatto Quotidiano	8
<hr/>		
25/11/2019	Il Foglio	9
<hr/>		
25/11/2019	Il Giornale	10
<hr/>		
25/11/2019	Il Giorno	11
<hr/>		
25/11/2019	Il Mattino	12
<hr/>		
25/11/2019	Il Messaggero	13
<hr/>		
25/11/2019	Il Resto del Carlino	14
<hr/>		
25/11/2019	Il Secolo XIX	15
<hr/>		
25/11/2019	Il Sole 24 Ore	16
<hr/>		
25/11/2019	Il Tempo	17
<hr/>		
25/11/2019	Italia Oggi Sette	18
<hr/>		
25/11/2019	La Nazione	19
<hr/>		
25/11/2019	La Repubblica	20
<hr/>		
25/11/2019	La Stampa	21
<hr/>		
25/11/2019	L'Economia del Corriere della Sera	22
<hr/>		

Primo Piano

25/11/2019	Il Tempo Pagina 4	23
<hr/>		
«Se chiude l' ex Ilva muore anche il porto»		

Trieste

25/11/2019	Il Piccolo Pagina 16	25
<hr/>		
In arrivo quaranta posti per i pullman turistici dietro il Magazzino 26		

Venezia

25/11/2019 **Il Gazzettino** Pagina 27 *GIANPAOLO BONZIO* 27
Sotto la pioggia sfilava la protesta No Mose

25/11/2019 **Il Gazzettino** Pagina 27 28
«Una città in pericolo, servono dei progetti per difenderla»

25/11/2019 **La Nuova di Venezia e Mestre** Pagina 22 29
Portuali in sciopero se non si scava il Canale dei Petroli

25/11/2019 **La Nuova di Venezia e Mestre** Pagina 25 30
Sindaco e comitato oggi a Roma per ribadire il loro "no" al Gpl

25/11/2019 **Liberò** Pagina 9 31
A Venezia torna l'acqua alta Gli ecologisti contro il Mose

Savona, Vado

25/11/2019 **Il Secolo XIX (ed. Savona)** Pagina 25 33
Vado, danni a giardini e cimitero Albissola, alberi in spiaggia

Genova, Voltri

25/11/2019 **Il Secolo XIX** Pagina 6 34
Tremano le imprese liguri «Danni per milioni di euro, duro colpo all'economia»

25/11/2019 **La Repubblica (ed. Genova)** Pagina 2 *di Massimo Minella* 36
L'allarme del porto "Un piano Marshall per il territorio"

24/11/2019 **Genova Post** 38
Maltempo, Toti: "Chiederemo lo stato di emergenza"

25/11/2019 **La Repubblica (ed. Genova)** Pagina 7 39
A Genova una settimana smart con le nuove tecnologie

25/11/2019 **L'Economia del Corriere della Sera** Pagina 30 40
INTELLIGENZA ARTIFICIALE E TEATRO DELL'ASSURDO

La Spezia

25/11/2019 **La Nazione (ed. La Spezia)** Pagina 113 41
Crociere boom, la Liguria è il primo porto

Ravenna

25/11/2019 **Il Resto del Carlino (ed. Ravenna)** Pagina 32 42
Fusignani e Sabadini: «Bando per l'escavo, punto importante»

Marina di Carrara

25/11/2019 **La Nazione (ed. Massa Carrara)** Pagina 33 43
Il porto verso 3 milioni di merci

Livorno

25/11/2019	Il Tirreno Pagina 13	44
<hr/>		
25/11/2019	Il Tirreno Pagina 13	46
<hr/>		
25/11/2019	Il Tirreno Pagina 13	47
<hr/>		
25/11/2019	La Nazione (ed. Livorno) - Il Telegrafo Pagina 92	48
<hr/>		
25/11/2019	La Nazione (ed. Livorno) - Il Telegrafo Pagina 93	50
<hr/>		
25/11/2019	La Nazione (ed. Livorno) - Il Telegrafo Pagina 99	53
<hr/>		
25/11/2019	La Nazione (ed. Livorno) - Il Telegrafo Pagina 101	55
<hr/>		

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

25/11/2019	Corriere Adriatico Pagina 7	57
<hr/>		
25/11/2019	Il Resto del Carlino (ed. Ancona) Pagina 31	58
<hr/>		
24/11/2019	City Rumors <i>FRANCESCO RAPINO</i>	59
<hr/>		

Bari

25/11/2019	La Gazzetta del Mezzogiorno (ed. Nord Barese) Pagina 23	60
<hr/>		

Taranto

25/11/2019	La Gazzetta del Mezzogiorno (ed. Taranto) Pagina 24	61
<hr/>		
25/11/2019	La Gazzetta del Mezzogiorno (ed. Taranto) Pagina 27	62
<hr/>		

Olbia Golfo Aranci

25/11/2019	La Nuova Sardegna Pagina 13	<i>MARCO BITTAU</i> 63
<hr/>		
25/11/2019	La Nuova Sardegna Pagina 13	64
<hr/>		
24/11/2019	L'Unione Sarda Pagina 61	65
<hr/>		

Cagliari

24/11/2019 **L'Unione Sarda** Pagina 31 66
Troppi rifiuti: arrivano le sbarre

Messina, Milazzo, Tremestieri

24/11/2019 **Giornale L'Ora** 67
'La Sicilia nel Mediterraneo-Infrastrutture strategiche per il cambiamento'

24/11/2019 **TempoStretto** *MARCO IPSALE* 69
Mega: 'Lavoro per l' unità dello Stretto. Sicilia e Calabria protagoniste'

25/11/2019 **Il Giornale** Pagina 8 *Pasquale Napolitano* 70
Il governo smonta il decreto Sicurezza e i migranti invadono subito i porti italiani

Augusta

25/11/2019 **La Sicilia (ed. Siracusa)** Pagina 23 71
Assoporto, Marina Noè riconfermata al vertice «La sede del porto core, un nostro grande risultato»

Palermo, Termini Imerese

25/11/2019 **Giornale di Sicilia** Pagina 15 72
La nave San Giusto conquista la gente In fila per visitarla

Focus

25/11/2019 **Affari & Finanza** Pagina 10 73
Infrastrutture: investimenti fermi c' è un gap di opere per 70 miliardi

25/11/2019 **Il Sole 24 Ore** Pagina 6 75
Viadotti stretti e binari a velocità ridotta: l' Italia delle grandi reti si scopre fragile

Rep
A&F
Affari&Finanza

Primo piano

Il conto salato del clima impazzito: 515 miliardi di dollari in due anni
EUGENIO OCCORSIO → pagina 6

Primo piano

Infrastrutture: investimenti fermi c'è un gap di opere per 70 miliardi
MARCO RUFFOLO → pagina 10

Settimanale allegato a
la Repubblica

Anno 34 - n° 47
Lunedì, 25 novembre 2019

Finanza

Delfin, partecipazioni a 24,5 miliardi di euro
SARA BENNEWITZ → pagina 20

Economia

L'industria e la crisi Ilva, cosa succede se ArcelorMittal chiude Taranto
LUCA PIANA → pagina 24

L'editoriale

FABIO BOGO

E SE C'ERO DORMIVO

Il surreale dibattito interno italiano sul Mes, il meccanismo di stabilizzazione finanziaria, ha rivelato all'opinione pubblica italiana - e purtroppo anche a quella internazionale - in che considerazione la nostra classe politica tenga i grandi temi europei che ci riguardano.
continua a pagina 12 →

Il mercato

ALESSANDRO PENATI

LE TASSE DEI BIG DEL WEB

I giganti del web, Google, Amazon, Facebook e Apple (GW), quasi non pagano imposte sugli utili che realizzano in giro per il mondo, sottraendo risorse agli Stati che ne avrebbero bisogno per la spesa sociale. Una affermazione che abbiamo sentito spesso. I dati però confermano che il problema esiste, ma è diverso.
continua a pagina 7 →

Radar

MASSIMO GIANNINI

IL CASO ALITALIA E IL CONTE NAÏF

Con tutto il rispetto, il nostro presidente del Consiglio pare spesso un simpatico incrocio tra il Candido di Voltaire, il marziano di Flaiano e il Giardiniere Chance. Prendete il caso Alitalia, l'ultimo dossier che gli è esploso tra le mani. Il buon Conte lo maneggia con strabiliante naïveté: «Il governo si impegna perché ci sia una soluzione industriale di mercato», annuncia.
continua a pagina 12 →



Banche, lo sportello è vuoto

ANDREA GRECO E VITTORIA PULEDDA, MILANO

Tra scomparsa di figure chiave e ricerca di competenze per non farsi schiacciare dai colossi web, le trattative per il contratto dei bancari mettono a nudo un lavoro a rischio estinzione. E pesa l'assalto delle fintech

con un articolo di **FRANCESCA VERCESI** a pagina 4 →

Dopo trent'anni il contratto nazionale di lavoro bancario torna a toccare gli inquadramenti dei 288 mila lavoratori (i 38 mila delle Bcc sono a parte). Non lo farà, si mormora, con il piglio rivoluzionario che marcia tutt'attorno, nell'Italia dove la tecnologia, tra ritardi e limiti (le statistiche pongono il Paese bancario in zona retrocessione per spinta digitale), ha svuotato di senso il mestiere passato e le filiali. Oggi allo sportello

transita una minoranza delle operazioni, e riscrivere i cardini della nuova professionalità sarà un perno del prossimo contratto 2023. Quello che si spera di firmare entro Natale, se i datori dell'Abi e i potenti sindacati troveranno la sintesi nelle riunioni imminenti, sarà un parziale avvicinamento al futuro, per eliminare alcune professionalità che - letteralmente - non esistono più dentro le cento aziende bancarie nazionali.
continua a pagina 2 →

In fasi di incertezza sui mercati **le obbligazioni possono aiutarti a mantenere salda la rotta.**

Scopri nuove possibilità su **pimco.it**
Rischio di perdita del capitale investito.

PIMCO

Messaggio pubblicitario a fini promozionali e informativi. Destinato unicamente a investitori professionali e ai soggetti collegati. PIMCO Europe Ltd (Società n. 2504617) e PIMCO Europe LLC - Italy (Società n. 0753291298) sono autorizzate e registrate dalla Financial Conduct Authority nel Regno Unito. PIMCO Deutschland GmbH (Società n. 197058) e PIMCO Deutschland GmbH Italian Branch (Società n. 1050170963) sono autorizzate e registrate in Germania dalla Autorità di vigilanza finanziaria tedesca (BaFin). Le filiali italiane sono inoltre registrate dalla Commissione Nazionale per le Società e la Borsa (CONSOB). ©2019, PIMCO. A company of Allianz

CORRIERE DELLA SERA

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

DEL LUNEDÌ

Servizio Clienti - Tel. 02 63797510
mail: servizioclienti@corriere.it

ACTIVTRADES
Broker Online dal 2001

245.100
Esecuzioni Immobiliari
al 2019

DATAROOM
Le case pignorare
perdono metà valore
di **Milena Gabanelli** e **Fabio Savelli**
a pagina 20

BUONENOTIZIE
Libro gratuito
La mia vita
con il mio cane

Domani gratis
La voce dei volontari
per far «leggere»
chi non può vedere
di **Paolo Fallai**
su «Buone notizie»

ACTIVTRADES
Broker Online dal 2001

Emergenza Pilastri travolti, cede un tratto di 30 metri della Torino-Savona. Due anni fa l'allarme di un consigliere regionale: strutture corrose

Le piogge, poi la frana: crolla un viadotto

Torna la paura in Liguria a 15 mesi dal Morandi. Il maltempo flagella l'Italia, una donna morta nell'Alessandrino

LA PIAGA DELL'INCURIA

di **Gian Antonio Stella**

Possiamo continuare ad affidare il nostro destino a Giovanni Nepomuceno martire, il Santo protettore dalle frane e dalle alluvioni? Quel vuoto spettrale tra i due monconi mozzati e rimasti in piedi del viadotto dell'Autostrada A6 Torino-Savona, travolto da una frana, ci riporta di colpo indietro di quindici mesi. A quel Ferragosto 2018 in cui sotto la pioggia battente si schiantò al suolo a Genova, una cinquantina di chilometri più in là, il ponte Morandi. Certo, stavolta il bilancio non è apocalittico come allora. Ma quanto ha pesato la buona sorte, assai poco conosciuta, storicamente, dalla manutenzione quotidiana delle nostre infrastrutture?

I rilievi dei vigili del fuoco, le analisi degli scienziati, le indagini della magistratura diranno se e in quale misura c'entrino anche stavolta l'incuria e la sciattezza, plaghe che negli anni sono diventate un incubo. Certo è che la nuova batosta conferma, più ancora delle immagini di tanti altri viadotti vetusti e vistosamente aggrediti dal tempo, dal sale o dalla ruggine, la necessità assoluta di un monitoraggio capillare dello stato di sicurezza della nostra rete viaria. Tanto più dopo la rivelazione di qualche giorno fa: un report del 2014 parlava già per il ponte di Genova di un «rischio di perdita di staticità».

continua a pagina 5



Il maltempo flagella l'Italia. Una frana ha travolto un ponte della Torino-Savona. Nella foto il vigilante si sbraccia e ferma le auto dopo il crollo. da pagina 2 a pagina 6

«Mi sono fermato sull'orlo del baratro»

di **Cesare Giuzzi**

alle pagine 2 e 3

17.317 ponti e gallerie (senza mappa dei rischi)

di **Marco Imarisio**

a pagina 6

Miliardi anti dissesto Ma il 90% non viene speso

di **Lorenzo Salvina**

a pagina 3

L'INTERVISTA LA MALATTIA E I CONCERTI

Vasco: il Paese preda di chi alimenta paure



di **Andrea Laffranchi**

«Q uest'Italia mi piace poco. Rabbie e paure usate da politici irresponsabili... Gli Usa? Da Obama a Trump, che caduta di stile e sostanza». Vasco Rossi parla di politica, di passioni e della sua malattia. «Sto vivendo anni formidabili, ho incontrato la sofferenza e la fatica per tornare».

alle pagine 12 e 13

GIANNELLI



IL LEADER LEGHISTA «FREQUENTANO LA DITTATURA CINESE»

Salvini all'attacco di Grillo: ha tradito il popolo dei 5S

di **Cesare Zappari**

«M atteo Salvini in un'intervista al Corriere attacca gli ex alleati di governo: «Grillo ha tradito il popolo del M5S». Il leader leghista li critica anche sulla politica estera: «Tengono rapporti con la dittatura cinese». E sottolinea: «Sono alla disperazione».

a pagina 11

RADDOPPIATA L'AFFLUENZA Hong Kong vota contro Pechino

di **Guido Santevecchi**

V incono i candidati anti Cina nelle elezioni ad Hong Kong. Un voto che premia chi sostiene la rivolta. Raddoppiata l'affluenza.

a pagina 15

Corriere della Sera presenta
STORIA DELLA LETTERATURA ITALIANA

IL 1° VOLUME A SOLI €1,90

DAL 22 NOVEMBRE GENESI DI UNA NUOVA LETTERATURA IN EDICOLA

CHIEDI LA SERA

ULTIMO BANCO di **Alessandro D'Avenia**

J ack Malik vuole diventare un cantautore di successo ma a malapena riesce a intrattenere i bambini alle feste. Dopo l'ennesimo fiasco decide di appendere la chitarra al chiodo ma, mentre torna a casa in bicicletta, il mondo si spegne per qualche secondo a causa di un inspiegabile black-out globale. Un autobus lo travolge e si risveglia in ospedale, fisicamente malconco. Quando finalmente viene dimesso, i suoi amici improvvisano una festa e, per tirarlo su di morale, gli chiedono di cantare una canzone. Jack non ha dubbi: Yesterday dei Beatles. Tutti restano sbalorditi, le loro orecchie non hanno mai sentito nulla di così bello: «Che cos'è?». Jack risponde che è la canzone più bella di tutti i tempi. «Adesso non montarti la testa!», Jack non capisce,

Un mondo senza te



nessuno la conosce... anzi nessuno conosce i Beatles. Ma ecco svelato il mistero: a causa del black-out tutti, tranne lui, li hanno dimenticati: il gruppo non è mai esistito. Così un mediocre cantautore di provincia riscrive i loro successi spacciandoli per suoi e diventa una star planetaria. È l'idea geniale che Danny Boyle, regista di *Trainspotting* e *The Millionaire*, cerca di raccontare, tra il comico e il sentimentale, nel film *Yesterday*: come sarebbe il mondo senza Beatles? Che cosa mancherebbe o avremmo perso?

È una domanda che mi pongo prima di ogni lezione, perché devo giustificare agli alunni che cosa mancherebbe alla nostra vita se non avessimo quell'auto-re.

continua a pagina 27

Grisport
sempre al tuo passo

ERGO flex COLLECTION

91125
9 771120 4 98008





Hong Kong, elezioni distrettuali: indiscrezioni danno vincenti i democratici anti-cinesi dopo mesi di rivolte e repressioni. E ora Pechino teme il contagio



Lunedì 25 novembre 2019 - Anno 11 - n° 325
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

Nuovo disastro Frana un viadotto sulla Savona-Torino

Le autostrade liguri a pezzi: crolla il ponte dell'A6 targata Gavio

◦ SANSA A PAG. 6



Verso le politiche Inchiesta Mediapart sui movimenti verdi

Regno Unito al voto: la sfida si gioca tutta sulla difesa del clima

◦ ALEXANDRE A PAG. 10 - 11



Ma mi faccia il piacere

di MARCO TRAVAGLIO

Nuove litanie. "Renzi verrà ad Hammamet? Il riformismo riparte di lì" (*il Riformista*, 20.11). Perché, è già ricercato?

Per la barba del profeta. "Grillo a Roma pronto a sconfiggere l'ex pupillo Di Maio" (*La Stampa*, 23.11). "Il capo è Di Maio quindi non rompete i coglioni" (Beppe Grillo, 23.11). Questi della *Stampa* sono meglio di Nostradamus.

A Giu', che te serve? "Per Iban et similia facciamo de visu o vuoi tutto in anticipo?" (Giulio Centemero, deputato e tesoriere Lega Nord, messaggio in chat al costruttore Luca Parnasi per organizzare una cena con lui, Giorgetti e Matteo Salvini, seguita da un finanziamento di 250mila euro del palazzinaro alla fondazione leghista Più Voci, 11.12.2017). Per un altro Giulio, si mobilitava Francesco Caltagirone con Franco Evangelisti e il famoso ritornello romanesco: "A Fra', che te serve?". Ora il Giulio leghista fa tutto in latino. Sono soddisfazioni.

Tototruffa. "I fondi della Toto costruzioni per finanziare l'ascesa di Renzi" (*Corriere della sera*, 20.11). Quando si dice un investimento oculato.

L'ideona. "Soltanto un Occidente unito e forte, anche nuclearmente forte, con gli arsenali nucleari degli Stati Uniti, di Russia, Inghilterra e Francia, potrebbe costituire un deterrente all'immigrazione di massa da parte degli africani verso l'Europa" (Silvio Berlusconi, presidente FI, 17.11). Giusto: una bella atomica su Lampedusa è proprio quel che ci vuole.

Trenta denari. "Trenta lascia l'appartamento. Pagava d'affitto 141 euro al mese, aveva detto di versarne 540" (*Corriere della sera*, 20.11). Fatto Trenta, ha fatto Trentuno.

Bei tempi. "I mafiosi con il reddito di cittadinanza. Palermo, colpo a clan Brancaccio" (*il Giornale*, 20.11). Da quando B. non li assume più come stallieri nelle sue ville e non gli manda più la paghetta semestrale, si arrangiano come possono.

En plein. "Sono un pensatore. Dico che Conte ci ha reso barboncini delle banche. Spero che il governo cada presto. Di Maio è il migliore" (Gianluigi Paragone, ex direttore de *La Padania*, deputato M5S, *il Foglio*, 24.11). Dev'essere un nuovo gioco: vince chi riesce a dire quattro cazzate in quattro frasi.

SEGUE A PAGINA 13

IMPAR CONDICIO I dati Agcom sulle presenze dei leader nei tg e nei talk show

Tele-Salvini: 100 ore tv in 4 mesi Più di Conte, il triplo di M5S e Pd

Da luglio a oggi, il capo della Lega ha parlato sulle 7 reti generaliste per 101 ore e 17 minuti. Il premier segue con 90. Lontani Di Maio (36) e Zingaretti (29)

◦ CRAPIS A PAG. 3

BUFFAGNI (M5S)

"Il governo deve restare, ma anche parlare al Nord"



◦ DE CAROLIS A PAG. 2

PRIMO PIANO

SHIRIN EBADI

"L'Italia gradisce ancora i soldi sporchi dell'Iran"

◦ ZUNINI A PAG. 7



L'ALDILÀ

Tombe illustri: il cimitero è luogo per vivi

◦ RANIERI A PAG. 17

STORIA/1 Le elezioni regionali del 2020

In Toscana scricchiola il baluardo della sinistra



"Italia Viva" di Renzi ha imposto il candidato che ha spaccato il Pd. Nel maggio prossimo la Lega punta a espugnare la roccaforte rossa, puntando sull'unità del centrodestra. Guai in casa M5S per il candidato

◦ SALVINI A PAG. 4-5

STORIA/2 Macchine al posto degli uomini

L'esercito di soli robot: uccide, ma senza ordini



Usa, Cina e Russia si sfidano nella produzione di armi in grado di individuare il bersaglio e colpire. Vagando per mesi a caccia del nemico senza uomini al comando. Le associazioni e l'Onu in allarme

◦ BORZI A PAG. 8-9

Internazionale extra 1989
Reportage, commenti, foto e fumetti dalla stampa internazionale dell'epoca
In edicola e in libreria

PIETRE & POPOLO



Si al referendum perché "Venezia torni ai veneziani"

◦ MONTANARI A PAG. 16

La cattiveria

Liguria, crolla un viadotto dell'autostrada A6. Il gruppo Gavio tenta di mettersi in pari con Atlantia

WWW.FORUM.SPINOZA.IT

Le rubriche

HANNO SCRITTO PER NOI: AMBROSI, BOCCOLI, BUTTAFUOCO, CELLI, COLOMBO, CUCCARO, DAINA, DALLA CHIESA, DIMALLO, D'ESPOSITO, FELTRI, GENTILI, LUCARELLI, NOVELLI, SCIENZA, TRUZZI E ZILIANI



IL FOGLIO

quotidiano



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

UNA FOGLIATA DI LIBRI
TUTTI I MERCOLEDÌ
NELL'INSERTO



UNA FOGLIATA DI LIBRI
TUTTI I MERCOLEDÌ
NELL'INSERTO

ANNO XXIV NUMERO 278

DIRETTORE CLAUDIO CERASA

LUNEDÌ 25 NOVEMBRE 2019 - € 1,80



Il vaccino dell'ottimismo per un'Italia che non abbia paura di se stessa

Immobilismo, incompetenza, inefficienza, cultura della nostalgia: tutte le catene che tengono bloccato il paese. La stagione del pessimismo però può cambiare se si guarda al futuro non come fonte di paura ma come miniera di opportunità

Ottimisti, sì, ma in che senso? In uno splendido editoriale pubblicato la scorsa settimana sul Corriere della Sera, il professor Sabino Cassese ha messo insieme alcune storie interessanti per provare a mostrare uno dei volti certamente più deprimenti del nostro paese: l'immobilismo. Cassese ha messo insieme la storia del Mose e quella dell'Iva, ha calcolato i danni prodotti da un Parlamento inefficiente e da un governo poco competente, ha segnalato quanto sia pericolosa la trasformazione di un ministero importante come quello della Pubblica amministrazione in un mero distributore di posti, ha ricordato i problemi generati dalla trasformazione dell'Anac in un angelo custode della burocrazia e ha concluso il suo ragionamento non proprio con ottimismo segnalando il fatto che, "con l'attuale andazzo, la diffusa incompetenza programmatica e l'improvvisazione, non ci sono molte speranze" che le cose possano andare meglio. Il professor Cassese ha ovviamente molte ragioni ma la sua perfetta analisi andrebbe arricchita con alcuni spunti ulteriori, molti dei quali emersi sabato scorso alla nostra splendida festa del Foglio, che ci possono aiutare a capire meglio quali sono le catene che oggi tengono bloccata l'Italia. La burocrazia c'entra, ovviamente, ma se il ragionamento di Cassese fosse da intendere come se fosse un libro, a questo libro andrebbero aggiunti almeno altri dieci capitoli.

(segue a pagina quattro)

Questa Amazzonia spuntata in Europa

Negli ultimi venticinque anni sono cresciute foreste grandi come un Portogallo. Faccenda confinata alle curiosità turistiche, mentre trionfa la lurlupinatura climatica globale

Non è per fare il negazionista climatico, ma ecco che veniamo informati dall'Economist: negli ultimi venticinque anni in Europa le foreste sono cresciute per un'estensione pari a quella del Portogallo. Bel colpo, si direbbe. Una boccata di ossigeno, a quanto pare. Un rinverdimento senza strepito che rinvia per un aspetto non minore l'apocalisse. La casa brucia, ma intanto crescono gli alberi e ci crescono in casa, a vista d'occhio. Si dovrebbe tenerne conto, di notizie come questa, così minori nel loro essere vicine alla realtà, percepita o meno che sia, e comportarsi di conseguenza, ridimensionare l'allarme, prenderla cautamente con i green plan, la stupida guerra contro automobili e aeroplani, l'ossessione dei pesticidi, della carne rossa, degli allevamenti. Invece no, la faccenda è confinata alle curiosità turistiche, trionfano peraltro bombe d'acqua, acque alte, caldo generato dal surriscaldamento e freddo anche quello da global warming, e tornano o vecchie dannose trombe d'aria per chi può, tremende carestie seguite da tremende inondazioni, tutto un apparato di balie, previsioni, modelli che alimenta il peggio della scienza, la sua pretesa di infallibilità e dunque la sua voglia di dominare sulle coscienze.

(segue a pagina quattro)



COME SI DIVENTA SARDINE

Riempiono le piazze a Bologna e Modena ma non a Ferrara, o non ancora. Perché qui la Lega è già al comando e il grido "altrimenti vince Salvini" non riesce a mobilitare l'elettorato di sinistra. Viaggio nella città contrarian della regione rossa in gennaio alla prova del voto

di David Allegranti

Ferrara. "Bologna non si Lega", "Modena non si Lega", dicono le "sardine" che hanno riempito piazza Maggiore e piazza Grande e non vogliono con sé né bandiere né simboli di partito. Ferrara invece s'è legata benissimo. Prima nel 2018, alle elezioni politiche, dove una leghista sconosciuta - Maura Tomasi - ha battuto il super rodato Dario Franceschini 39,86 per cento a 29,15. Quello stesso Franceschini che l'anno prima era stato fischiato durante una partita della Spal. Episodio che in città viene spesso menzionato: quella volta che il principe di Ferrara fu spernacchiato. Poi, pochi mesi fa, la Lega ha vinto anche le comunali. Pure qui numeri e confronti storici aiutano a capire, ma non dicono tutta la vicenda. I numeri sono una dittatura, come

l'amore degli Zen Circus; li usa il governatore uscente dell'Emilia-Romagna Stefano Bonaccini con il nuovo look da hipster per spiegare che l'economia va bene, il pil tira di brutto, la disoccupazione è diminuita e quindi non si capisce proprio perché la popolazione dovrebbe scegliere l'avversaria Lucia Borgonzoni. "Se il consenso dipendesse dagli indicatori di efficienza razionali, l'Emilia-Romagna, confrontata col resto del paese, dovrebbe restare nelle mani dei suoi 'grandi mediatori', ormai secolarizzati e immunizzati dai residui ideologici d'antan: servizi sanitari di qualità, scuole attrattive (nonostante il calo demografico), un welfare ancora generoso grazie alle risorse regionali e municipali, elevata qualità della vita", scrive il professor Roberto Balzani, storico, avversario di Bonaccini alle primarie del 2014, in un articolo

sulle prossime elezioni regionali uscito sull'ultimo numero della rivista il Mulino. La realtà però è più complessa di una piazza piena a Bologna o di un indicatore economico regionale favorevole. "L'anarchia la trovi dentro ogni emozione", cantano appunto gli Zen. Ci sono i sentimenti di rabbia, la percezione di un'aggressione, c'è l'occupazione degli spazi da parte della Lega. I leghisti di Ferrara lo sanno bene. "Hanno fatto campagna elettorale andando

ovunque, pure nei bar", dice al Foglio Irene Bregola, ex consigliera comunale di Rifondazione comunista e candidata di Leu alla Camera alle politiche del 2018, seduta in una sala da tè del centro. L'attuale vicesindaco, Nicola "Naomo" Lodi, di professione barbiere, consigliere più votato con 1.200 preferenze, noto alle cronache per le sue magliette con la scritta "Più rum, meno rom" e i suoi video anti migranti (che chiama "diversamente bianchi"), in campagna elettorale era ovunque. Fisicamente e su Facebook, dove per mesi ha martellato contro degrado e spaccio. O meglio, per anni. Le cronache ricordano quando nel 2016 il leghista Lodi si fondò a Gorino, minuscola frazione di Goro, altrettanto minuscola comune della provincia ferrarese (3.679 abitanti) per le note barricate contro 12 migranti. Di recente c'è stato un caso analogo, in seguito alla diffusione della notizia di un imminente arrivo di 35 migranti a Ravalle, frazione di Ferrara di 300 abitanti attaccata al comune di Bondeno. I residenti hanno protestato e in questo caso anche il Pd si è unito alle lamentazioni. "Ravalle è una comunità troppo piccola per sopportare un peso che le verrebbe buttato addosso in modo così improvviso", ha scritto il segretario e consigliere del Pd a Bondeno, Tommaso Corradi. "La frazione è troppo piccola, e senza servizi e senza capacità integrative", dice Corradi al Foglio. "Sembra che si parli di questi 35 migranti come oggetti da mettere in un deposito e non come persone. Servono reali procedure di integrazione, per questo chiediamo che ci sia sempre di più una statalizzazione dell'accoglienza. Lasciare tutto in mano a privati e cooperative

nella maggioranza dei casi è stata una cosa positiva, specie nelle nostre zone, ma in altre realtà e in situazioni di solo lucro, può diventare un terro al lotto. Le persone non possono essere un numero che arricchisce qualcuno". E' un problema per i migranti, spiega Corradi, ma anche per le persone che percepiscono un senso d'insicurezza: "Alla nostra festa de L'Unità, che dura un mese, i nostri elettori ci chiedono più sicurezza e dicono che le persone devono integrarsi".

A Ferrara c'è un problema di spaccio gestito dalla mafia nigeriana. Gli spacciatori, che nascondono la droga nei contenitori di Hera, li vedi in bicicletta per il quartiere Giardino Ariano-va Doro, per tutti noto come Gad, specie vicino alla stazione, dove ci sono i due grattacieli straraccontati da tv e giornali, quelli con le case di settanta metri quadri sventuate a dieci-ventimila euro perché la gente non ci vuole abitare. I residenti hanno formato comitati, il problema non è mai stato risolto

A Ferrara c'è un problema di spaccio gestito dalla mafia nigeriana. I residenti hanno formato comitati, il problema non è mai stato risolto

David Allegranti è nato nel 1984 a Firenze. Giornalista (è diventato professionista al Corriere Fiorentino), è al Foglio dal 2016. Tra i suoi libri: "Siena brucia" (Laterza, 2016), "Matteo Le Pen" (Fandango, 2017), "Come si diventa leghisti" (Utet, 2019). Interista.





il Giornale



DAL 1974 CONTRO IL CORO



LUNEDÌ 25 NOVEMBRE 2019

Quotidiano diretto da ALESSANDRO SALLUSTI

Anno XXXIX - Numero 46 - 1.50 euro*

www.ilgiornale.it
 ISSN 1120-4971 | Sede: inf. notte@ilgiornale.it

L'EDITORIALE

SE GRILLO VUOLE VENDERCI ALLA CINA

di **Marco Gervasoni**

In Italia durante la guerra fredda abbiamo avuto il partito americano e quello sovietico. Poi nella seconda Repubblica si sono aggiunti quello tedesco e, più di recente, quello russo e quello francese. Il partito dello straniero è composto da esponenti politici italiani molto sensibili agli interessi di altri paesi: il legame tra il Pd e la Francia a partire dalla presidenza Macron è quasi un caso da manuale. Non era ancora visibile invece un partito cinese. Qualche sospetto l'avevamo ma ora è lampante, dopo la doppia lunga visita, di venerdì e di sabato, di Grillo all'ambasciata cinese: prima e dopo avere incontrato Di Maio. Sul blog del comico il regime è sempre stato trattato con un occhio di riguardo, ma negli ultimi tempi, anche in occasione della rivolta di Hong Kong, il fondatore e, pare, capo dei 5 stelle, ha assicurato che in Cina «non c'è persecuzione»; e del resto in visita il Di Maio ha avallato questa versione. Quanto al loro partito, al governo, sia nella versione Conte che in quella Giuseppe, hanno sempre ben più che aperto alla Cina, dal 5G in giù. E quindi molto probabile, tanto più che Grillo formalmente non detiene incarichi politici, che una tale rilevanza diplomatica sia un riconoscimento di Pechino ai 5 stelle come alleati della sinistra. E neanche implicito: tanta visibilità non è comune, da parte cinese, sempre molto discreta nei suoi endorsement. Numerosi sono gli obiettivi di questa benevolenza del Dragone verso il matrimonio tra Pd e 5 stelle: dall' avere un governo, che potrebbe anche non essere più guidato da Conte, favorevole sul 5G, all'apertura dei porti, non quelli degli immigrati ma quelli commerciali, fino alla partecipazione di capitali cinesi nelle imprese in crisi: sull'ex Ilva si è ventilato nei giorni scorsi un interesse cinese. Ma l'obiettivo più importante è quello di trasformare l'Italia nel paese Ue più filocinese, magari portando al Quirinale l'esponente politico da sempre più vicino a Pechino: Romano Prodi. Sarebbe uno scenario catastrofico. E ci chiediamo se agli Usa, e a Trump in particolare, agradi che il suo nemico principale si mangi l'Italia. Non lo vogliamo credere. Tutti (...)

segue a pagina 4
Braccalini e Di Sanzo a pagina 5

FINE DELLA PARABOLA

Sfascio a Cinque Stelle: movimento al capolinea

di **Vittorio Macioce**

a pagina 4

LA CIRCOLARE SEGRETA

Allarme terrorismo Italia nel mirino dell'Isis

I jihadisti vogliono colpire le stazioni di servizio
Carola da Fazio: comizio pro clandestini

di **Chiara Giannini**

Diverse questure italiane hanno diffuso un'ordinanza con cui si avverte di un rischio altissimo di attacco terroristico: «I jihadisti vogliono attaccare le stazioni di servizio in America e in Europa».

a pagina 9

ATTACCO DEL CARDINALE ZUPPI

Il manifesto anti Salvini del prete rosso

di **Felice Manti**

«No al sovranismo che sbatte la porta ai migranti senza chiedere neanche perché sono venuti», no alla scelta «di alzare muri e di far credere che questi siano sufficienti ad affrontare un problema così grande», no ai politici che non si interrogano sullo «squilibrio economico tra Nord e Sud del mondo», no a un'Europa «che si sente una fortezza» e che invece ha i piedi d'argilla (...)

segue a pagina 10

CONTROCORRENTE

LE CARTE DEL PROCESSO A BRESCIA

Così si poteva evitare il regicidio di Umberto

di **Luca Fazzo**

alle pagine 22-23

DISASTRO MALTEMPO: UNA VITTIMA

Paese a pezzi: crolla un ponte e un tratto di autostrada



ITALIA SPEZZATA I vigili del fuoco intervengono sul viadotto della Torino-Savona travolto dal fango

di **Stefano Zurlo**

È la politica del cerotto. A ogni alluvione o frana si risponde con il rammento di quel lembo di territorio slabbrato. Un continuo testacoda nel Paese delle perenni emergenze e della logica del giorno dopo. Una rincorsa continua, in un territorio martoriato, a una normalità - concetto empirico - che non c'è mai stata. Così la prevenzione spesso diventa un'esposizione sulla prima linea delle calamità.

L'Ispra, l'Istituto nazionale per la protezione dell'ambiente, offre dati (...)

segue a pagina 3
Materi e Paolucci alle pagine 2-3

STESSI LUOGHI, SOLO PAROLE

La fradicia geografia del disastro senza fine

di **Enrico Lagattola**

Basta mettere a confronto queste poche parole. «Stato di allerta dei vigili del fuoco di Castellammare di Stabia, dove la pioggia incessante ha provocato lo straripamento del fiume Sarno e l'allagamento della via Ripuarua». E poi: «Le acque del fiume Sarno hanno invaso la carreggiata in via Ripuarua, al confine tra Pompei (...)

segue a pagina 2

IL CAMBIO DI STAGIONE RICHIEDE PIÙ ENERGIA?

SUSTENIUM PLUS

SUSTENIUM PLUS LA STAGIONE CAMBIA, L'ENERGIA RESTA!

*IN ITALIA, FATTE SALVE ECCEZIONI TERRITORIALI (VEDI GERENZA) SPECIFICHE PER REGIONE, IL 100% UOMINI E IL 99,99% DONNE.

IL NUOVO LIBRO

Quel grand'uomo di Lilli Gruber

di **Valeria Braghieri**

Siamo partiti come Alessandro Piperno: con le peggiori intenzioni. Abbiamo provato a usare le lenti antipatia, ricordandoci, senza grande fatica, che lei un mostro di simpatia proprio non è mai stata e che anche nella sua versione di carta certo non si ammorbidece. Abbiamo provato a stanarla fin dalle prime righe, facendole ringhiare contro da una sua stessa riflessione: ma come, signora Lilli Gruber, dice che non esiste un destino genetico che conferisca agli uomini «limiti da maschietti», e poi lei, ai suddetti uomini (a Matteo Salvini, nella fattispecie) chiede «rose da femminuccia»?

Abbiamo pensato di poterci attaccare al suo aspetto fisico, a quello di nascita e a quello spregiudicatamente mantenuto fin qui per dimostrare puerilmente che «vedi? Non è poi così indenne dalla dinamica della seduzione, mica si conserverà così solo (...)

segue a pagina 7

IL FENOMENO

I resi di Amazon

Un business da 550 miliardi

di **Andrea Cuomo**

a pagina 15

IL TEMPO DI GIACOMETTI

DA **CHAGALL**

A **KANDINSKY**

CAPOLAVORI DALLA FONDAZIONE MAGHIT

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

del lunedì

LUNEDÌ 25 novembre 2019
1,50 Euro*

Nazionale

FONDATA NEL 1956
www.ilgiorno.it



Milano, la fidanzata del dj che scelse di morire in Svizzera

«Una legge sul fine vita Fabo ora lotta con me»

Gianni e Mola alle pagine 6 e 7



Italia a pezzi: crolla un altro viadotto

Spazzato via da una frana sull'A6 vicino a Savona. Voragine sulla Torino-Piacenza, auto la evita per miracolo Servizi e Canè alle pagine 2, 3 e 5

Violenza sulle donne

L'uomo rinunci alla pretesa di dominarci

Marina Terragni

Avrete visto su questo giornale le immagini della mostra "Raggi X", Fondazione Pangea, radiografie di gambe spezzate, bacini rotti, coltelli piantati nel costato: come le donne vittime di violenza arrivano ai pronti soccorso, quando ci arrivano. Un episodio ogni 15 minuti, una donna ammazzata ogni due giorni: 142, all'ultima rilevazione, un terzo del totale delle uccisioni -non c'è guerra di mafia che tenga- in 8 casi su 10 da maschi di casa o ex. Pochi i fondi stanziati, maldistribuiti e con il contagocce, (85 milioni in 3 anni, quando la Spagna ha investito un miliardo per 5 anni).

Continua a pagina 10



IL DOCUMENTO: ECCO IL MOMENTO IN CUI DANIELE CASSOL BLOCCA IL TRAFFICO E SALVA TUTTI

L'EROE SUL BARATRO

Servizio a pagina 3

Varese

Colto da infarto mentre gioca Tennista salvato dal defibrillatore

Formenti a pagina 19

MILANO

Si schianta in moto contro un albero Morto a 34 anni

Palma nelle Cronache

Le mafie al Nord

L'uomo dei clan con gli uffici a due passi da piazza Scala

Servizio nelle Cronache



Nicolò out per un mese. La Roma gela il Brescia: 3-0

Un'Inter in barella verso la Champions

Scaramuzza, Todisco e commento di Cucci nel Qs



I promotori: è scattato il boicottaggio

La guerra delle Sardine Pagina Facebook oscurata

Bonzi a pagina 9

must
ESPRESSO ITALIANO

L'ESPRESSO?
UN MUST.

Oltre 130 milioni di espresso nel 2019!

Grazie!

WWW.MUSTESPRESSO.IT





IL MATTINO

DEL LUNEDÌ



€ 1,20 ANNO CIVILI - N° 325 ITALIA
 PREZZO IN ABBONAMENTO POSTALE 45% - ART. 2 COM. 20/01 L. 662/98

Fondato nel 1892



Lunedì 25 Novembre 2019 •

Commenta le notizie su ilmattino.it

A REDAZIONE, "IL MATTINO" - "L'ESPRESSO", EURO L.10

I personaggi

Bloomberg contro Trump
 la sfida per la Casa Bianca
 dei due miliardari diversi

Pompetti a pag. 11



Lo scandalo

Le ferie nell'hotel di lusso
 del parcheggiatore abusivo
 con il Reddito e la pensione

Crimaldi a pag. 20



L'analisi

**I GIALLOROSSO
 APPESE
 AL CONTRATTO
 IMPOSSIBILE**

Mario Ajello

C'era una volta la sinistra hegeliana. C'è ancora? Suvvia, andiamoci piano con i paroloni. E tuttavia vorrebbe esserci, in maniera ideale anzi immaginifica ma poi la prova empirica è un'altra cosa, una sorta d'improbabile hegelismo nel rilancio dell'alleanza rosso-gialla che fa Grillo e che fanno insieme a lui i massimi esponenti Pd. La logica è questa. Non basta essere quello che siamo - cioè due forze agli antipodi - ma occorre, e non solo per superare lo scoglio emiliano, gettare il cuore oltre l'ostacolo.

Continua a pag. 51

Lo scenario

**ZINGARETTI
 E DI MAIO
 TRA IL VOTO
 E LA VIA EMILIA**

Mauro Calise

Con grande soddisfazione di Salvini - e molto meno dei suoi avversari - lo show-down è stato fissato. Si terrà in Emilia-Romagna, e nessuno potrà fare finta che sia un voto amministrativo. Se la Lega passa anche a Bologna, con ogni probabilità Zingaretti si dimetterà, l'esecutivo si sfaccerà e il paese tornerà alle urne. Questo scenario era chiaro da tempo. E il modo in cui Di Maio ha consentito che diventasse, di giorno in giorno, più drammatico si spiega soltanto con due ipotesi.

Continua a pag. 51

Italia fragile, cantieri fermi e crolla un altro viadotto

► Incubo maltempo, sull'autostrada Torino-Savona frana la montagna: piloni travolti L'automobilista-eroe: «Ho fermato tutti». Costa: «Va sbloccato il piano anti-dissesto»



Il sopralluogo dei vigili del fuoco sul tratto del viadotto crollato sulla Torino-Savona

L'Italia continua a scoprirsi, ogni giorno, sempre più fragile dal punto di vista idrogeologico e strutturale. Il maltempo di questi giorni sta provocando danni, sfiorato il dramma ieri in Liguria. Una frana di fango ha travolto i piloni, è crollato un pezzo della Autostrada AS, Torino-Savona. Non si registrano vittime, grazie anche all'allarme di un automobilista eroe. Il ministro dell'Ambiente, Costa: «Nessuno è al sicuro, il Parlamento sblocchi il piano anti-dissesto idrogeologico».

Evangelisti e Giusco alle pagg. 2 e 3

L'anticipazione

«Alla scoperta di Napoli con il mio Pino Daniele»



Pino e la moglie Fabiola Sciabbarrasi

«Da Napoli Pino si sente posseduto, tende a fuggire, per troppo amore, Napoli lo ingloba. Oggi è il momento giusto, voglio conoscere i suoi genitori, calpestare le piastrelle che hanno sostenuto i suoi primi e secondi passi».

Alle pagg. 14 e 15 con Lanzetta e Vacalebre

I focus del Mattino

I tagli dimenticati degli enti inutili 7 su 10 ancora attivi

Per legge dovevano sparire entro la fine del 2017 Cottarelli: «È una questione di volontà politica»

Lucilla Vazza

Soppressione degli enti inutili, dovevano sparire entro fine del 2017 ed invece ben 7 su 10 risultano ancora attivi. Carlo Cottarelli non ha dubbi: «Questione di volontà politica».

A pag. 9

La trattativa

Ilva, la carta di Invitalia per affiancare Mittal e dimezzare gli esuberanti

Fransese a pag. 8

La crisi degli azzurri Spedite 24 lettere
Napoli, il giorno delle multe
 i senatori pagheranno di più

Pino Taormina

È il giorno della resa dei conti. Oggi ventiquattro lettere di contestazione verranno spedite dalla sede di via XXIV Maggio di Roma ad altrettanti calciatori del Napoli per essere notificate tra qualche giorno, probabilmente al ritorno da Liverpool. In queste lettere l'indicazione delle sanzioni e delle motivazioni dettagliate delle violazioni in occasione della «rivolta del ritiro», dopo la gara di Champions con il Salisburgo.

A pag. 31

Il punto

Il valore aggiunto di Ancelotti
 Ma chi l'ha visto?

Francesco De Luca

C'è da tempo una brutta aria nel Napoli e intorno al Napoli. L'euforia creata dalla vittoria sul Liverpool il 17 settembre si è subito dissolta.

Continua a pag. 27

SPADA ROMA
BLACK FRIDAY
 -70%
 *La promozione è valida solo su articoli selezionati
 ROMA - NAPOLI - MILANO - FIRENZE - VENEZIA - PALERMO
 shop online: spadaroma.com



il Resto del Carlino

del lunedì

LUNEDÌ 25 novembre 2019
1,60 Euro

Nazionale

FONDATA NEL 1885
www.ilrestodelcarlino.it



Tutti i numeri e i consigli dei detective di Emilia Romagna e Marche

Emergenza truffe online «Non cadete nei tranelli»

N. Bianchi e Mazzanti alle pagine 6 e 7



Italia a pezzi: crolla un altro viadotto

Spazzato via da una frana sull'A6 vicino a Savona. Voragine sulla Torino-Piacenza, auto la evita per miracolo

Servizi e Canè alle p. 2, 3 e 5

Violenza sulle donne

L'uomo rinunci alla pretesa di dominarci

Marina Terragni

Avrete visto su questo giornale le immagini della mostra "Raggi X", Fondazione Pangea, radiografie di gambe spezzate, bacini rotti, coltelli piantati nel costato: come le donne vittime di violenza arrivano ai pronti soccorso, quando ci arrivano. Un episodio ogni 15 minuti, una donna ammazzata ogni due giorni: 142, all'ultima rilevazione, un terzo del totale delle uccisioni -non c'è guerra di mafia che tenga- in 8 casi su 10 da maschi di casa o ex. Pochi i fondi stanziati, maldistribuiti e con il contagocce, (85 milioni in 3 anni, quando la Spagna ha investito un miliardo per 5 anni).

Continua a pagina 10



Servizio a pagina 3

La sanità al centro del voto

Visite e tempi d'attesa, il nostro test a Bologna

Barbetta in Cronaca

CON IL PARMA FINISCE 2-2

Un gol di Dzemaili salva i rossoblù all'ultimo minuto

Servizi nel QS

Vittoria a Desio

Rimonta al supplementare la Fortitudo stende Cantù

Selleri nel QS



La missione di un pensionato lucano

Il maestro in Apecar «Viaggio e regalo libri»

Femiani a pagina 13



I promotori: è scattato il boicottaggio

La guerra delle Sardine Pagina Facebook oscurata

Bonzi a pagina 9



LUNEDÌ 25 NOVEMBRE 2019

IL SECOLO XIX

DEL LUNEDÌ



QUOTIDIANO FONDATAO NEL 1886 - EDIZIONE GENOVA

1,50€ con "ELLE" in Liguria, AL e AT - Anno CXCVIII - NUMERO 46, COMMA 20/B. SPEDIZIONE ABB. POST. - GR.50 - MANZONI & C.S.P.A. - Per la pubblicità su IL SECOLO XIX e RADIO 19 Tel. 010.5388.200 www.manzoniadvertising.it



IL COMMENTO

LUCA UBALDESCHI

LA SICUREZZA NON SI GARANTISCE SOLTANTO CON LE PAROLE

Il sollievo di non dover piangere altre vite umane nulla toglie alla gravità del crollo di ieri sulla A6. Quasi si prova imbarazzo a raccontarlo, tanta è l'incredulità mista ad angoscia. Pensateci: in poco più di 15 mesi è il secondo viadotto autostradale a cadere. E accade sempre in Liguria, la regione che ancora piange la ferita del Morandi; in quel Nord riconosciuto come l'area più moderna dell'Italia, Paese che ancora siede al tavolo dei 7 più industrializzati al mondo. Quello stesso Paese - fatto ancora più grave - che a parole sbandiera la straordinaria bellezza del suo territorio, ma poi dimostra di non saperlo proteggere. Le circostanze dei due crolli sono diverse, certo, ma condividono una conseguenza: la perdita di fiducia dei cittadini verso lo Stato. Che credibilità può pensare di meritare una Nazione che non è in grado di garantire la sicurezza delle infrastrutture sulle quali viaggiamo?

SEBUE / PAGINA 3

IL REPORTAGE

Un boato sulla A6 spezza la Liguria: la grande paura corre sui viadotti

Marco Menduni / INVIATO A SAVONA

Sono le due del pomeriggio e il rugito della grande frana si mescola al boato del disastro. I piloni del ponte Madonna del Monte vengono travolti dal fango e dai detriti dell'enorme smottamento, la carreggiata si piega a novanta gradi e qualche istante dopo precipita giù. Poi nella valle del Bormida cala improvvisamente il silenzio, mentre sul tracciato della Savona-Torino, quello che porta al casello di Altare, compare un baratro che si estende per trenta metri.

L'ARTICOLO / PAGINE 2 E 3

SERVIZI / PAGINE DALLA 2 ALLA 11

UN'ENORME FRANA HA TRAVOLTO ALLE 14 DI IERI IL VIADOTTO MADONNA DEL MONTE TRA SAVONA E ALTARE



Un'altra volta

Primo Piano	Pagina 2
Crónicas	Pagina 11
Economia-Matrimo	Pagina 15
Arte	Pagina 17
Genova	Pagina 20
Cinema/Tv	Pagina 30-31
Sport	Pagina 32
Genova-Spart	Pagina 38
Meteo	Pagina 47

L'INCHIESTA

Giovanni Ciolina e Matteo Indice

Una denuncia, due gialli: i retroscena di un crollo

L'ARTICOLO / PAGINA 4

LE CONSEGUENZE

Matteo Dell'Antico

L'economia ligure è di nuovo sotto scacco

L'ARTICOLO / PAGINA 6

LA POLITICA

Emanuele Rossi

Il governo: niente Gronda Toti: ma basta emergenze

GLI ARTICOLI / PAGINE 6 E 7

IL CASO

Roberto Sculli

L'esperto: «Grave errore il pilone in quel punto»

L'ARTICOLO / PAGINA 5

LUNEDÌ TRAVERSO



Non sono un fan delle sardine. Da buon ligure, preferisco le acciughe. E non sono sicuro che chi sta scendendo in piazza conosca la differenza. A dire il vero non ho neanche capito bene perché scegliere proprio quelle come simbolo. Tanto per cominciare, sono pesci azzurri e quel colore rimanda immediatamente a Forza Italia e a una citazione di Berlusconi: «Non ho mai scelto un delmino perché quelli che si sono presentati, alla fine si sono rivelati delle sardine». Poi, a differenza delle acciughe, le sardine hanno la mascella inferiore più lunga di quella superiore e questo rimanda al profilo di un uomo citato quasi più in quest'ultimo ventennio che non nel suo. Quanto alle adunate (occe-

SARDINE IN BARILE

CLAUDIO PAGLIARI

niche?) in piazza è piuttosto curioso vederle contro l'opposizione e non contro il governo. La cosa che approvo incondizionatamente delle sardine è l'idea di abbassare i toni, perché ne abbiamo molto bisogno. Ma se già in partenza il movimento nasce contro qualcuno, e pensa che l'odio e la violenza verbale siano solo da una parte, servirà a poco. Come le acciughe di Fossati e De André, queste sardine vedono una bellissima luna e cercano di raggiungerla, facendo il pallone per allontanare il predatore. Purtroppo quella verso cui puntano non è la luna, ma la lampara del pescatore. Facile intuire in quale rete finiranno. Come quelli che volevano aprire il parlamento come una scatoletta di tonno, e ora fanno i pesci in barile. —

TISSOT
ROSEAU 1853

DISPONIBILE SU TISSOTWATCHES.COM
E NELLE MIGLIORI OROLOGERIE E GIOIELLERIE

TISSOT. INNOVATORS BY TRADITION





IL TEMPO

QUOTIDIANO INDIPENDENTE



Lunedì 25 novembre 2019
Anno LXXV - Numero 325 - € 1,20
Santa Caterina d'Alessandria

Direzione, Redazione, Amministrazione 00187 Roma, piazza Colonna 366, tel. 06/675.881 * Abbonamenti a Viterbo e prov.: Il Tempo + Corriere di Viterbo €1,20
a Rieti e prov.: Il Tempo + Corriere di Rieti €1,20 - a Latina e prov.: Il Tempo + Latina Oggi €1,50
a Frosinone e prov.: Il Tempo + Ciociaria Oggi €1,50 - a Terni e prov.: Il Tempo + Corriere dell'Umbria €1,20 - ISSN 0391-6990

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

ABOLITO IL CONTANTE NEI BAR E RISTORANTI INTERNI

Il dramma dei capi Bankitalia

Vietato anche a loro pagare caffè e pasti con gli spicci. Si può saldare solo con «la chiavetta unica»
Sindacato dei dirigenti sul piede di guerra, perché i cassieri così non danno il resto, e ci rimettono

Regionali

Di Maio fa la corte alla società civile

La corsa in solitaria è troppo pericolosa
Servono alleanze

Pietrafitta a pagina 7

Parla Intini

«I pm fanno politica Ed è quasi un bene»

L'ex portavoce del Psi
«Supplenza giudiziaria? Se i partiti sono questi...»



De Leo a pagina 6

Campidoglio

Il piano leghista per la Capitale

Il Carroccio sogna il colpaccio elettorale
Giovedì il programma

a pagina 14

L'intervista

«Se chiude l'Ilva addio al porto»

Il presidente Assoporti
«L'80% del traffico è legato all'acciaieria»



Lenzi a pagina 4

Il Tempo di Oshø

Salvini prende qualche fischio dai nonni



"C'ha ragione Grillo, tocca levaje er voto a questi"

Di Mario a pagina 5

Crolla un altro viadotto autostradale

Allarme anche nel Lazio

Vento e mareggiate Torna la paura sul Litorale

Mariani a pagina 8

Il maltempo non concede tregua. Ieri è stata una giornata infernale, con sfollati, strade interrotte e anche una vittima. Ma ad essere flagellate in modo particolare sono state Liguria e Piemonte: nell'Alessandrino una donna di 52 anni ha perso la vita dopo essere stata travolta dalle acque del Bormida, e nel savonese, dove è crollato un tratto di un viadotto dell'autostrada dei fiori (A6) a causa di una frana abbattutasi sul manto stradale.

Laghi a pagina 9

Il diario

di Maurizio Costanzo



Forse vi sarà sfuggita, ma mi è rimasta impressa una notizia di qualche giorno fa. Un vigilante travolge e uccide un motociclista e, resosi conto della situazione, si è sparato. Per carità, difficile comprendere la "tempesta" che avrà invaso il vigilante accortosi di quanto accaduto. Però, chi, dinanzi a un gesto del genere, si toglie la vita? Mi piacerebbe che psicologi di qualità ci raccontassero quale può essere stato il percorso mentale del vigilante. In genere non ci accorgiamo di queste notizie, ma quando fanno porre interrogativi, è giusto segnalarle. Ripeto: nessuno deve imitare questo gesto, ma lui che ha sentito dentro per farlo?

Altro che meccanismo di stabilità europea, vigilanza e crac bancari, o anche fusioni e debito pubblico. Per i dirigenti della Banca d'Italia uno dei problemi più gravi che devono affrontare in questo momento è il caffè. Anticipando la tendenza che spinge per restringere l'uso del contante, Via Nazionale ha fatto di più: lo ha eliminato. E nei suoi bar interni, per gustare cappuccino e cornetto, si può usare solo la chiavetta.

Caleri a pagina 3

Serie A



AL MAPEI FINISCE 1-2

Lazio all'ultimo respiro Il graffio di Caicedo manda ko il Sassuolo

Pieretti, Rocca e Salomone alle pagine 30 e 31



ALL'OLIMPICO È 3-0

La Roma va sul velluto con i difensori-bomber Brescia preso a pallate

Austini, Biafara, Carmellini e Schito alle pagine 32 e 33



PER DIVENTARE IL NUMERO UNO
SCEGLI LA NUMERO UNO

www.unipegaso.it 800-185-095



• Anno 29 - n. 278 - € 3,00* - Chf. 4,50 - Sped. in abb. post. L. 11/08/08 (DCB Milano) - Lunedì 25 Novembre 2019 -

* Offerta esclusiva con Abbonamenti Italia Oggi Sette € 2,50 - Abbonamenti € 3,00
Con guida "Irrerenti" a € 6,00 in più; Con il libro "Collecting Art" a € 3,00 in più; Con il libro "Irrerente nella cassa" a € 3,00 in più



• TUTTE LE AZIENDE CHE ASSUMONO • a pag. 45

cdp
Investiamo nel domani

cdp
Investiamo nel domani

Italia Oggi Sette

IL PRIMO GIORNALE PER PROFESSIONISTI E IMPRESE

Il ghigno ironico del fisco

La legge di Bilancio inasprisce le sanzioni penali, ma la giurisprudenza salva chi non ha versato le imposte per mancanza di liquidità. E si può fare di più...

DI MARINO LONGONI
mlongoni@italioggi.it

Da una parte il fisco gentile, l'entusiasta compliance del contribuente, il tentativo di venire incontro alle sue difficoltà con norme di favore come il ravvedimento operoso sempre più esteso e la possibilità di chiedere la rateizzazione del debito tributario sempre più ampia. Dall'altra, una fiscalità punitiva con l'abbandonamento delle soglie di rilevanza penale e l'introduzione nel decreto fiscale collegato alla legge di Bilancio di confisca per sproporzionata, inasprimento delle pene e responsabilità ex lege 231 anche per i reati tributari. Insomma, la politica fiscale sembra avere qualche problema di schizofrenia. Paradigmatico il trattamento riservato all'imprenditore che pur avendo presentato regolare dichiarazione dei redditi o Iva non ha poi versato le relative imposte per mancanza di liquidità.

successive per giustificare l'irrealtà dell'esistenza o meno di una reale crisi di liquidità e i motivi di questa crisi. Ma ora questo orientamento è contestato dall'emergere di un nuovo filone interpretativo che si sta consolidando in assenza sia di merito sia di legittimità che considerano la continuità aziendale sufficiente a escludere il dolo e quindi la punibilità. In pratica, qualora l'imprenditore non abbia potuto versare imposte e contributi per una mancanza di liquidità a lui non imputabile (esempio, ritardi di pagamento di una pubblica amministrazione, oppure fallimento del cliente principale) non ci sarebbe responsabilità penale (un emendamento in questo senso è stato presentato nei giorni scorsi anche al di fiscal). Interessante notare come tra i temi particolarmente più caldi del momento, quello del salvataggio delle imprese in crisi (es. Iva o Alitalia) e quello della lotta all'evasione (o meglio, dell'uso dello strumento penale per



salvaguardare le ragioni dell'erario), sembrano entrare in corto circuito. Anche perché salvare l'impresa in crisi di liquidità può voler dire anche salvare il gettito futuro, oltre ai posti di lavoro attuali e futuri. E forse non è un caso se, mentre il pendolo della politica legislativa va in nella direzione di accentrare sempre più la spinta repressiva, anche penale, la giurisprudenza penaltributaria sembra svoltare nella direzione opposta e riconoscere che contro le leggi dell'economia non c'è sanzione che tenga e che, quando la crisi è reale, il codice penale, utilizzato come una clava, può solo aggravarla. Infatti, recentemente la Cassazione ha escluso il delitto di omesso versamento dell'Iva quando l'imprenditore ha provveduto al pagamento di dipendenti e fornitori in una prospettiva di

continuità aziendale, nella convinzione, cioè, che tale scelta consenta di proseguire l'attività d'impresa attraverso il conseguimento di ricavi e di utili. A questo punto sarebbe forse sensato orientamento con una norma che consentisse in ogni caso la dilazione dei pagamenti in dieci o venti anni, alle aziende che hanno dichiarato regolarmente le imposte, ma poi non le hanno versate per mancanza di liquidità. Ci sono in Italia centinaia di migliaia di partite Iva che, trovandosi in questa situazione, hanno presentato negli ultimi anni una regolare dichiarazione dei redditi, ma poi non hanno effettuato i versamenti, sperando di poterlo fare con il ravvedimento operoso o dopo aver ricevuto l'avviso bonario da parte dell'Agenzia delle entrate. Si tratta di contribuenti onesti, ma in difficoltà finanziarie, come dimostrato dal loro comportamento. L'ammontare delle imposte non versate, ma dichiarate regolarmente nella speranza di tempi migliori, pare sia addirittura di 20/30 miliardi di euro. Una somma certamente impossibile da recuperare, nemmeno introducendo la pena di morte. Ma che forse potrebbe essere in gran parte incamerata in tempi brevi dall'erario grazie alla cessione del credito ad apposito veicolo finanziario. In questo modo si garantirebbe un immediato beneficio alle finanze pubbliche e la possibilità, per centinaia di migliaia di partite Iva, di proseguire l'attività.

IN EVIDENZA

Prestazioni agevolate - Reddito di cittadinanza e indennità di disoccupazione (Naspi): doppio regime sanzionatorio per chi fruisce dei benefici
Cirioli da pag. 4

Fisco/1 - Fatture elettroniche e Lipe: l'Agenzia delle entrate scrive ai contribuenti per sanare incongruenze e anomalie. Ecco come mettersi in regola
Ricca da pag. 8

Fisco/2 - Rischio fiscale sotto controllo: entro il 31 dicembre l'Italia deve recepire la Dac 6, sullo scambio di informazioni. Obblighi di notifica estesi
Locante-De Leito a pag. 9

Fisco/3 - Credito d'imposta ricerca & sviluppo, slalom fra opportunità e rischi. Ai raggi X il sistema sanzionatorio per l'uso errato del bonus
Lenzi da pag. 10

Impresa/1 - Lavoro a chiamata legittimo anche se c'è il divieto nel Ccnl. Alla contrattazione collettiva spetta individuare la casistica
Bonadio da pag. 13

Impresa/2 - Chi maschera le perdite deve risarcire il creditore. Le indicazioni della Cassazione sulla responsabilità degli amministratori
Ferrara da pag. 16

Contabilità - Omaggi natalizi, sconti, premi: a ciascuno la sua deducibilità. Il trattamento contabile e fiscale per la regalistica aziendale
Valcarengi-Pellino da pag. 18

Spendere Meglio - Case in affitto a portata di click. Sempre più diffuse le piattaforme dedicate a locazioni e compravendite immobiliari
Greguoli Venini a pag. 20

IO ONLINE - Documenti - I testi delle sentenze tributarie commentati nella Selezione
www.italioggi.it/docio7

Una bussola per imprese e professionisti alle prese con regole sulla privacy (Gdpr) e sicurezza informatica Cyber risk, ecco il kit di sopravvivenza

Affari Legal
Per non perdere attrattività è l'ora delle regole certe
da pag. 21

IO Lavoro
Italia a due velocità sul lavoro e sulla formazione
da pag. 41

Lo piccolissimo aziende, i piccoli studi professionali sono tutti assoggettati a obblighi di sicurezza informatica. Ma come muoversi? Quali sono le priorità nella impostazione dell'attività di sicurezza informatica e di sicurezza delle reti? Diventa difficile orientarsi tra backup, cifratura dei dati, antivirus, accessi controllati ai computer. Ecco quindi una bussola per sopravvivere al Gdpr, partendo dalle cinque precauzioni basilari che devono essere osservate e arrivando alle parole chiave per decifrare la cybersecurity. Innanzitutto occorre conoscere la propria azienda; in secondo luogo, difenderla; in terzo luogo, difendere la ricchezza che è rappresentata dalle informazioni sui propri utenti e clienti; in quarto luogo, si deve soppesare in maniera oculata e non miope la sicurezza e considerarla un elemento di strategia del business, per il raggiungimento dell'interesse pubblico. Viviamo, infatti, un'epoca nella quale è costante il paradosso, in base al quale siamo incentivati a utilizzare sistemi tecnologici che ci portano il pericolo in casa e, dall'altra parte, siamo puniti per il fatto di non aver saputo gestire il pericolo che necessariamente siamo spinti ad affrontare.

NELL'INSERTO/1
Italia Oggi Sette
Selezione di Sentenze tributarie
1. CARATTERI DEL QUOTIDIANO DI MORTALITÀ
2. RESPONSABILITÀ, SOSPENSIONE LA RESPONSABILITÀ
3. INDEBITAMENTO DEL FISCALISTA ALL'INTERNO DELLA
4. NON È PIÙ POSSIBILE SOSPENSIONE DI ATTO
5. IL TRIBUTARIO SOSPENSIONE E RESPONSABILITÀ
6. CATEGORIE DI ATTO DI ATTO
7. TRAMITE FISCALITÀ, TUTTI SI METTONO IN CALCOLO

NELL'INSERTO/2
Italia Oggi Sette
Sicurezza informatica
Come i Proci, avvocati, commercialisti, consulenti del fisco possono sopravvivere al Gdpr
di Antonio Cocco Milano e Simona Tassinari

Cassa Depositi e Prestiti
INVESTIAMO NEL DOMANI
Scopri i nuovi Buoni Fruttiferi Postali e le altre iniziative previste per l'avvio del 170° anno di attività di CDP
cdp.it/170
Messaggio pubblicitario

170 1850 2020
cdp

LA NAZIONE

LUNEDÌ 25 novembre 2019
1,60 Euro

Nazionale

FONDATA NEL 1859
www.lanazione.it



L'inchiesta sui delitti delle coppie

Mostro di Firenze
C'è un dna sconosciuto
Nuovi accertamenti

Brogioni alle pagine 6 e 7



La Spezia

Pensionata
beffata
dallo Stato

Antola a pagina 19



Italia a pezzi: crolla un altro viadotto

Spazzato via da una frana sull'A6 vicino a Savona. Voragine sulla Torino-Piacenza, auto la evita per miracolo

Servizi e Canè alle p. 2, 3 e 5

Violenza sulle donne

L'uomo rinunci
alla pretesa
di dominarci

Marina Terragni

A vrete visto su questo giornale le immagini della mostra "Raggi X", Fondazione Pangea, radiografie di gambe spezzate, bacini rotti, coltelli piantati nel costato: come le donne vittime di violenza arrivano ai pronti soccorso, quando ci arrivano. Un episodio ogni 15 minuti, una donna ammazzata ogni due giorni: 142, all'ultima rilevazione, un terzo del totale delle uccisioni -non c'è guerra di mafia che tenga- in 8 casi su 10 da maschi di casa o ex. Pochi i fondi stanziati, maldistribuiti e con il contagocce, (85 milioni in 3 anni, quando la Spagna ha investito un miliardo per 5 anni).

Continua a pagina 10



IL DOCUMENTO: ECCO IL MOMENTO IN CUI DANIELE CASSOL BLOCCA IL TRAFFICO E SALVA TUTTI

L'EROE SUL BARATRO

Servizio a pagina 3

Pistoia

Il prete canta
«Bella ciao»
a fine messa
Ed è polemica

A pagina 9

A LUCCA

Photolux
i mondi raccontati
in uno scatto

Pacini a pagina 26

Campionato

Fiorentina ko
anche a Verona
Ora esplode
il caso Chiesa

Servizi nel Qs



La missione di un pensionato lucano

Il maestro in Apecar
«Viaggio e regalo libri»

Femiani a pagina 13



I promotori: è scattato il boicottaggio

La guerra delle Sardine
Pagina Facebook oscurata

Bonzi a pagina 9

must
ESPRESSO ITALIANO

L'ESPRESSO?
UN MUST.

Oltre 130 milioni di espresso nel 2019!

Grazie!

WWW.MUSTESPRESSO.IT





Lunedì
25 novembre 2019
Anno 26 - N° 46

la Repubblica

Fondatore *Eugenio Scalfari*

Direttore *Carlo Verdelli*



IL PAESE DEL DISSESTO

“Fermi che crolla” Si schianta un altro viadotto

Precipita ponte sulla Torino-Savona. Il testimone: “Ho visto il baratro e sono riuscito a bloccare le auto”
Allarme per la sicurezza di decine di strutture: “Sulla Milano-Genova rischiamo un nuovo Morandi”

Pioggia record, allagamenti e frane in tutta Italia



▲ L'allarme Daniele Cassol, 56 anni, si sbraccia per fermare le altre vetture sul viadotto crollato lungo la A6 Torino-Savona

Il commento

Basta annunci Servono opere

di **Sergio Rizzo**

Non abbiamo più tempo: ecco che cosa dice la furia degli elementi che si è abbattuta sull'Italia. E qui è d'obbligo un bel respiro di sollievo. Perché per puro caso il crollo del viadotto sulla Torino-Savona e l'apertura di una voragine sulla Torino-Piacenza non hanno consegnato alla cronaca altre tragedie. Ma tirare in ballo soltanto la vendetta della natura per quei fatti, a cominciare dai trenta metri di autostrada spazzati via come un fucello, sarebbe ancora una volta da irresponsabili. Come hanno spiegato bene gli esperti, anche l'uomo ci ha messo del suo. Da secoli il fragile territorio della Liguria viene difeso dal rischio di frane con i terrazzamenti, un'opera di minuziosa manutenzione.

● continua a pagina 25

Un viadotto lungo l'A6 Torino-Savona crolla a causa di una frana. Una voragine si apre sulla A21 Torino-Piacenza. Allarme per decine di ponti. Nell'Alessandrino una donna muore travolta dal fiume Bormida. Allagamenti e disagi in molte Regioni.

di **Brera, Cravero, Filetto Origone e Preve**
● alle pagine 2, 3 e 4

Il leader di Confindustria

Boccia: “Il governo sblocchi i 60 miliardi Con quei fondi possiamo risanare il territorio”

di **Marco Patucchi** ● a pagina 6



Il peso delle elezioni locali

Hong Kong vota per la democrazia Avviso a Pechino

di **Filippo Santelli**



con un intervento di **Joshua Wong** ● alle pagine 12 e 13

Il paradosso politico

Come se Salvini fosse il premier

di **Gabriele Romagnoli**

Un marziano a Roma potrebbe pensare che il detentore del potere in Italia sia, in questo momento, il senatore Matteo Salvini. Sebbene sia non il capo del governo, ma dell'opposizione. Molti sono i dati in grado di produrre l'equivoco. Partiamo dal più banale: uno scambio di messaggi Instagram tra il senatore e un giocatore di calcio della sua squadra preferita, lo spagnolo con la maglia del Milan Jesús Joaquín Fernández Sáenz de la Torre detto per sfinimento Suso.

● a pagina 25

L'appello

I Regeni: chi sa scriva e ci aiuti a trovare la verità su Giulio

Sul sito di Repubblica una casella anonima per le denunce

di **Paola e Claudio Regeni e Alessandra Ballerini**

Il tempo può essere anche un buon alleato. Lo insegna la storia e lo spiega la psicologia. La verità dopo po' non riesce più ad essere trattenuta e tracima.

● a pagina 17 con un articolo di **Bonini e Foschini**

Da domani “Piovono pietre”

Una rubrica contro l'odio

di **Paolo Berizzi**

Il mondo nero del razzismo, dell'antisemitismo, dei rigurgiti fascisti e nazisti. Le derive del bullismo politico e le discriminazioni sessiste. L'esplosione della violenza, verbale e fisica. I manganellatori della Rete e i fomentatori di rancore. Domani su *Repubblica* nasce un raccoglitore quotidiano di storie brevi: una al giorno. Si intitola “Piovono pietre”. Sarà una specie di bollettino dell'odio che spurga dalle viscere di una società avvelenata dalla rabbia e dall'intolleranza.

● a pagina 24

Seede: 00147 Roma, via Cristoforo Colombo, 90
Tel. 06/49821, Fax 06/49822923 - 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 KN 19 - Regno Unito GBP 2,20 - Svizzera CHF 3,50

con DVD
Il Teatro di Eduardo
€ 11,40

NZ



Tendenze Film e cena in casa
La vita dei Millennial è a domicilio

HALLAC E PINNA - P. 13



Islam Kepel: "Dall'Iran al Libano
è l'ora delle rivoluzioni laiche"

GIORDANO STABILE - P. 29

Tff Burioni e il film sui vaccini
"I ciarlatani sfruttano la paura"

L'INTERVENTO DI ROBERTO BURIONI - P. 26
CAPRARA, DELLA CASA E LEVANTESI KEZICH - PP. 26-27



LA STAMPA



LUNEDÌ 25 NOVEMBRE 2019

QUOTIDIANO FONDATA NEL 1867

1,50 € II ANNO 153 II N.322 II IN ITALIA (PREZZI PROMOZIONALI ED ESTERO IN ULTIMA) II SPEDIZIONE ABB. POSTALE II D.L.353/03 (CONV.IN L.27/02/04) II ART. 1 COMMA 1, DC8-TO II www.lastampa.it GNN

EMERGENZA MALTEMPO NEL NORDOVEST: IL MARE MANGIA LE SPIAGGE IN LIGURIA. MOLTI BORGHI ISOLATI

La pioggia fa crollare le autostrade

Cedimenti sulla Torino-Savona e sulla Torino-Piacenza: traffico bloccato. Piemonte, centinaia di sfollati



Il viadotto crollato sulla Torino-Savona nei pressi del casello di Altare



La voragine che si è aperta sulla Torino-Piacenza SERVIZI - PP. 2-5

LE ELEZIONI DISTRETTUALI

Hong Kong, dalle urne schiaffo alla Cina

FRANCESCO RADICIONI
HONG KONG

«È uno tsunami» dice Tommy Cheung, tra i leader del Movimento degli Ombrelli del 2014 e candidato nel distretto di Yuen Long, al confine con la Cina, quando iniziano ad arrivare i primi risultati delle elezioni amministrative con il trionfo dei movimenti anti Pechino. - PP. 10 E 11

I RAGAZZI PROTAGONISTI DELLE RIVOLTE

Patrioti romantici in lotta contro despotti e corruzione

GIANNI RIOTTA - P. 11

CON I DEMOCRATICI

Bloomberg corre contro Trump: salviamo gli Usa

FRANCESCO SEMPRINI
NEW YORK

Finanziere, imprenditore, filantropo, sindaco ed ora, ufficialmente, candidato alla Casa Bianca, Michael Bloomberg dice sì alla sfida contro Donald Trump con cui punta a scalzare il 45° presidente dalla guida degli Stati Uniti: «Con lui al comando» dice «il Paese rischia di non riprendersi più». Usa 2020 si trasformerebbe così in un duello tra titani, entrambi miliardari, entrambi icone della Grande Mela ed entrambi over 70, (73 anni Trump, mentre Bloomberg ne ha compiuti 77). «Non possiamo sopportare altri quattro anni di azioni spericolate e disoneste di Trump. Rappresenta una minaccia esistenziale per i nostri valori», afferma Bloomberg in un video pubblicato sul sito della propria campagna elettorale. - P. 12

EVITATO LO STOP ALLE MERCI, OGGI LA VERIFICA DEI PAGAMENTI

Università, Sanità e nuovi posti di lavoro Ecco il piano del governo per l'ex Ilva

Mario Turco, sottosegretario alla presidenza del Consiglio con delega alla programmazione economica e agli investimenti, svela il piano del governo per l'ex Ilva: «Università, sanità e nuovi posti di lavoro. In arrivo un decreto con tanti nuovi

progetti per la città di Taranto». Una doppia telefonata tra il governatore pugliese Michele Emiliano e l'amministratore delegato di ArcelorMittal Lucia Morselli evita il blocco delle merci. Oggi la verifica dei pagamenti. BARONI E D'AUTILIA - PP. 6-7

IL GIORNO DECISIVO

Conte chiede tempo per il nodo Alitalia

SERVIZIO - P. 18

LEGA PRONTA A RICEVERLI

Salvini corteggia i senatori dei 5S: Grillo vi tradisce

Salvini: «Abbracciando il Pd Grillo tradisce i suoi elettori. Ora porte aperte ai grillini al Senato». Di Maio rilancia ancora: «A sinistra rischiamo». BERLINGUER, CAPURSO, LA MATTINA E LOMBARDO - PP. 8-9

STAMPA PLUS

ST+

LE STORIE

L'ANALISI

FLAVIA PERINA

I giovani svelano gli abusi sulle donne

P. 25



L'INCHIESTA

MARIA ROSA TOMASELLO

Un terzo degli ospizi non supera i controlli

PP. 14-15



LE STORIE

ANDREA PARODI

Il capolavoro dei Savoia all'asta da Christie's

P. 30

GLORIA POZZO

Vercelli celebra i 70 anni di Riso Amaro

P. 30

Oh, oh, oh...!

DUCHESSALIA
NOBILI VINI DEL PIEMONTE

Scopri tutti su duchessalia.it

<p>ESPERTI IN MULTI-ASSET</p> <p>M&G INVESTMENTS</p>	<p>DINASTIE MARCHI (LIU JO): DOPO BLUMARINE PRONTO A FARE NUOVO SHOPPING di Maria Silvia Sacchi 15</p>		<p>PUGLIESE (CONAD) NELL'ALIMENTARE TANTI CHAMPIONS, MA SE NON SI ALLEANO RISCHIANO GROSSO di Raffaella Polato 35</p>	<p>ASSICURAZIONI CASA, SALUTE E FUTURO DEI FIGLI: UN PARACADUTE PER LA FAMIGLIA di Pieremilio Gadda 40</p>	<p>ESPERTI IN MULTI-ASSET</p> <p>M&G INVESTMENTS</p>
---	--	---	---	--	---

Risparmio, Mercato, Imprese

L'Economia

LUNEDÌ 25.11.2019
ANNO XXIII - N. 47
economia.corriere.it

del **CORRIERE DELLA SERA**



LE COLPE DI MITTAL SU ILVA NON SIANO ALIBI PER I NOSTRI ERRORI I CAPITALI ESTERI CI SERVONO
Per essere autorevoli al tavolo su Taranto servono credibilità e regole. I riflessi antindustriali allontanano gli investitori. Lo Stato? Non risolve
di **Ferruccio de Bortoli e Riccardo Gallo 2, 4**

MONOPOLI DIGITALI DA AMAZON A GOOGLE: I BIG DEL TECH PUNTANO AI NOSTRI SOLDI C'È DA FIDARSI?
di **Maria Teresa Cometto 28**

PARLA KRETINSKY VOGLIO SORGENIA, HO GIÀ UN PEZZO DI «LE MONDE» E CON MEDIASET...
di **Stefano Agnoli, Daniele Manca e Maria Elena Zanini 10**

Lakshmi Mittal
alla guida del colosso industriale indiano

ACCONTO, IL FISCO BATE CASSA COME PAGARE IL GIUSTO
di **Belloni e Poggi Longanesi 51**

COMEDIA PRESS/PHOTOSTOCK/CONTRASTO

DIAMO AI PROGETTI L'ECCELLENZA CHE MERITANO

MUSEO NAZIONALE SCIENZA E TECNOLOGIA LEONARDO DA VINCI (Milano)

Museo Nazionale Scienza e Tecnologia Leonardo da Vinci ha scelto Mitsubishi Electric per la realizzazione di sistemi per il riscaldamento e raffrescamento d'aria.

Mitsubishi Electric è sempre più coinvolta in prestigiosi e avveniristici progetti, grazie alla qualità delle sue soluzioni tecnologiche e ad un'ampia gamma di servizi dedicati pre e post vendita. Oggi è il partner ideale perché ha a cuore non solo il **rispetto ambientale**, ma anche il **risparmio energetico** che si traduce in una significativa riduzione dei consumi. Per un clima ideale, ogni giorno di più.



MUSEO NAZIONALE SCIENZA E TECNOLOGIA LEONARDO DA VINCI

MITSUBISHI ELECTRIC
CLIMATIZZAZIONE

Parla Daniele Rossi, presidente di Assoporti

«Se chiude l' ex Ilva muore anche il porto»

L' 80% del traffico legato all' acciaieria. Riconversione lunga e costosa

MASSIMILIANO LE NZI ... Un popolo di poeti, santi e navigatori. Ma se chiuderanno le nostre fabbriche, come l' Ilva di Taranto ad esempio, dove navigheremo? E i nostri porti, che fine faranno? Su questo e sul tema del futuro dei porti italiani e della nostra industria abbiamo intervistato, buttando un' occhiata anche alla politica, Daniele Rossi, il presidente di **Assoporti** (l' Associazione dei porti italiani). **Cominciamo dalle note dolenti: se l' Ilva chiudesse quanto perderebbe il porto di Taranto?**

«La movimentazione di merci nel porto di Taranto, che complessivamente è di circa sedici milioni di tonnellate, fortemente condizionata dallo stabilimento Ilva che rappresenta oggi circa il 70-80% del traffico complessivo. Ovviamente in caso di chiusura o forte ridimensionamento dello stabilimento il porto dovrebbe avviare una razionalizzazione degli spazi per favorire l' ingresso di altre attività logistiche. Operazione non semplice perché le aree e le relative infrastrutture sono concepiti per i traffici attuali, quindi sarebbe necessario un importante lavoro di adeguamento ai nuovi utilizzi. Nuovi utilizzi che comunque devono essere individuati. Da tempo il presidente del porto di Taranto, Sergio Prete, è impegnato nella ricerca di opportunità di diversificazione delle attività portuali e l' investimento della azienda turca Ylport sul Molo polisettoriale è un primo importante risultato». **Quanti portuali rischierebbero il posto?** «Non lo so e la chiusura dell' Ilva è uno scenario che non voglio neanche immaginare. Oltre ai lavoratori del porto ci sono quelli dell' indotto, in particolare nel settore dei trasporti e della logistica sono centinaia di piccole e medie aziende».

Anche Genova risentirebbe della chiusura dell' Ilva? «La chiusura dell' Ilva potrebbe nell' immediato generare fattori di crisi anche per le attività industriali di Genova e Venezia, con conseguente impatto sulle attività portuali, ma questo vale anche per altri porti italiani. Per la rilevanza sul sistema produttivo e logistico a livello nazionale, Ilva deve essere considerata una azienda di importanza strategica per il Paese». **Veniamo adesso a un nodo di sistema: se l' Italia si deindustrializza, i porti che fine fanno?** «Un depotenziamento del nostro settore industriale, che è basato sulla importazione di materie prime ed esportazione di prodotti finiti, sia in conseguenza della crisi economica che della de localizzazione produttiva, inevitabilmente avrebbe effetti negativi sulle movimentazioni portuali con un conseguente impatto in termini occupazionali». **Possiamo vivere solo di business turistico portuale?** «Il turismo croceristico e dei traghetti rappresenta per il nostro sistema portuale circa ventotto milioni di passeggeri imbarcati e sbarcati all' anno. Non c' è dubbio che il turismo sia una quota molto importante del business portuale. Nonostante questo non possiamo immaginare che un paese di oltre sessanta milioni di abitanti possa vivere di solo turismo. La produzione industriale è fattore indispensabile



Il Tempo

Primo Piano

e irrinunciabile per lo sviluppo economico del Paese e per la portualità nazionale. Mi permetto di ricordare che i lavoratori diretti portuali sono oltre ventimila, ai quali si sommano quelli indiretti dell' indotto e del trasporto, complessivamente parliamo di qualche centinaio di migliaia di lavoratori». **Come mai, pur essendo una penisola, una sorta di hub portuale nel Mediterraneo, non siamo tra i primi nella graduatoria dei porti commerciali europei?** «In realtà siamo al quarto posto in Europa per i volumi di traffico, che sono circa 600 milioni di tonnellate di merce movimentate all' anno. E vero che nessun porto italiano è comparabile con i grandi porti del nord Europa, ma questo perché negli altri paesi europei i traffici si concentrano in pochi porti, ad esempio in Olanda sono solo due i porti di rilievo, mentre il nostro sistema portuale si sviluppa lungo ottomila chilometri di costa». **Cosa servirebbe per rilanciare il settore portuale italiano?** «I porti italiani sono prevalentemente al servizio del mercato interno, nel senso che riforniscono il sistema industriale e i consumi nazionali oltre a gestire una quota molto rilevante delle esportazioni. Al contrario dei grandi porti dell' Europa del nord che sono prevalentemente porti di transito. Questo significa che il rilancio dei porti italiani passa sostanzialmente attraverso due fattori di sviluppo; da una parte la ripresa del mercato interno, soprattutto per quanto riguarda la produzione industriale e la crescita dei consumi; dall' altra una maggiore capacità di penetrazione dei mercati centro orientali e di altri mercati più lontani quali oriente ed Africa. Potenzialmente abbiamo le risorse per affrontare questa sfida, ma serve un adeguamento infrastrutturale e tecnologico sia dei porti che della rete di trasporto terrestre, in particolare ferroviaria che deve raggiungere standard qualitativi europei e diventare maggiormente competitiva in termini di costi». **Non sarà che la crisi dei porti è lo specchio del declino italiano?** «Non c' è ancora una crisi dei porti, perché i minori volumi destinati al mercato interno sono stati compensati con maggiori esportazioni ed acquisizione di nuovi mercati. In questo senso devono essere apprezzate e sostenute le azioni di sviluppo che i presidenti delle Autorità Portuali stanno portando avanti da tempo, in particolare per quel che riguarda le opportunità offerte dalla nuova Via della Seta, ma non solo». **Un tweet al Governo: un provvedimento che Conte dovrebbe approvare subito?** «Quello di cui la portualità, ma non solo, ha bisogno una significativa semplificazione del sistema normativo, in particolare per quanto riguarda il codice appalti, la normativa ambientale, i poteri regolatori e di controllo. Dobbiamo ridare fiducia agli amministratori pubblici, farli attori importanti di un piano di rilancio del paese, non criminalizzarli a prescindere, dargli gli strumenti normativi ed operativi per rispondere con tempestività ed efficacia alle sfide in atto nell' economia mondiale».

Il Piccolo

Trieste

In arrivo quaranta posti per i pullman turistici dietro il Magazzino 26

Riassetto degli spazi di sosta operativo da gennaio nell' area del Porto vecchio E dopo Esosf 2020 altra riqualificazione della zona: stanziati 350 mila euro

Micol Brusaferrò Una nuova area riservata al parcheggio dei pullman sarà operativa in **Porto** vecchio a gennaio. Una soluzione che punta a superare la carenza di spazi per i bus dei turisti in arrivo in città, che negli ultimi mesi si sistemavano accanto al Silos o dentro l' antico scalo, senza poter contare però su aree regolari e adeguate. Ad annunciare la novità è l' assessore comunale Giorgio Rossi. «Avremo una quarantina di stalli per pullman dietro il Magazzino 26. Adesso la situazione è caotica anche per i lavori che stanno interessando piazza Libertà. Gli autisti si posizionano a ridosso dell' ingresso del **Porto** vecchio, ma si tratta solo di una soluzione provvisoria, destinata a cambiare a breve. In una prima fase - spiega - saranno solo disegnati i posti, accanto all' edificio, poi a metà del 2020, dopo la conclusione di Esosf, Euro Science Open Forum, la manifestazione che si svolgerà dal 5 al 9 luglio, procederemo con una completa riqualificazione di quella zona, grazie a 350 mila euro derivanti dalla tassa di soggiorno. Si potranno creare così anche altri spazi utili a chi si ferma in quel parcheggio, penso ad esempio ai servizi igienici. Ricordo - aggiunge - che nell' area si troverà anche il nuovo infopoint, un' ulteriore opera prevista, e anticipata già mesi fa, che sarà realizzata sempre nel 2020». Un altro obiettivo sarà quello di eliminare dal **Porto** vecchio le soste selvagge delle auto. «Disegneremo una cinquantina di posti - prosegue Rossi - e tutti, per adesso, saranno gratuiti, sia per le vetture che per i pullman. Sarà uno sfogo utile, per chi visita Trieste, e potrà contare su quel sito, strategico e comodo, all' ingresso della città. In questo momento le persone lasciano la macchina in modo disordinato all' interno del **Porto** vecchio, e rischiano di creare disagi ad altri mezzi in transito, ma più in generale non è concepibile parcheggiare dappertutto. Serviva, anche su questo fronte, un po' di ordine». E l' assessore ricorda anche un altro obiettivo, sempre per la stessa zona: «Continua il dialogo con Trieste Trasporti per realizzare un progetto che mi sta particolarmente a cuore, un bus navetta che parta dal centro e raggiunga il **Porto** vecchio e viceversa, con una sola fermata intermedia vicino alla stazione dei treni. Ecco che a quel punto, con questa novità, il parcheggio che attiveremo tra poco diventerà ancora più utile, sia per i bus turistici, sia per chi arriva con il proprio mezzo in autonomia. Tutti potranno sfruttare il bus per visitare Trieste. Penso a una fermata, ad esempio, in piazza della Borsa, ma su questo e altri dettagli siamo ancora in una fase di valutazione». L' opzione andrebbe a decongestionare il traffico nei periodi di maggior afflusso turistico, e risolverebbe, almeno in parte, anche il problema dei parcheggi. Le difficoltà della sosta dei pullman erano emerse più volte durante l' anno, segnalate dagli operatori turistici, che avevano lamentato una mancanza totale di spazi adeguati ad accogliere scolaresche e comitive. Gli autisti, spesso impossibilitati a trovare uno stallone libero nella zona della stazione, finivano per girare, fermandosi alla fine delle Rive, verso Campo Marzio, o in alcuni casi pure a Valmaura. -- BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI.



Sotto la pioggia sfila la protesta No Mose

«Diverse centinaia di residenti in corteo «Più tutele a chi abita in centro storico» Nel mirino politici e amministratori anche per i disagi di questi ultimi giorni

GIANPAOLO BONZIO

LA PROTESTA VENEZIA Coraggiosi. Perché manifestare a Venezia con la pioggia di ieri pomeriggio è sicuramente una prova di determinazione. Ma il comitato No Mose non ha certo dubbi su quale siano le scelte da fare per il futuro e per il bene della città e così diverse centinaia di persone (forse quasi un migliaio) hanno invaso campo Santa Margherita per poi dirigersi, attraverso le Zattere, in campo Santo Stefano. IL CORTEO Un corteo fradicio e pacifico, con tanto di musica al seguito come è ormai tradizione, che non ha mancato di attirare la curiosità dei turisti che si affacciavano dalle finestre degli alberghi visto che in giro, con quel tempo, non c'era certo la folla domenicale che solitamente invade calli e campielli. Nel corteo c'erano i leader storici del comitato No Mose e anche i ragazzi di Friday for future, rappresentati da Silvia, sempre attenti quando si parla dei mutamenti del clima. Ma il lungo serpentone di ombrelli, che ha incuriosito anche i commercianti che operano in quel tragitto, era composto in larga misura soprattutto da veneziani di tutte le età, da lavoratori e da pensionati che sono contrari a questa opera e che chiedono una tutela maggiore, e più efficace, per chi sta in centro storico. Sono in molti a sostenere che il Mose come progetto non funziona e che per la salvaguardia della città servano strumenti più efficaci e meno impattanti. «Per Venezia - dice Monica Coin del Comitato ex Umberto I Bene Comune - servirebbe anche un piano di emergenza per gli abitanti da far scattare in caso di eventi di questa portata. E magari maggiori informazioni per tutti i residenti». «Il Mose deve essere sospeso - è stato poi detto in campo Santa Margherita all'inizio della manifestazione - ed è necessario bloccare il finanziamento di quel che rimane. Il Comitato non ha fatto niente». E dopo quello che è successo la settimana scorsa si vuole porre fine allo scavo di nuovi canali. AMBIENTE «Certo, i cambiamenti climatici interessano sempre di più questa città, basti pensare alle forti raffiche di vento di martedì 12 - dice Tommaso Cacciari, anima del movimento - ma va ricordato che la laguna in questi anni si è ridotta di un terzo e che tutti gli interventi del Mose hanno favorito questa sempre crescente forza dell'acqua. Il Mose è la causa di questa situazione e probabilmente non funzionerà mai». Da qui la richiesta di sospendere i finanziamenti per questa grande opera e di avviare azioni mirate sulla laguna. Il corteo, dopo aver passato il ponte dell'Accademia in uno dei momenti di fortissima pioggia, è arrivato quindi in campo Santo Stefano dove si è svolto il comizio conclusivo. LE ACCUSE In questo percorso non sono mancati veri e propri slogan contro il sindaco come Fuori Brugnaro dalla laguna e accuse dirette per quello che è accaduto nei delicati giorni dell'alluvione. I manifestanti hanno accusato il sindaco per aver ospitato diversi esponenti del centrodestra, come Matteo Salvini e Silvio Berlusconi, durante i momenti più drammatici. Il primo cittadino di Venezia è stato accusato anche per aver sostenuto che il Mose venga ultimato e per questo motivo sono state chieste le sue dimissioni. Non sono mancate poi critiche nei confronti del governatore Luca Zaia e dell'ex presidente del Consiglio dei Ministri, Romano Prodi. © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Le voci della gente

«Una città in pericolo, servono dei progetti per difenderla»

VENEZIA «Partecipo a questa manifestazione perché sono molto preoccupato per Venezia e le sue isole spiega l' archeologo trentenne Andrea Cipolato - bisogna bloccare subito il Mose e procedere con le opere alternative. Purtroppo stiamo ereditando una città in pericolo e ciò che accade alla basilica di San Marco con l' alta marea si ripete a Torcello». «Tutta la cantieristica minore dovrebbe essere qui in corteo dice Elena Tramontin, erede dell' omonimo squero - è la prima manifestazione alla quale partecipo ma è in gioco la salvezza di Venezia. Non possiamo lasciarla in balia dei cambiamenti climatici, delle grandi opere che presumibilmente non funzioneranno e degli eventi negativi. Mio nonno Nedis diceva sempre Bisogna fare come in passato per entrare nel futuro». Anna Toro ha 70 anni, pensionata, eppure, ombrello in mano, sfida la pioggia e l' acqua dal cielo e dal mare per sfilare dopo aver comprato una energetica barra di cioccolato: «Da 15 anni stanno facendo scempio della città ed il sindaco dimostra di non sapere nemmeno cosa sia il Mose. Viene da dire che oltre alle grandi navi dovrebbe andare anche lui fuori dalla laguna». Anche Alessandra Bertotto è sulla settantina: «Dobbiamo dire immediatamente stop al Mose e riprendere le ricerche interrotte per colpa della sua progettazione. Attiviamo la riduzione delle bocche di **porto**, innalziamo i loro fondali e immettiamo liquidi negli strati geologici profondi per innalzare la città. Inoltre è necessario riprendere lo scavo dei canali e dei rii, come si faceva in passato», Clelia Caldesi, 42 anni: «Lavoro nell' ambito dei beni culturali, della bellezza. Sono qui perché Venezia è bellezza e deve essere salvaguardata perché città unica al mondo ed anche per rispetto nei confronti di coloro che l' hanno costruita». «Partecipo al corteo perché deve essere un atto divulgativo verso il mondo racconta Graziella, pensionata sono stata attivista dalla prima ora, contro il Mose e le grandi navi. Sono elementi di un' unica lotta». Tullio Cardona.



La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

la perdita delle navi portacontainer

Portuali in sciopero se non si scava il Canale dei Petroli

Li previsti tre giorni di sciopero di tutti i lavoratori dei porti di Venezia e Chioggia, annunciati dai sindacati di categoria di Cgil, Cisl, Uil «sono stati solo sospesi». Il primo sciopero era stato indetto per il 5 novembre scorso, con una manifestazione pubblica con corteo, con concentramento al porto commerciale coreo per Via Fratelli Bandiera, Rampa Cavalcavia, Corso del Popolo a Mestre e conclusione in Via Poerio con assemblea pubblica nel Centro culturale Santa Maria delle Grazie. «Ma se gli impegni assunti dalle parti nell' ultimo incontro in Prefettura per lo sblocco dei lavori di dragaggio del canale dei Petroli (il Malamocco-Marghera) per riportarlo alla normale navigabilità» i sindacati sono pronti ad annunciare il primo dei tre giorni di sciopero sospesi, per evitare che «a causa dei mancati dragaggi abbiamo già perso una porta container da 8.500 teu e richiamo di perdere altre 7 navi oceaniche». Scioperi che, per la prima volta nella storia di Porto Marghera, sono visti di buon occhio anche dalle aziende, dalle associazioni che rappresentano il 90 % degli operatori e degli imprenditori portuali (Assoagenti, Assosped, Confetra e Doganalisti) che chiede a gran voce «di sbloccare la normale manutenzione per mantenere le quote attuali. Il pescaggio dovrebbe essere di 12 metri ma il lento e naturale riempimento dei canali da parte dei sedimenti ha portato alla quota odierna di 10,2 metri, impedendo l' ingresso delle navi più grandi, come decretato dall' ordinanza dell' 8 ottobre scorso della Capitaneria di Porto di Venezia». Secondo le associazioni imprenditoriali «il mancato scalo di una sola di queste grandi porta container, vuol dire 50-60 mila container in meno in transito nel Porto che si aggiungono a un quadro di riduzione di arrivi di oltre cento navi mercantili dall' inizio dell' anno». I prossimi giorni sono cruciali, domani la questione dei dragaggi sarà all' attenzione del Provveditorato delle Opere Pubbliche e venerdì della Regione Veneto che dovrebbero dare il via libera ai dragaggi e all' ulteriore innalzamento dell' isola delle Tresse per lo smaltimento dei fanghi scavati dai fondali del Malamocco-Marghera. --G.Fav.



La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

chioggia

Sindaco e comitato oggi a Roma per ribadire il loro "no" al Gpl

Ferro incontra al Mise il ministro Patuanelli, dalla città è partito un pullman diretta telefonica con gli studenti delle superiori. «Chiediamo risposte precise»

Elisabetta B. AnzolettiCHIOGGIA. Sindaco e comitato a Roma per strappare al ministero dello Sviluppo economico una soluzione "certa" per la vicenda Gpl. Rispondendo all' appello del sindaco Alessandro Ferro, che aveva auspicato che lo città lo accompagnasse all' udienza di oggi con il ministro Stefano Patuanelli (Mise), il comitato ha organizzato un pullman, partito alle 4 da Sottomarina, e una diretta telefonica con gli studenti delle superiori riuniti in assemblea di istituto. Tutto pur di far sentire a Roma il peso della contrarietà di un' intera città. Nelle ultime settimane la vicenda Gpl si è spostata, o meglio è ritornata, nelle stanze ministeriali da dove ci si attende qualche novità. Il comitato ha incontrato due settimane fa il direttore generale del Ministero delle Infrastrutture, Mauro Coletta, che ha concordato sui dubbi sollevati dalla Capitaneria sulla necessità di una variante al Prg del porto per valutare la compatibilità dell' impianto con l' attività commerciale e nello stesso giorno il sindaco ha ricevuto la convocazione al Mise. «Qualcosa si sta muovendo», spiega il presidente del comitato No Gpl, Roberto Rossi, «dobbiamo però riunire allo stesso tavolo Mise e Mit, componenti politiche e componenti tecniche. La nostra speranza è che all' incontro di oggi si possa verificare questa circostanza. Il decreto autorizzativo del 2015 è a doppia firma, Mise e Mit, e pertanto qualsiasi presa di posizione importante deve essere collegiale in modo da evitare rimpalli di responsabilità o rinvii. Le prese di posizione politiche ci sono state tante volte a parole, ora occorre un atto tecnico che le traduca in una soluzione.

La strada è già stata tracciata perché quando si prospetta una variante al Prg è già chiaro che si dovranno attivare tutti quei passaggi, Valutazioni di impatto ambientale e Valutazione ambientale strategica, i cui risultati sono evidenti». Per dare forza alla presenza del sindaco il comitato scenderà a Roma con un pullman di attivisti a cui si uniranno in treno anche rappresentanti di categoria e politici. «Come sempre abbiamo invitato tutti e speriamo di essere in tanti», spiega Rossi, «abbiamo coinvolto anche il mondo delle scuole, faremo una diretta con gli studenti delle superiori e forse anche con le scuole Marchetti e Pellico che sono sparite dal piano di sicurezza pur essendo a meno di 500 metri dall' impianto». In vista dell' incontro di oggi l' ex sindaco Giuseppe Casson ha inviato alcuni documenti a Ferro. «Nell' ottica della necessaria collaborazione tra tutte le forze politiche», spiega Casson, «ho trasmesso al sindaco parte dei miei lavori (una trentina di pagine di considerazioni tecnico-giuridiche) che rappresentano la prosecuzione e l' approfondimento di quanto ho sempre sostenuto dal novembre 2015: la partita va risolta a Roma da dove è iniziata».

-- BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI.

Allerta per la marea, ma i comitati vanno in piazza per contestare le paratie: «Le dighe mobili sono il problema, non la soluzione». Insulti a Brugnarò

A Venezia torna l'acqua alta Gli ecologisti contro il Mose

Ambientalismo da strapazzo

ALESSANDRO GONZATO Ultimissime dal meraviglioso mondo dei "gretini": per salvare Venezia dall'acqua alta bisogna smantellare il Mose. Proprio così. L'opera, com'è tristemente noto, non è ancora stata finita, forse lo sarà tra un paio d'anni - i lavori sono al 95% - al momento è l'unica soluzione in campo per tentare di scongiurare nuovi drammatici allagamenti, ma i seguaci dell'eroina progressista Thunberg ne chiedono la demolizione. Ieri, sotto la pioggia di una Venezia ancora alle prese con l'emergenza (la marea ha raggiunto i 130 centimetri), i saputelli dei "Fridays for Future" - quelli che di venerdì col placet del ministro grillino dell'Istruzione Fioramonti marinano la scuola per protestare contro i cambiamenti climatici - hanno manifestato anche contro il sistema di dighe mobili. Ma sì: chi più ne ha più ne metta! Armati di cartelli pregni di contenuti come "No Mose" e "Salviamo Venezia", il drappello di giovanotti - chi coi rasta zuppi di pioggia, chi con svariati e gocciolanti piercing al naso e alla bocca - ha invocato la realizzazione di infrastrutture «davvero utili» (quali non si sa) e l'«innalzamento della città». Ah però! Avessero chiesto consiglio ai terriapisti quantomeno avrebbero argomentato. BUCO DELL' OZONO Ma tant'è. Tutte le alternative sono buone per i marinatori seriali di compiti in classe e interrogazioni, basta che quel mostro del Mose non veda mai la luce. Quale relazione vi sia tra l'infrastruttura e il buco dell'ozono francamente ci sfugge. «Il Mose è il problema, non la soluzione, va bloccato» hanno ripetuto per tutta la durata della manifestazione. Nel mentre oltre il 50% della città era sott'acqua. I

"gretini", comunque, ieri non erano soli. La loro voce si è mescolata a quella dello storico comitato "No Mose" e al gruppo di cittadini da sempre contrari al passaggio delle grandi navi nel cuore della città. In tutto i manifestanti saranno stati circa 350. Si sono radunati in campo Santa Margherita. Il corteo ha percorso le Zattere, il ponte dell'Accademia, e si è fermato in campo Santo Stefano per il comizio finale. Nel mirino dei contestatori, era scontato, è finito anche il sindaco Luigi Brugnarò, al quale sono stati riservati striscioni e slogan di protesta. Sarebbe lui, secondo "gretini" e affini, uno dei nemici principali da combattere per affossare il Mose. SINDACO NEL MIRINO E chisseneffrega se l'imprenditore è stato eletto primo cittadino di Venezia una ventina d'anni dopo la progettazione dell'opera e se con la sua realizzazione abbia avuto a che fare poco o nulla. I "gretini" anti Mose vogliono che domani, a Roma, il Comitato (governo, Regione, Comune, autorità portuale) blocchi i lavori «per evitare di continuare a spendere denaro pubblico». Questi soldi, sostengono, andrebbero investiti «in altri interventi di salvaguardia di Venezia, meno impattanti». La riunione sarà presieduta dal premier Conte, dovrà (ce lo auguriamo) affrontare il tema dei danni provocati dall'allagamento, della legge speciale per Venezia e, appunto, del sistema di dighe mobili. Al vaglio anche la messa al bando dalla laguna delle imbarcazioni da crociera. Ora: che il Mose si sia rivelato una mangiatoia per politici, amministratori e imprenditori della peggior specie lo ha certificato la magistratura, non c'è da aggiungere nulla. Che i costi dell'opera - siamo arrivati alla soglia dei 6 miliardi di euro - siano vergognosamente cresciuti di anno in anno purtroppo è un altro dato di fatto. Solo ai "gretini" però, in nome di una strampalata battaglia climatica di cui continua a sfuggirci il nesso col Mose, poteva venire in mente di manifestare per buttare definitivamente



Libero

Venezia

a mare questa enorme quantità di denaro. Anzi no: ci meravigliamo che con loro non vi fossero i giovani democratici delle "sardine" i cui leader, in presenza di giornalisti e telecamere, sguazzano che è una meraviglia. riproduzione riservata.

Il Secolo XIX (ed. Savona)

Savona, Vado

Vado, danni a giardini e cimitero Albissola, alberi in spiaggia

Se l'entroterra è stato martoriato, anche la costa ha subito gravissimi danni. A Vado sabato sera è crollata la passeggiata, stesso scenario che si è ripetuto ieri a Pietra. Le due località devastate dalla furia del mare, che ha scavato sotto alle fondamenta provocando il crollo in più punti. A Vado il sindaco Monica Giuliano ha disposto per tutta la giornata di oggi la verifica tecnica su strade e immobili pubblici, quindi scuole, giardini e cimitero resteranno chiusi. Ma per il lungomare il ripristino sarà problematico. La passeggiata ha ceduto facendo crollare in mare pista ciclabile, percorso pedonale, lampioni e panchine. Le onde hanno raggiunto la via Aurelia. Per ripristinare i danni occorrerà un nuovo intervento coordinato fra Comune e **Autorità di sistema portuale**. Sul litorale delle due Albisole il quadro è drammatico. Centinaia di tonnellate di legname, trascinato a valle dai torrenti in piena, sono state rigettate sulla spiaggia dalla mareggiata. Le spiagge di Albissola Marina e di Albisola Capo sono ricoperte da mezzo metro di materiale, soprattutto tronchi d'albero, rami e arbusti. A Varazze la strada che dalla via Aurelia porta alla diga di sottoflutto è chiusa perché completamente sommersa da detriti e legname scari cati dalle onde del mare. A Pietra la passeggiata di ponente è stata letteralmente spazzata via, con danni gravissimi a tutti gli stabilimenti balneari. A Varigotti distrutta la condotta fognaria che corre sotto alla spiaggia e nei prossimi giorni saranno attivati gli scarichi di emergenza in mare. A Borghetto, Loano, Noli e Spotorno le ondate hanno allagato i chioschi. A Noli è stato di nuovo devastato il piazzale adibito a parcheggio.

SAVONA 25

Emergenza maltempo

Locali sul lungomare distrutti, dehors sradicati

Nella Piana, aziende agricole vittime in parte dei danni. Le Cio: costi soprattutto alberi, ortaggi e piante ornamentali

Savona I danni del maltempo in provincia di Savona sono stati pesanti. In particolare, lungo le coste, le mareggiate hanno provocato gravi danni alle strutture turistiche e alle attività commerciali. A Vado Ligure, la passeggiata di ponente è stata letteralmente spazzata via, con danni gravissimi a tutti gli stabilimenti balneari. A Varigotti distrutta la condotta fognaria che corre sotto alla spiaggia e nei prossimi giorni saranno attivati gli scarichi di emergenza in mare. A Borghetto, Loano, Noli e Spotorno le ondate hanno allagato i chioschi. A Noli è stato di nuovo devastato il piazzale adibito a parcheggio.



Il mare ha devastato la passeggiata di ponente a Vado Ligure

Vado, danni a giardini e cimitero Albissola, alberi in spiaggia

Le spiagge di Albissola Marina e di Albisola Capo sono ricoperte da mezzo metro di materiale, soprattutto tronchi d'albero, rami e arbusti. A Varazze la strada che dalla via Aurelia porta alla diga di sottoflutto è chiusa perché completamente sommersa da detriti e legname scari cati dalle onde del mare. A Pietra la passeggiata di ponente è stata letteralmente spazzata via, con danni gravissimi a tutti gli stabilimenti balneari. A Varigotti distrutta la condotta fognaria che corre sotto alla spiaggia e nei prossimi giorni saranno attivati gli scarichi di emergenza in mare. A Borghetto, Loano, Noli e Spotorno le ondate hanno allagato i chioschi. A Noli è stato di nuovo devastato il piazzale adibito a parcheggio.

ISCRIZIONI APerte PER I CORSI A QUALIFICA
C/o sede Genova: BARBASTA - CUOCO
C/o sede Savona: PIZZANOLO

SCARICA LA SCHEDA INFORMATIVA

www.cesnae.it

Per informazioni telefonici:
010 49 10000 (ore ufficio) - 010 49 10001 (ore ufficio) - 010 49 10002 (ore ufficio)



Il Secolo XIX

Genova, Voltri

Zampini (Confindustria Liguria): rifornimenti a rischio per le aziende Tagnochetti (Trasportounito): situazione critica per il mondo dei Tir

Tremano le imprese liguri «Danni per milioni di euro, duro colpo all' economia»

Matteo Dell' Antico / GENOVA Danni per decine di milioni di euro alle imprese e mondo dell' autotrasporto già in allarme per 800 Tir al giorno che da questa settimana non potranno più percorrere la A6. Perdite che potrebbero salire a centinaia di milioni di euro in qualche mese se il viadotto crollato - circa 20 metri di impalcato in direzione Torino - non sarà nuovamente percorribile in tempi brevi. Il mondo imprenditoriale ligure, ma non solo, è in allarme per i forti disagi che da questa mattina interesseranno migliaia di aziende. La frana che ieri ha travolto una parte di tratto autostradale tra Savona e Altare, infatti, non rappresenta solo un enorme problema per migliaia di automobilisti che non potranno più servirsi del collegamento ma è destinata a creare enormi disagi anche al settore produttivo di buona parte del Nord Ovest, in primis alle aziende liguri. «Siamo molto preoccupati per i danni economici che avranno le nostre aziende - dice il presidente di Confindustria Liguria, Giuseppe Zampini - visto che la mancanza di un collegamento così importante creerà certamente disagi e problemi, soprattutto nei rifornimenti, a moltissime imprese. Fortunatamente - aggiunge il manager di Ansaldo Energia - il crollo non ha causato vittime ma questa è l' unica notizia positiva perché le nostre imprese, dopo quello che è successo, sono fortemente preoccupate. Non dimentichiamoci - chiude - che per diverso tempo che non potremo contare su un collegamento fondamentale in un territorio dove abbiamo ormai da decenni una notevole carenza di infrastrutture oltre alla mancanza di Ponte Morandi. In passato si è perso molto tempo senza fare nulla, è evidente che servono grandi opere: mi riferisco alla Gronda i cui cantieri non sono ancora partiti ma anche al Terzo valico i cui lavori devono essere completati». L' autostrada, in via cautelativa, rimarrà chiusa nel tratto compreso tra Millesimo e Savona, in direzione Savona, e tra Savona e Altare, in direzione Torino, finché non verranno completati i necessari accertamenti. A preoccupare è soprattutto il traffico di Tir dalla Liguria diretto in Piemonte, visto che in direzione opposta l' autostrada potrebbe essere riaperta entro pochi giorni. «La situazione è molto critica», sottolinea Giuseppe Tagnochetti, coordinatore ligure di Trasportounito, associazione che sul territorio nazionale rappresenta centinaia di imprese dell' autotrasporto. «Stiamo dando indicazione ai mezzi pesanti che viaggiano verso Nord di riversarsi sulla A26 fino al casello di Asti Est e di non percorrere per nessun motivo i tratti non autostradali: abbiamo già calcolato, in media, che ogni viaggio si allungherà comunque di 120 chilometri con ricadute pesantissime per le imprese in termini di costi, dal carburante al personale, giusto per fare due esempi». I Tir che dalla Liguria si muovono verso il Piemonte partono soprattutto da Genova e Savona, in buona percentuale iniziano i loro viaggi dai porti liguri, e trasportano non solo container ma anche merci varie. I mezzi che effettuano la tratta opposta, invece, trasportano prodotti caricati nella provincia di Cuneo e si dirigono negli scali liguri per scaricare i carichi in banchina destinati all' imbarco. Cauti ottimismo, per quanto riguarda il traffico passeggeri su Savona e l' attività del terminal container di Vado Ligure, da parte del presidente dell' Autorità di sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale, Paolo Emilio Signorini. «Per le crociere e i traghetti - spiega - ci avviamo verso la bassa stagione e il traffico in entrata e uscita dal porto può essere gestito seppur con qualche evidente disagio per i passeggeri. Per quanto riguarda invece le merci, il terminal container di Vado funzionerà a pieno regime nel 2020 e mi auguro che entro quella data l' autostrada potrà essere completamente riaperta altrimenti ci saranno problemi».



Il Secolo XIX

Genova, Voltri

Fino a ieri i problemi maggiori si sono avuti nell' entroterra di Savona dove le strade sono state devastate dal maltempo. Per un giorno e mezzo il comune di Stella è stato irraggiungibile per la chiusura per diversi smottamenti che hanno invaso la carreggiata della strada provinciale 2 a Ellera e della strada provinciale 334 all' altezza di Mezzano. Solo ieri se ra la 334 è stata riaperta a senso unico alternato. «Stiamo gestendo tutto da soli grazie all' aiuto degli abitanti - spiega l' assessore di Stella Roberto Lo Crasto -. Ieri sono arrivati i tecnici di Anas, ma da Provincia e Regione Liguria non si è visto nessuno. Abbiamo ottocento persone isolate perché l' intera frazione di San Martino non è raggiungibile per il crollo della strada provinciale 542 Stella-Pero-Varazze e per le frane sulla stessa 542 e sulla 22 per Celle». A Ellera, frazione di Albisola, si lavora per cercare di riaprire la strada provinciale 2 almeno verso Albisola. Anche qui gli abitanti, con l' aiuto della Protezione civile e del Comune, stanno togliendo il fango dalle strade. -

Il lavoro

L' allarme del porto "Un piano Marshall per il territorio"

Signorini: "Danni ai terminal dalla mareggiata e dalla esondazione del Rio Sant' Elena. Serve subito un intervento straordinario"

di Massimo Minella

Minacciati dal mare, con le onde che scavalcano i terminal del porto, e dalla montagna che frana e spezza l' autostrada che unisce Liguria e Piemonte. A due settimane dall' inaugurazione della nuova piattaforma dei container frutto dell' alleanza fra i danesi di Apm-Terminal e dei cinesi di Cosco e porto di Qindao, Vado Ligure fa i conti con una natura che innalza il mare di oltre due metri, portandolo a lambire le banchine, e una terra che frana, trascinando con sé trenta metri di viadotto autostradale. Paolo Signorini, presidente dell' **autorità di sistema portuale** del Mar Ligure Occidentale, sovrintende ai due scali di Genova e Savona, che sono poi quattro visto che Genova è divisa fra Sampierdarena e Pra' e Savona lo è fra porto storico e scalo di Vado Ligure. E adesso, che succede? « Ho il magone per questo territorio e parlo di tutta quanta la Liguria - riflette Signorini - Impostiamo quotidianamente un lavoro che punta a mostrare l' efficienza dei nostri scali, ma che possiamo rispondere fuori dalla nostra regione a chi assiste a tutto questo?». Il presidente del porto in poco più di un anno si è trovato a fare i conti con il crollo del Ponte Morandi, lo scorso agosto, con le violente mareggiate dell' autunno e adesso con questa devastante ondata di maltempo che, proprio sulla coda dell' allerta rossa, ha trascinato via un pezzo di viadotto dell' autostrada A6. « I mezzi pesanti che lavorano con i nostri porti hanno due arterie principali, la A26 e la A7, e poi hanno questa autostrada - spiega - In attesa che il tratto crollato sia ripristinato credo si utilizzerà l' altro viadotto a senso alternato. Spero che i tempi non siano lunghi. Noi però avevamo già avviato una fase di ricognizione dei due porti, con risultati positivi per Genova, che ha assorbito la flessione successiva al crollo del Morandi e anche con Savona. La situazione si presenta più critica per Vado Ligure». Le pesanti piogge che hanno interessato anche questo territorio, infatti, avevano appena fatto emergere criticità significative. « Come authority abbiamo sostenuto due investimenti non portuali sulla passeggiata di Vado e sul Rio Sant' Elena - spiega il presidente - La prima ha avuto un crollo nella sua parte terminale e il Rio è esondato a monte creando difficoltà alla zona **portuale**. Dentro al porto, poi l' acqua è arrivata a filo banchina del Reefer Terminal, alzandosi di oltre due metri e creando disagi anche alla strada di collegamento». Tutto questo, ancor prima della frana. Signorini ne ha già discusso con il presidente della Regione Giovanni Toti e insieme hanno in programma un sopralluogo a Vado per mercoledì prossimo. Si dovranno decidere rapidamente gli interventi da fare sulle aree più colpite. « Abbiamo a disposizione circa 30 milioni di fondi per le mareggiate - continua il presidente del porto - Ma dovremo necessariamente intervenire con una parziale riprogrammazione dei fondi e ricorreremo alla somma urgenza. Però è anche necessario mettere a punto qualcosa di più strutturale, ho la sensazione che servirebbe una sorta di Piano Marshall, un salto di qualità nelle procedure degli interventi, con criteri di trasparenza, concorrenza e legalità. Tutti devono tornare a fidarsi della Pubblica Amministrazione». A fare la differenza, da questo punto di vista, sarà la rapidità delle decisioni, la scelta di un metodo che possa essere condiviso fra il centro e i territori e sia in grado di dare risposte esaurienti. « Genova da questo punto di vista ha rappresentato una sorta di modello, mi sento di dire - chiude Signorini



La Repubblica (ed. Genova)

Genova, Voltri

- ma resta il fatto che a fronte di un grande lavoro, a volte rischia di essere predominante la preoccupazione di chi valuta di investire sul nostro territorio e poi osserva i drammatici eventi naturali. Così diventa tutto più difficile». © RIPRODUZIONE RISERVATA

Maltempo, Toti: "Chiederemo lo stato di emergenza"

Genova - "Abbiamo attraversato una delle perturbazioni più forti che hanno colpito la Liguria negli ultimi anni senza alcun ferito e di questo sono orgoglioso. Siamo pronti a chiedere lo stato di emergenza e valuteremo nelle prossime 24 ore la modalità più opportuna se sia meglio una richiesta di un nuovo stato o l'estensione di quello vecchio". Lo ha detto oggi il presidente di Regione Liguria Giovanni Toti nel corso dell'aggiornamento sul maltempo nella sala della Protezione civile regionale a cui hanno preso parte anche il sindaco di Genova Marco Bucci, l'assessore regionale alla Protezione civile e Francesca Giannoni responsabile del centro meteo ARPAL. "Siamo particolarmente soddisfatti per come il **sistema** ha reagito e per la collaborazione che c'è stata tra tutti gli Enti - ha continuato il governatore ligure - La Liguria non è in ginocchio, la regione ha retto. Abbiamo sentito anche il presidente dell'**Autorità di Sistema** del Mar Ligure Occidentale Paolo Emilio Signorini che ha confermato l'assenza di danni significativi ai porti di Genova e Savona. Solo allo scalo di vado ligure ci sono state alcune conseguenze limitate prodotte dalla mareggiata, nulla alla Piattaforma Maersk che inaugureremo nei prossimi giorni". Già dal primo pomeriggio il presidente di Regione Liguria Giovanni Toti, insieme all'assessore regionale Giacomo Giampedrone, si recherà nel ponente savonese per i primi sopralluoghi. In particolare i due rappresentanti istituzionali si recheranno sulla statale 334 per Stella, chiusa al km 6+900 a seguito di una frana.



L'evento

A Genova una settimana smart con le nuove tecnologie

Scatta oggi la "Genova Smart Week" con la conferenza di apertura, dalle 14 nel Salone di Rappresentanza di Palazzo Tursi, dedicata alle tecnologie come motore di sviluppo delle città. L'evento riunirà le istituzioni cittadine e molti protagonisti dell'industria e della scienza che illustreranno strategie, soluzioni ed esempi in grado di generare lavoro e benessere attraverso l'innovazione. Inquinamento, infrastrutture inadeguate, traffico sono alcune delle sfide continue che le città devono affrontare pur continuando a garantire uno sviluppo sostenibile. In quest'ottica le tecnologie digitali diventano fondamentali perché consentono di ottimizzare l'organizzazione della città, di tenere sotto controllo il territorio, di accelerare i cicli decisionali per migliorare sicurezza, mobilità e relazioni sociali. I lavori, avviati dal vice sindaco Stefano Balleari e da Andrea Benveduti, assessore allo sviluppo economico di Regione Liguria, coinvolgeranno tra gli altri Alfredo Viglienzoni, presidente Advisory Board, Associazione Genova Smart City; Andrea Boschetti, architetto, Metrogramma; Luisa Arienti, ad Sap Italia; Elisabetta Romano, chief innovation & partnership officer, TIM. Alle 16 la tavola rotonda "Il caso Genova: ricette per il futuro" si focalizzerà sulle idee, i progetti e gli strumenti tecnologici innovativi per sviluppare in modo sostenibile il territorio focalizzandosi sulle esigenze dei cittadini. Con Matteo Campora, assessore comunale all'Ambiente e a **Paolo Emilio Signorini**, presidente del porto ci saranno Mario Corsi, ad Abb Italia; Massimiliano Bianco, ad Iren; Alessio Torelli, head Enel x Italia, **Paolo** Piccini, amministratore unico Liguria Digitale; Barbara Borasca, responsabile Strategie e Innovazione Leonardo, Giorgio Metta direttore scientifico Iit.



INTELLIGENZA ARTIFICIALE E TEATRO DELL'ASSURDO

Dovunque si guardi, ci si accorge che l'Italia è un luogo sospeso tra passato e futuro, con un lentissimo presente. Di questo faticoso andare avanti (quando si va avanti), l'esperienza propone quotidiani esempi: uno dei più noti è il «digital divide» che continua a separare le diverse zone del Paese. Ma ce ne sono di più clamorosi. A volte il contrasto fra gli obiettivi e le realtà ce l'abbiamo sotto gli occhi. Mi ha colpito, per esempio, l'episodio che ha visto protagonista una delle figure più importanti dell'imprenditoria genovese: Carlo Castellano, membro del Consiglio Superiore della Banca d'Italia, fondatore dell'azienda di diagnostica per immagini Esaote e del consorzio tecnologico Dixet, promotore a Genova del Parco scientifico degli Erzelli. Nel novembre 1977 Castellano venne ferito in un attentato delle Brigate Rosse, di cui porta ancora dolorosi segni. L'ultimo intervento chirurgico lo ha costretto temporaneamente a muoversi su una carrozzella, in seguito sostituita dalle stampelle. Tutto ciò non gli impedisce di impegnarsi in modo instancabile per l'innovazione, lo sviluppo e la rinascita di quella che da molto tempo è diventata la sua città. Per questa ragione l'altro giorno era a Palazzo San Giorgio, l'antico Palazzo del Mare oggi sede dell'Autorità portuale, per un convegno sull'intelligenza artificiale. Castellano è infatti tra coloro che si battono perché Genova, forte di un patrimonio industriale e tecnologico tra i più avanzati, diventi una protagonista internazionale in questo campo di frontiera. Ma, quando è entrato a Palazzo San Giorgio, dovendo salire al primo piano, ha scoperto che non c'è possibilità di movimento per chi ha problemi di mobilità. E ha dovuto farsi aiutare dai volontari della Croce Bianca. Il presidente dell'Authority **Paolo Signorini**, cui Castellano ha segnalato la circostanza, ha assicurato che interverrà al più presto per rimuovere le barriere architettoniche. Il contrasto fra intelligenza artificiale e passato remoto lascia comunemente un senso di teatro dell'assurdo.



La Nazione (ed. La Spezia)

La Spezia

Economia marittima: numeri record tra Genova, La Spezia e Savona

Crociere boom, la Liguria è il primo porto

Ottime prospettive per il 2020 e gli anni dopo Il sistema va a gonfie vele Il bilancio è entusiasmante

«Il mercato delle crociere è straordinariamente effervescente e la nostra Liguria si conferma la piattaforma privilegiata per questo mercato: le stazioni crocieristiche di La Spezia, Savona, Genova crescono, gli ordinativi di navi aumentano, si tratta di situazioni virtuose che portano ricchezza e lavoro sul territorio». Lo ha ribadito il governatore Giovanni Toti dopo l'inaugurazione a Savona di una banchina rinnovata per accogliere la prossima ammiraglia di Costa Crociere, Smeralda. «Abbiamo dimostrato una grande capacità di lavoro - ha detto Toti - Il settore dell'economia marittima nel suo complesso è in crescita: crescono come detto i numeri delle crociere, i passeggeri dei traghetti e anche i contenitori. Grazie a una attività di sistema e alla sinergia tra tutti le realtà del territorio, la Liguria, con la sua vocazione alla logistica e i suoi scali, sta diventando il maggior porto del Mediterraneo». Genova, Savona e La Spezia messe assieme totalizzano oltre due milioni e settecento mila passeggeri e lo sguardo sul futuro dice che i numeri sono destinati a crescere. A Genova domina la scena Msc mentre Costa Crociere alimenta il porto di Savona: entrambe lavorano alla Spezia, generando un impatto economico di altissimo livello.

Olio, l'oro della natura. Eccellenza nel mondo
L'azienda Genovese fa milioni di fatturato, 20 dipendenti. Il modello sostenibile che coniuga tradizione e alta tecnologia

Crociere boom, la Liguria è il primo porto
Ottime prospettive per il 2020 e gli anni dopo Il sistema va a gonfie vele Il bilancio è entusiasmante

Genova. Il mercato delle crociere è straordinariamente effervescente e la nostra Liguria si conferma la piattaforma privilegiata per questo mercato: le stazioni crocieristiche di La Spezia, Savona, Genova crescono, gli ordinativi di navi aumentano, si tratta di situazioni virtuose che portano ricchezza e lavoro sul territorio. Lo ha ribadito il governatore Giovanni Toti dopo l'inaugurazione a Savona di una banchina rinnovata per accogliere la prossima ammiraglia di Costa Crociere, Smeralda. «Abbiamo dimostrato una grande capacità di lavoro - ha detto Toti - Il settore dell'economia marittima nel suo complesso è in crescita: crescono come detto i numeri delle crociere, i passeggeri dei traghetti e anche i contenitori. Grazie a una attività di sistema e alla sinergia tra tutti le realtà del territorio, la Liguria, con la sua vocazione alla logistica e i suoi scali, sta diventando il maggior porto del Mediterraneo». Genova, Savona e La Spezia messe assieme totalizzano oltre due milioni e settecento mila passeggeri e lo sguardo sul futuro dice che i numeri sono destinati a crescere. A Genova domina la scena Msc mentre Costa Crociere alimenta il porto di Savona: entrambe lavorano alla Spezia, generando un impatto economico di altissimo livello.



Fusignani e Sabadini: «Bando per l' escavo, punto importante»

Infrastrutture stradali, crociere, adeguamento delle imprese portuali alle sfide che fondali più profondi rendono attuali. Sono gli elementi delle prese di posizione del vicesindaco Eugenio Fusignani e del presidente della Sapir Riccardo Sabadini, all' indomani della pubblicazione del bando di gara per l' escavo dei fondali. «Per i fondali auspico costanti monitoraggi e manutenzioni, per mantenere i livelli di operatività sempre all' altezza delle aspettative degli operatori. La certezza di una adeguata profondità è fondamentale per la pianificazione delle loro attività» dice Fusignani. «L' annuncio dell' **Autorità Portuale** - dice il presidente Sapir - segna un punto di passaggio importante tra una stagione di incertezza e una di fiduciosa aspettativa». Questo «non è però il momento di festeggiare ma di porci positivamente nell' ordine di idee di dover affrontare i disagi inevitabilmente legati ai lavori. Positivamente perché usciremo da quella fase con un potenziale fortemente accresciuto».

The screenshot shows a newspaper page with several news items. The main headline is 'Cadavere in mare, ancora ricerche' (Body in the sea, still searches), with a sub-headline 'Una discesa aveva sfiorato la Cistagna: dopo aver avvistato un corpo annata vita a bordo udc'. Other visible headlines include 'Altri episodi di furti all'ospedale Santa Maria delle Croci', 'Guido Novelli: a scanda iniziative contro la violenza sulle donne', 'Libreria Dante, iniziative interculturali e raccontano', and 'Fusignani e Sabadini: «Bando per l'escavo, punto importante»'. There are also small images and text snippets for 'Aspiri e Maria Ferelli che ho compleanno' and 'L'escavo dei fondali'.



La Nazione (ed. Massa Carrara)

Marina di Carrara

ECONOMIA DEL MARE

Il porto verso 3 milioni di merci

La movimentazione sulle banchine cresce e torna ai massimi storici

Porto, il 2019 che sta per concludersi dovrebbe riaggiuntare e superare le tre milioni di tonnellate di traffico commerciale degli anni passati prima della crisi delle autostrade del mare. Erano gli anni d'oro con dapprima la Compagnia Lavoratori Portuali e dopo la **Porto** Carrara con oltre trecento buscaioli più quelli delle «chiamate» e l'indotto. Lo scalo marittimo aveva rapporti con oltre ottanta paesi. Navi a go go in rada in attesa che si liberasse una banchina.



Il Tirreno

Livorno

dagli AGENTI MARITTIMI l'invito A DE MICHELI

«Cara ministra, scopra con noi i guai e le potenzialità del porto»

Bonistalli (Asamar) all'attacco contro i ritardi del microtunnel: «Pronto nel 2022, eppure dovrebbe essere l'opera che ci fa arrivare vivi alla nuovo maxi-Darsena»

LIVORNO. «Giovedì la ministra delle infrastrutture Paola De Micheli sarà a Livorno per parlare di Darsena Europa e noi agenti marittimi abbiamo fatto un sogno: poterla accompagnare a vedere di persona con i propri occhi perché il nostro porto ha grandi potenzialità e, al tempo stesso, presenta una sfilza di problemi che lo azzoppano». E' Enrico Bonistalli, numero uno di Asamar, a lanciare questa sorta di sogno-invito alla ministra del governo giallorosso: lo dice a nome della categoria dei raccomandatari marittimi che, «in quanto rappresentanti degli armatori, sono i primi utenti dei nostri porti». Siccome è un viaggio, si parte da fuori: dall'accesso al porto, ed ecco che cominciano i problemi. «La superstrada Fi-Pi-Li è assolutamente insufficiente: si mescolano camion e auto, è difficile ritenerla adeguata a reggere il flusso di veicoli della "porta" della Toscana sul mare. Senza contare che è sì al lavoro il cantiere per ripararla, ma è da più di dieci anni che c'è una maxi-voragine prima di arrivare in porto. Sempre al di fuori dal perimetro portuale, c'è la piana dell'interporto: gli esponenti di Asamar la presentano alla ministra come "fiore all'occhiello", «un retro-porto con potenzialità di grande rilievo se paragonata a quel che c'è alle spalle di scali anche vicini al nostro, come La Spezia e Genova, che però hanno traffici invidiabili». Resta un problema: per funzionare davvero da retro-porto c'è bisogno di un collegamento, anzi di una progettualità. «Occorrerebbe - dice Bonistalli - una valutazione competente dei punti di forza e le criticità del porto e dell'interporto e dopo, solo dopo, si potrebbe veramente esprimere le valutazioni di come le forze dell'uno possono risolvere le debolezze dell'altro». Quanto allo scavalco ferroviario, a suo giudizio «non c'è un vero progetto di integrazione fra queste infrastrutture». Dunque, c'è da chiedersi: «La connessione porto-interporto, per fare cosa? chi farà cosa? quali criticità risolverà? chi sono i direttamente interessati? a vantaggio di chi è già operativo l'interporto o ci sarà bisogno di nuovi insediamenti? E chi farà gli investimenti necessari? Adesso l'Authority se ne sta occupando sulla spinta della Regione Toscana: non c'è bisogno di interventi occasionali ma di un progetto complessivo di integrazione e di sviluppo». L'ultima cosa da notare prima di entrare in porto sono i 4 ponti mobili, «a funzionalità intermittente», sopra il micro-canale fra lo Scolmatore e la Darsena Toscana. Un'assurdità il fatto che non sia stato tombato, dicono da Asamar: «I detriti portati dallo Scolmatore vanificano i costosi dragaggi in Darsena Toscana e questo crea difficoltà di transito e accosto per le navi». Prima di scendere dal viadotto verso il varco doganale, si intravedono le vasche di colmata: «Ci dicono che nel 2023 ci sarà l'inaugurazione dell'espansione del porto con la maxi-Darsena, - dice Bonistalli - ma francamente siamo alquanto pessimisti su questa previsione. E non finisce qui: non avrebbe senso avere fra anni la Darsena Europa se le nostre imprese non dovessero arrivarci vive. E l'unico modo per farcela è il problema numero uno dal punto di vista dell'urgenza: il microtunnel che, consentendo lo spostamento dei tubi Eni, permetterà di allargare l'ampiezza del canale d'accesso così da poter avere navi un po' più grandi. Ma proprio l'intervento che dovrebbe farci arrivare vivi alla maxi-Darsena sta ritardando: ci dicono che sarà pronto nel 2022 e siamo preoccupatissimi perché è una data lontana e non è nemmeno sicura. Su questo problema, e forse non solo su questo, gravano le responsabilità delle gestioni della politica di sviluppo portuale precedenti all'attuale». Poi aggiunge: «Finora abbiamo mostrato la capacità di reggere, anche grazie agli sforzi economici di



Il Tirreno

Livorno

privati che, con ripetute simulazioni di ingresso di navi, eseguite anche in trasferta, si sono esposti finanziariamente sotto la regia dell' autorità marittima». L' ultimo aspetto da segnalare riguarda Piombino: molte cose sono state meritevolmente fatte ma - dice Bonistalli - tutto potrebbe essere quasi completamente vanificato se non si realizzasse la modernizzazione dell' arteria "398". Questo problema viario, sottolineato dal quartier generale di Asamar richiama, «come ben evidenziato dal presidente della Camera di Commercio Riccardo Breda», il fatto che manca ancora il completamento del "corridoio tirrenico". BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI.

Il Tirreno

Livorno

romano e gazzetti (Pd)

«Darsena Europa, i leghisti livornesi con chi stanno?»

LIVORNO. «La destra toscana è contro lo sviluppo della costa?». Se lo chiede il deputato dem Andrea Romano prendendo di mira l'atteggiamento della giunta pisana a guida leghista che avanza dubbi sulla Darsena Europa temendo che causi guai al litorale di Tirrenia. «In questi anni - dice Romano - tutti hanno fatto la propria parte: la Regione Toscana (che ha già stanziato 200 milioni per l'opera), il Comune di Livorno (che ha sempre spinto nella direzione giusta, prima e dopo la disastrosa parentesi Nogarini) e oggi il governo (giovedì sarà a Livorno il ministro Paola De Micheli per ribadire l'impegno dell'esecutivo sull'opera), l'Autorità portuale (che entro il 30 novembre dovrà ricevere le manifestazioni di interesse). Insomma ci siamo, Livorno è pronta a partire. E con Livorno tutta la costa toscana». Sulla stessa lunghezza d'onda un altro esponente Pd, il consigliere regionale Francesco Gazzetti che ricorda come si stia parlando di «un'opera fondamentale per il futuro del porto di Livorno e per la crescita dell'economia toscana tutta. Un'infrastruttura prioritaria e che ha visto la giunta e il consiglio regionale assumere atti e scelte economico-finanziarie ingenti e concrete». Gazzetti ribadisce che è surreale la posizione dell'amministrazione pisana di centro destra, visto che in consiglio regionale a settembre Pd e M5s hanno presentato due mozioni differenti sul tema delle infrastrutture, ma con un unico obiettivo: invitare il nuovo governo a mantenere gli impegni presi sulle grandi opere necessarie alla Toscana, e fra queste la Darsena Europa sia per il Ps che per il M5s. La Lega, ricorda Gazzetti, ha votato a favore. «Ricapitoliamo: la giunta comunale pisana, sostenuta da una maggioranza di destra a fortissima trazione leghista, manifesta contrarietà rispetto ad un'opera su cui invece, in consiglio regionale, la stessa Lega ha votato a favore». Poi rincara: «Chissà cosa ne pensa anche la destra livornese: è a favore della Darsena Europa o accetta, in silenzio, il diktat pisano?». Romano chiede alla Lega e Fratelli d'Italia: «Siete sicuri di volervi schierare contro un'opera assolutamente fondamentale per lo sviluppo della costa e di tutta la regione? Come spiegherete ai cittadini livornesi, pisani e toscani una polemica che rischia di affossare il futuro delle due città e di tutta la regione?». -



Il Tirreno

Livorno

«Pisa e Livorno, allearsi aiuta tutti e vi spiego perché»

LIVORNO. C'è chi a Pisa vede proprio nell'alleanza fra la Torre Pendente e i Quattro Mori - fra il porto, l'interporto, l'aeroporto e il nodo ferroviario costiero - un crocevia logistico che «ha tutte le caratteristiche per proporsi come "terminale nel mare Tirreno settentrionale" della Via della Seta». E' l'ingegner Giovanni Bonadio, consigliere d'amministrazione di Toscana Aeroporti e un passato sia nel comitato di gestione dell'Autorità portuale livornese sia da amministratore di Toscana Logistica, come braccio operativo della Regione in campo logistico: insomma, un tecnico riconosciuto. Bonadio ricorda che l'aggregazione Livorno-Piombino ha visto «una ripresa continua e significativa del settore merci, a partire dalla crisi economica del biennio 2008-2009» a conferma della «assoluta strategicità del sistema portuale e logistico al servizio dell'economia nazionale e, nel nostro caso, dell'economia della costa e di tutta la Toscana». E' in questo "nodo logistico complesso del Mar Tirreno Settentrionale" definito nel piano operativo triennale dell'Authority che Bonadio vede il ruolo dell'area pisana come cerniera che «garantisce la connettività (di merci, persone e dati) tra il nodo logistico complesso dell'Alto Tirreno e l'area metropolitana della Toscana Centrale». Il potenziamento ferroviario (merci e passeggeri) Collesalveti-Pisa e sull'asse Pisa-Firenze («già allo studio di fattibilità da parte di Rfi») - dice - sono «interventi ferroviari di "piccola scala" in grado di ottimizzare le funzioni portuali e industriali di Livorno e di Piombino, di potenziare le funzioni logistiche intermodali dell'Interporto rendendolo di fatto un retroporto, di innalzare i livelli di sicurezza del nodo ferroviario urbano di Pisa che registra una forte commistione merci-passeggeri, liberando al contempo importanti risorse di infrastrutture/tracce da destinare alla mobilità passeggeri (pendolari e turistici), magari anche attraverso la velocizzazione semaforica». Costruendo un approccio unitario si può lavorare alla creazione nella Darsena Pisana («collegata al porto di Livorno dal Canale dei Navicelli ed all'Arno dall'incile») di «un polo con specializzazione di "city logistic" per un'area di oltre 200 mila abitanti». --



La Nazione (ed. Livorno) - Il Telegrafo

Livorno

Infrastrutture, punto dolente: quale l'emergenza più pesante? «Dorsale tirrenica, Due Mari, collegamenti interni su gomma e ferro, aeroporto di Firenze e porti, ma anche infrastrutture non legate alla mobilità. Il gap infrastrutturale è il conto più salato che le amministrazioni rosse lasciano da pagare alla Toscana». **Tutta colpa dei governi o anche la politica del no ha contribuito al rallentatore?** «Per anni la Toscana è stata governata da maggioranze rosso-verdi a cui venivano le bolle alla sola parola "cemento". Come se loro non vivessero, non si facessero curare o non mandassero a scuola i propri figli in edifici di cemento. Ideologia e demagogia insieme hanno bloccato tutto». **Il caso Ilva cosa insegna alla Toscana?** «Che se l'industria non si adegua alla modernità stimolando investimenti anche per la compatibilità ambientale non ha futuro. E la politica deve fare scelte. E' senso di responsabilità». E la Bekaert? «E' casa mia, ho amici che ci lavoravano. Per anni gli operai specializzati valdarnesi sono stati mandati a trasferire know how presso stabilimenti in paesi dove il costo del lavoro è imparagonabile a quello italiano. Si è finto di non vedere. Ora il governo deve occuparsene sul serio. Il punto però è che non l'economia non si governa in senso stretto, ma lavorando per rendere attrattivo un territorio senza pensare di poter essere competitivi con Cina o Turchia sul costo della manodopera». Scommette su Piombino? «La nuova amministrazione di centrodestra sta diversificando, mi pare un bene. Oltre che sull'acciaio oggi punta anche su turismo, terziario, pmi. E' chiaro a tutti che la crisi in cui versa l'acciaio non consente più il volume di lavoro passato. Tuttavia Liberty Steel, Magona, e anche la ex Lucchini stanno investendo. Sono fiducioso». **E sul porto di Livorno?** «Certo, è la sfida del mare. Per vincerla però serve rinnovata fiducia tra autorità ed operatori, ma anche tra questi ultimi. Le cose da fare non mancano, a partire dal completamento di Darsena Europa entro il 2024, passando per l'assegnazione del bacino di carenaggio. E resta urgente il problema dell'imbocco del porto da rendere agevole anche per le navi più grandi». **Torneremo ad attrarre grandi investimenti?** «Con una svolta politica radicale che restituisca centralità allo sviluppo possiamo. Se chi sarà chiamato a governare la Toscana dimostrerà di aver capito che la ricchezza va prima prodotta e poi distribuita, gli investimenti torneranno». **Prato e la comunità cinese. E' cambiato qualcosa?** «Qualcosa lentamente si muove, ma è un fenomeno che va gestito a partire dal rispetto delle regole. Da parte di tutti». Una scommessa sulla Toscana. «Offro un caffè a tutti quelli che comprenderanno quanto sia folle ripetere la stessa azione aspettandosi risultati diversi. Ogni riferimento alle prossime elezioni regionali è assolutamente voluto». Luigi Caroppo© RIPRODUZIONE RISERVATA.

«La mia Regione resta un modello da imitare»

Il presidente della Toscana Enrico Rossi traccia l'analisi del secondo mandato. «Dobbiamo restare terra solida e ricucire le fratture»

di Luigi Caroppo

Presidente Rossi, che Toscana lascia dopo dieci anni alla guida della Regione? «Si può fare di più e meglio, ma la Toscana ha saputo affrontare la crisi economica e reagire, attestandosi tra le Regioni che in questi anni sono tornate a crescere. Le politiche regionali hanno puntato da un lato su quelle parti del sistema produttivo capaci di avere una forza trainante, dall'altro a ridurre i divari che storicamente segnano la nostra Regione, in primo luogo quello tra Toscana centrale e costa. Ci siamo particolarmente concentrati sulla cura del territorio, sanità, lavoro, formazione. Pur in un contesto difficile, la Toscana può guardare al futuro con più fiducia». **Cosa deve fare il nostro territorio per tornare ad essere una locomotiva d'Italia?** «Continuare a lavorare su attrazione investimenti e innovazione. Al tempo stesso, salvaguardare un modello sociale che è ingrediente essenziale per consolidare la crescita economica. Insisto poi sull'importanza di riunificare le "due Toscane": la costa e le aree interne presentano ancora grandi potenzialità di crescita inespresse. Se quei territori riusciranno ad agganciare una dinamica di sviluppo e di convergenza tutta la regione ne beneficerà». **Imprese, cosa non va?** «Ci siamo trovati di fronte imprese e multinazionali che, nonostante andamenti economici magari anche molto soddisfacenti, hanno deciso di chiudere e delocalizzare. Sono casi che esprimono una cultura aziendale profondamente sbagliata. Invece, per creare benessere diffuso resta centrale che imprese, lavoratori e istituzioni costruiscano patti con impegni reciproci. Un certo tipo di globalizzazione sregolata impedisce la costruzione di questi patti o porta alla rottura degli stessi. Spero che nel mondo delle imprese si rafforzino una cultura differente». **E i sindacati?** «Il dialogo coi sindacati è essenziale. In Toscana non sono mai stati messi all'indice, ma per un lungo periodo il dialogo sociale ha incontrato ostacoli. Il vento della distruzione dei corpi intermedi, in qualche modo, è arrivato anche da noi. Personalmente mi sono adoperato per una piena ripresa della concertazione con le forze sindacali. Anche in futuro occorre proseguire nella costruzione assieme al mondo del lavoro di un metodo di amministrazione della Regione». **Le istituzioni sanno intercettare i bisogni dei toscani?** «La mia impressione è che in Toscana le istituzioni conservino una buona capacità di interpretare e dare risposta ai bisogni dei cittadini. Lo testimoniano le rilevazioni che mostrano come fiducia dei cittadini nell'amministrazione regionale e soddisfazione per i servizi offerti restino elevate. Certo, c'è ancora molto da fare in vari ambiti. Penso alla sanità, dove continuiamo a impegnarci a ridurre le liste d'attesa e abbiamo escluso dal pagamento del superticket il 75% della popolazione. **La rivoluzione digitale, l'industria 4.0: siamo pronti a cavalcare quest'onda di opportunità?** «Molte imprese toscane lo sono. Esiste un sistema di ricerca e di innovazione che rende la nostra



La Nazione (ed. Livorno) - Il Telegrafo

Livorno

regione all'avanguardia in Italia e in Europa. Bisognerà fare attenzione affinché queste trasformazioni non finiscano per rendere più profonde disuguaglianze e divari. Sono stato in California e nella Silicon Valley all'inizio di quest'anno. Da quell'osservatorio si percepisce bene questo pericolo. Esiste già una polarizzazione tra lavori buoni e lavori sottopagati e di scarsa qualità che rischia di essere accentuata dai processi di rivoluzione digitale e tecnologica». Lei ha fatto un tour in Toscana per dimostrare quanto sia stata importante l'Europa per la nostra terra. «Il messaggio, che ho cercato di dare anche nel mio libro Non basta dire Europa, è molto semplice: l'Unione Europea, spesso indicata come il capro espiatorio di ogni male, è uno straordinario volano per la crescita e l'ammodernamento dei nostri territori. Innalza la qualità delle politiche nazionali e regionali. I fondi europei sono un fattore fondamentale di sviluppo per la Toscana: consentono alle imprese di investire e innovare, alle Università di finanziare la ricerca, alle istituzioni di sostenere il welfare e realizzare opere di riqualificazione di città e paesi». Infrastrutture, crisi vera. «La Tirrenica è la "priorità zero" per lo sviluppo di quel territorio e di tutta la regione. È un tassello fondamentale per creare le condizioni per la crescita e raggiungere il traguardo della "riunificazione" di cui ho parlato pocanzi. Il ritardo è diventato insostenibile. Attualmente dovrebbe occuparsene Anas, ma c'è un contenzioso con Autostrade, che deve essere risolto. Sull'aeroporto di Firenze aspettiamo il pronunciamento del Consiglio di Stato. Ricordo il nodo fiorentino dell'Alta Velocità, senza il quale anche il trasporto regionale rischia di collassare. Sono tutte questioni di importanza decisiva. **Tutta colpa dei governi o anche la politica del no ha contribuito al rallentatore?** «La vera sfida da vincere è coniugare sviluppo e tutela ambientale». **Il caso Ilva cosa insegna?** «La vicenda Ilva mostra innanzitutto alcuni gravi errori che non vanno commessi, come la decisione di togliere lo scudo fiscale. La credibilità e la serietà nei confronti degli investitori è fondamentale per un Paese. La chiusura dell'Ilva sarebbe una catastrofe nazionale. Certo, tutto questo avviene in una situazione complicata per il mercato globale ed è anche il risultato della mancanza da troppi anni di serie politiche industriali». **E la Bekaert?** «Attualmente ci sono due progetti sul tavolo. Uno è quello di Trafileries Meridionali, che produrrebbe a Figline filo tubo e altri trafilati in acciaio, l'altro è relativo all'ipotesi che i lavoratori costituiscano una cooperativa. In questo caso verrebbero erogati anche servizi di manutenzione industriale. È comunque un passo avanti in una vicenda in cui, ancora una volta, abbiamo assistito ad un comportamento non responsabile da parte di una multinazionale. Continueremo a impegnarci a fondo, a fianco dei lavoratori, per trovare una soluzione». **Scommette sulla rinascita di Piombino?** «Ho recentemente incontrato Jindal. Ho riscontrato un approccio sobrio, competente. I laminatoi funzionano, sono in corso le procedure per autorizzare quello nuovo. Ci ha rassicurato sulla volontà di continuare ad investire su Piombino e realizzare il forno elettrico. C'è però un nodo che ha bisogno di risposta: per i forni elettrici occorre molta energia. Il decreto per la rideterminazione dei costi che rinnova le misure energetiche per il settore siderurgico era pronto per l'approvazione quando Calenda lasciò il Ministero. Sono passati quasi 2 anni e ancora non se ne è fatto nulla. Patuanelli ha promesso a Jindal di intervenire. Staremo a vedere». **E sul porto di Livorno?**

La Nazione (ed. Livorno) - Il Telegrafo

Livorno

I porti di Livorno e Piombino sono stati una nostra priorità. Abbiamo investito 600 milioni di fondi regionali. A Livorno il progetto si era un po' arenato ma ora sta ripartendo. Sulla Darsena Europa abbiamo stanziato 200 milioni, a cui si aggiungono i 50 milioni dell' Autorità portuale. Ne servirebbero altrettanti da parte privata. Gli armatori si stanno avvicinando. Ho riscontrato l' interesse della ministra De Micheli. Il porto sarà collegato con la vecchia ferrovia appenninica. Livorno, per la logistica e per gli spazi, ha potenzialità straordinarie. Nel frattempo abbiamo raggiunto un risultato importante: il risanamento e lo sviluppo dell' interporto di Collesalveti, che ora ha bilanci in positivo e assume. **Torneremo ad attrarre grandi investimenti?** Negli ultimi 10 anni abbiamo firmato 50 protocolli di intesa con investitori esteri e 7 accordi di programma di valenza nazionale (tra cui GE-Nuovo Pignone, Solvay, Eli Lilly, Aferpi e JSW Steel Italy). Proseguendo su questa strada arriveranno nuovi investimenti. Un sms ai toscani. «Dobbiamo restare una terra solidale, ricucire le fratture tra le diverse Toscare, preservare il nostro modello sociale e di accoglienza.

Cantieri fermi, emergenza infrastrutture

Cinque grandi opere al palo: la "Tirrenica", la "Due mari", il sistema aeroportuale, il potenziamento dei porti, il nodo fiorentino dell' Av

Si parla apertamente in Toscana di «emergenza infrastrutture». Sono cinque le grandi opere ferme al palo, vere urgenze nazionali: la "Tirrenica", la "Due mari", il sistema aeroportuale, il potenziamento dei nostri porti, il nodo fiorentino dell' alta velocità ferroviaria. Su ognuna l'appello di Confindustria toscana va al Governo, «perché si completino e si sbloccino i nodi che ancora impediscono a queste opere di essere completamente realizzate apportando un notevole beneficio al territorio e alle imprese». Un appello, firmato dal presidente toscano di Confindustria Ranaldo, rivolto anche ai parlamentari del territorio regionale, di maggioranza e di opposizione, per un' azione bipartisan a favore della Toscana. «Le difficoltà infrastrutturali della nostra regione si ripercuotono su tutta l' Italia, non è solo la Toscana ad essere penalizzata. La mancata realizzazione delle infrastrutture è un costo che non possiamo più permetterci». Le infrastrutture sono importanti per due motivi «per l' impatto diretto sull' economia, perché producono un incremento del Pil e dell' occupazione e per il beneficio indotto sulla competitività del territorio». La dotazione infrastrutturale della nostra regione non è adeguata rispetto alle necessità di una regione industriale come la Toscana. Pesano soprattutto i ritardi su strade e autostrade, trasporto ferroviario, sistema aeroportuale e sistema portuale. Lo dimostra anche una recente ricerca del Centro Studi di Confindustria Toscana in collaborazione con quello di Ance Toscana. Tra le altre dotazioni che sono precondizioni competitive per un territorio industriale, anche la banda larga, un' impiantistica adeguata a sostenere una logica di economia circolare, per chiudere il cerchio di tante nostre filiere industriali e garantire un maggiore recupero di materia, ma anche lo smaltimento degli scarti non recuperabili e lo sviluppo della geotermia. E nel luglio scorso è stato firmato un patto tra Regione e parti sociali per lo sviluppo della Toscana - uno sviluppo ecocompatibile che si coniughi con strategie di crescita urbana che non comporti nuovo consumo di suolo - e una nuova intesa con le parti sociali. Dopo tre anni l' economia italiana si è fermata: riemersa dalla recessione degli ultimi sei mesi del 2018, difficilmente la sua crescita si allontanerà dallo zero. Così stimano gli economisti. Molte sono le incertezze sul 2020 e qualche problema, come effetto traino, si inizia a registrare anche in Toscana, che pure era riuscita in tutto questo tempo a contenere le conseguenze della 'nuova grande crisi', forte del turismo e delle proprie esportazioni, cresciute dal 2008 del 44 per cento e che valgono oltre l' 8 per cento dell' export nazionale. Facendo una sintesi dei principali indicatori macroeconomici dal 2008 e per i successivi dieci anni, la Toscana è la regione che in Italia ha retto meglio, seconda solo al Trentino Alto Adige (prima di Lombardia, Lazio, Emilia Romagna e Veneto). Ma è pur vero che a distanza di dieci anni la Toscana registra ancora un monte ore sotto i livelli pre-crisi (nonostante l' aumento degli occupati), ha visto di conseguenza ridursi le retribuzioni medie, il reddito disponibile delle famiglie è diminuito di 350 euro al mese, sono aumentate le disuguaglianze e sono cresciute famiglie in difficoltà e poveri (143 mila). Il patto prevede di investire otto miliardi e creare 110 mila posti di lavoro. C' è l' esigenza anzitutto di rilanciare gli investimenti pubblici (e sostenere quelli privati) per dotare la regione di quelle infrastrutture, attese da tempo e decisive per il suo futuro. Oltre otto

Cantieri fermi, emergenza infrastrutture
Cinque grandi opere al palo: la "Tirrenica", la "Due mari", il sistema aeroportuale, il potenziamento dei porti, il nodo fiorentino dell' Av

Progetti nel cassetto
Speciale Industria 4.0

Il governo
Cinque grandi opere al palo: la "Tirrenica", la "Due mari", il sistema aeroportuale, il potenziamento dei porti, il nodo fiorentino dell' Av

Il nodo fiorentino
Cinque grandi opere al palo: la "Tirrenica", la "Due mari", il sistema aeroportuale, il potenziamento dei porti, il nodo fiorentino dell' Av

Il sistema aeroportuale
Cinque grandi opere al palo: la "Tirrenica", la "Due mari", il sistema aeroportuale, il potenziamento dei porti, il nodo fiorentino dell' Av

Il potenziamento dei porti
Cinque grandi opere al palo: la "Tirrenica", la "Due mari", il sistema aeroportuale, il potenziamento dei porti, il nodo fiorentino dell' Av

La "Tirrenica"
Cinque grandi opere al palo: la "Tirrenica", la "Due mari", il sistema aeroportuale, il potenziamento dei porti, il nodo fiorentino dell' Av

La "Due mari"
Cinque grandi opere al palo: la "Tirrenica", la "Due mari", il sistema aeroportuale, il potenziamento dei porti, il nodo fiorentino dell' Av

Il sistema aeroportuale
Cinque grandi opere al palo: la "Tirrenica", la "Due mari", il sistema aeroportuale, il potenziamento dei porti, il nodo fiorentino dell' Av

Il potenziamento dei porti
Cinque grandi opere al palo: la "Tirrenica", la "Due mari", il sistema aeroportuale, il potenziamento dei porti, il nodo fiorentino dell' Av

La "Tirrenica"
Cinque grandi opere al palo: la "Tirrenica", la "Due mari", il sistema aeroportuale, il potenziamento dei porti, il nodo fiorentino dell' Av

La "Due mari"
Cinque grandi opere al palo: la "Tirrenica", la "Due mari", il sistema aeroportuale, il potenziamento dei porti, il nodo fiorentino dell' Av

Il sistema aeroportuale
Cinque grandi opere al palo: la "Tirrenica", la "Due mari", il sistema aeroportuale, il potenziamento dei porti, il nodo fiorentino dell' Av

Il potenziamento dei porti
Cinque grandi opere al palo: la "Tirrenica", la "Due mari", il sistema aeroportuale, il potenziamento dei porti, il nodo fiorentino dell' Av

La Nazione (ed. Livorno) - Il Telegrafo

Livorno

miliardi di euro, più di 110 mila posti di lavoro (circa 20 mila l'anno), 28 mila destinati a rimanere a regime e una lunga lista di opere: la terza corsia sull'A1 e l'A11 alla Tirrenica e l'alta velocità fiorentina, il completamento della Grosseto-Fano e la bretella per il collegamento del porto di Piombino, il raddoppio della ferrovia Pistoia-Lucca, i raccordi ferroviari tra il porto e l'interporto di Livorno, la Darsena Europa, il rilancio - ancora a Piombino - delle attività logistico-portuali, il raddoppio (ancora a proposito di treni) del tratto Empoli-Granaiolo e la sua elettrificazione, il waterfront di Marina di Carrara, gli interventi sul sistema aeroportuale toscano, gli assi viari di Lucca, la Tosco-Romagnola ed altre strade e poi ancora investimenti in sanità, per la difesa del suolo, sulla sicurezza sul lavoro, sull'edilizia residenziale pubblica. La regia di alcuni interventi è della Regione, in altri casi è del Governo e Rossi invita le parti sociali a premere affinché quei lavori siano finalmente completati e realizzati. Nelle ultime settimane si è tornati a parlare prepotentemente anche di Livorno e dello sviluppo della costa toscana. «E' arrivato il momento di discutere tutti insieme dell'organizzazione di una manifestazione di rilievo nazionale per lo sviluppo della costa Toscana. Vogliamo una regione che si presenti unita, in maniera composta, per significare le sue buone ragioni a chi finora è stato sordo di fronte alle sue giuste richieste» ha detto il presidente della Regione Toscana Enrico Rossi all'iniziativa "Sì Livorno va avanti" organizzata da tutte le componenti economiche e sociali che hanno sottoscritto il Patto per lo sviluppo della Toscana. L'incontro, dedicato in particolare al tema delle infrastrutture, si è tenuto ad un mese esatto dalla manifestazione per la Tirrenica che si è svolta il 12 ottobre scorso a Grosseto. «La Regione è l'unica ad aver investito sui suoi porti. Altrove l'ha fatto esclusivamente lo Stato che qui però ha dato soltanto 50 milioni per il collegamento tra quello di Piombino e la superstrada. Invece a noi servono investimenti pubblici sulle infrastrutture e investimenti privati sulla produzione».

Cura del ferro', la Toscana sostenibile riparte

Infrastrutture e trasporti: oltre cinque miliardi investiti negli ultimi anni. Per tornare ad essere competitivi e battere gli annosi ritardi

di Vincenzo Ceccarelli* Nel percorso per necessario per promuovere e realizzare lo sviluppo del territorio nel quale viviamo, le infrastrutture sono uno degli elementi fondamentali e irrinunciabili, a cominciare da quelle per rendere più semplice, sicura e efficace la mobilità dei nostri cittadini, dei visitatori che vengono in Toscana, delle merci che partono e arrivano nella nostra regione. In questi anni non abbiamo mai avuto dubbi nel portare avanti il percorso attuativo nella logica della connessione. Innanzitutto per connettere i territori della Toscana tra di loro e riallineare le cosiddette "tre toscane": quella della grande area urbana, quella della costa e quella delle aree interne. E poi per connettere la nostra regione con le altre regioni d'Italia, con l'Europa e con il mondo. Questo fin da quando, nel 2014, la Toscana si è dotata di un Piano Integrato delle infrastrutture e della mobilità (Priim). IL PIANO. E' fondato su alcune scelte molto chiare: mobilità sostenibile, interconnessione e integrazione dei sistemi di trasporto, qualificazione del trasporto pubblico. Per far questo, la Toscana ha necessità stringente di riprendere e portare avanti il percorso che abbiamo già compiuto in questi anni, senza ulteriori ritardi e senza titubanze nella realizzazione di infrastrutture di competenza nazionale per noi fondamentali, quali il passante ferroviario di Firenze, il completamento del corridoio tirrenico e della Due Mari, tanto per citare solo le opere più attese. GLI INVESTIMENTI. I numeri ci dicono che dal 2014 al 2019, la Regione ha investito 5.4 miliardi di euro dal proprio bilancio, per infrastrutture, trasporti e mobilità in genere. Secondo quanto afferma l'Irpet, complessivamente gli interventi infrastrutturali previsti in Toscana a fine 2018 (stradali, ferroviari, portuali, aeroportuali, di mobilità sostenibile) prevedevano un costo circa 13 miliardi di euro, di cui 5.5 realizzati e 7.6 da realizzare, con un impatto stimato sull'economia di 6.7 miliardi per la Toscana nel periodo 2019-2030; e con un impatto stimato sull'occupazione di circa 76 mila unità di lavoro dipendenti e 54 mila unità di lavoro autonome, corrispondente ad una media annua di circa 10.000 unità di lavoro. LA SOSTENIBILITA'. Ma al di là dei numeri, che ben descrivono l'impatto dell'infrastrutturazione programmata sul sistema regionale, la scelta fondamentale sulla quale proseguire il percorso avviato resta quella della mobilità sostenibile, da un lato favorendo il salto culturale necessario da parte dei cittadini, dall'altro creando le condizioni perché questo sia possibile. La traduzione del tutto in termini molto sintetici è quella che abbiamo definito "la cura del ferro", ovvero le azioni mirate a indirizzare la mobilità delle persone e delle merci dalla gomma al ferro. Un esempio concreto è il raddoppio della ferrovia tra Pistoia e Lucca, ormai in stato molto avanzato nella tratta fino a Montecatini. Un'opera che per decenni era apparsa come una chimera e che sta divenendo realtà grazie ai quasi 250 milioni di investimento regionale. IL TRAM. A Firenze, invece, in quella che è l'unica vera area metropolitana nella nostra regione, da e verso la quale si muovono ogni giorno centinaia di migliaia di persone, sono stati gli anni delle due nuove linee della tramvia, aprendo una fase di trasformazione che non credo sia esagerato definire epocale per la mobilità, con prospettive di sviluppo già delineate, fino al completamento del sistema tramviario fiorentino. PORTI. A quella che abbiamo chiamato "la cura del ferro" possiamo ascrivere anche l'impegno per la sempre più efficiente connessione del sistema portuale toscano con la rete ferroviaria. Circa trenta

'Cura del ferro', la Toscana sostenibile riparte
Infrastrutture e trasporti: oltre cinque miliardi investiti negli ultimi anni. Per tornare ad essere competitivi e battere gli annosi ritardi

NO AL CONSUMO DEL SUOLO: il territorio si tutela dallo spazio

Intervento strategico di mobilità sostenibile

Intervento strategico di mobilità sostenibile

La Nazione (ed. Livorno) - Il Telegrafo

Livorno

milioni investiti dalla Regione per i cosiddetti raccordi ferroviari, cui ora si aggiungono altri 20 milioni per consentire il cosiddetto scavalco, per collegare il porto di Livorno con l'interporto di Guasticce. Interventi fondamentali per favorire lo spostamento delle merci dalla gomma alla rotaia. CICLOVIE. E se parliamo di mobilità sostenibile dobbiamo citare con soddisfazione lo sviluppo del sistema regionale delle piste e delle vie ciclabili. In questi anni abbiamo fatto nascere e crescere i progetti della Ciclovía dell'Arno, della Ciclovía Tirrenica, della Ciclovía del Sole, abbiamo finanziato due bandi per le ciclabili urbane, abbiamo dato vita e risorse al progetto della rete delle ciclopiste della piana fiorentina e in particolare della Superstrada ciclabile di collegamento tra la città di Firenze e Prato. In tutto, sono stati attivati investimenti per quasi 90 milioni di euro, più di 60 usciti dalle casse regionali. Direi che, partendo dallo storico legame dei toscani con le due ruote, abbiamo creato le premesse per dare a questa regione un sistema ciclabile di straordinaria attrattiva, fruibile innanzitutto da chi in questa regione vive, ma capace anche di attrarre visitatori da tutto il mondo. * Assessore regionale infrastrutture e trasporti.

Troppi drink per festeggiare il compleanno Si scaglia contro esercito e polizia: arrestato

Movida alcolica per un dominicano in piazza della Repubblica. Parenti e amici hanno tentato di fermarlo

LA TENSIONE ANCONA Cinquant' anni vanno festeggiati alla grande, avrà pensato il dominicano sotto il traguardo del mezzo secolo di vita. Certo l' idea di fare bagordi gli è scappata un po' di mano. Perché va bene non limitarsi a soffiare le candeline per celebrare un' occasione così speciale, ma abbuffarsi di alcol fino a sballarsi di brutto, insultare i soldati dell' Esercito e aggredire i poliziotti è stato decisamente troppo. E infatti, spenti le luci della movida e i lampi d' intemperanza accesi dai troppi bicchierini, il festeggiato ha finito la serata nelle camere di sicurezza della Questura. L' allarme L' altra notte, quando ha scatenato un mezzo finimondo in centro, era da poco passata l' una. Gli agenti della Volanti sono intervenuti nella zona del porto, nei pressi del varco di piazza della Repubblica, dove era stato segnalato un tipo che, in stato di ubriachezza, inveiva contro i militari dell' Esercito in servizio ad Ancona nell' ambito dell' Operazione Strade Sicure. I poliziotti hanno raggiunto in pochi minuti il luogo dove era scattato l' allarme, il dominicano si è scagliato anche contro di loro. Gli agenti hanno impiegato pochi secondi a renderlo inoffensivo adottando le tecniche di autodifesa e contenimento senza che, nessuno, riportasse danni fisici. Poi lo hanno arrestato per minacce e resistenza a pubblico ufficiale. Il cinquantenne era arrivato in piazza della Repubblica dopo una serata a tutto drink, senza badare a spese. Si era sciolto notevoli quantità di alcol insieme ad amici e parenti che poi hanno assistito al suo show tentando inutilmente di fermarlo. Nel corso della perquisizione del dominicano, gravato da condanne per delitti legati a motivi di lucro, gli agenti hanno trovato in una tasca del giubbotto un cacciavite di piccole dimensioni. Lo straniero è stato anche denunciato perché privo del permesso di soggiorno sul territorio italiano. Dopo gli atti di rito è stato portato in questura a smaltire la sbornia, in attesa dell' udienza di convalida. Emanuele Coppari © RIPRODUZIONE RISERVATA.



City Rumors

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

Ortona, Assemblea del Comitato Porto con l' assessore Mauro Febbo

FRANCESCO RAPINO

Ortona. La situazione attuale e quella futura del porto di Ortona con un quadro degli interventi infrastrutturali e dei relativi tempi di realizzazione è stato l' argomento principale dell' assemblea del Comitato Porto di Ortona, convocata giovedì 21 novembre. La riunione ha visto la partecipazione dell' assessore regionale alle Attività produttive Mauro Febbo, accompagnato dal presidente dell' Arap (Azienda Regionale Attività Produttive) Giuseppe Savini e dal comandante della Capitaneria di Porto, Capitano di Fregata Cosmo Forte. L' assemblea presieduta dal presidente del Comitato Porto Davide Tucci, ha affrontato i temi infrastrutturali legati allo scalo ortonese a partire dal programma triennale delle opere pubbliche 2020-2022 approvato dall' **Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale**. Un piano di investimento che per il 2020 prevede su Ortona lavori sulle infrastrutture portuali per un totale di 3 milioni e 300mila euro. "Tra gli interventi urgenti, ha segnalato il comandante Forte, l' adeguamento del molo Martello e la realizzazione di un Punto di Ispezione Frontaliera, un ufficio fondamentale perché in base alle nuove normative europee deve essere presente nei porti che movimentano prodotti come il grano. Per fronteggiare l' attuale mancanza, con la Regione si è deciso di istituire in via provvisoria questo ufficio presso la struttura delle dogane". Sullo sviluppo del porto di Ortona l' assessore Febbo ha tracciato un preciso crono programma che parte con lo sblocco dei fondi previsti nel Masterplan 2014-2020 che individuano per Ortona 50 milioni di euro. "Abbiamo sbloccato l' utilizzo di questi fondi in modo da avviare le procedure per la definizione dei progetti e l' avvio delle gare d' appalto, si tratta di 50 milioni per il prolungamento del molo sud, lavori che saranno gestiti dall' Arap con l' affidamento del progetto esecutivo entro fine anno ad uno studio di professionisti e con l' aggiudicazione dell' appalto entro il 31 dicembre 2021. Sul fronte dei rapporti istituzionali - continua l' assessore regionale - va segnalato finalmente il clima distensivo nei confronti dell' **Autorità** marittima di Ancona che ha permesso di avviare un piano di sviluppo sulla portualità abruzzese. Mentre proprio in questi giorni è previsto un incontro al ministero a Roma per definire la questione ZES su cui il precedente governo aveva già dato il suo consenso e che inspiegabilmente l' attuale esecutivo sembra avere qualche dubbio. Infine per quanto riguarda il dragaggio dello scalo portuale, la Regione è a completa disposizione del comune di Ortona per risolvere i problemi e definire un percorso che permetta di avviare al più presto i lavori di scavo". Un incontro dunque che, secondo il presidente Tucci, ha chiarito alcune questioni importanti legate allo sviluppo del porto di Ortona "in primo luogo gli investimenti previsti dall' **Autorità di Sistema Portuale** e in particolare i 500mila euro previsti per il Punto di Ispezione Frontaliera, un servizio fondamentale per un porto che movimentava oltre 300mila tonnellate di granaglie. Poi particolarmente importante segnalare la sinergia che si sta realizzando tra enti e **autorità**, marittima, regionale e comunale, utile per portare a compimento lo sviluppo del porto di Ortona".



BISCEGLIE L' ADESIONE DELLA CITTÀ ALL' INIZIATIVA

Zona economica le opportunità

BISCEGLIE. Una concreta opportunità di crescita, sviluppo e occupazione potrebbe essere alimentata dalla Z.E.S., acronimo che indica la Zona Economica Speciale alla quale il Comune di Bisceglie ha formalmente aderito. Il nuovo organismo mira a semplificare la burocrazia, offrire sgravi e agevolazioni, snellire le procedure burocratiche e garantire tempi certi a chi investe nel territorio per nuovi insediamenti produttivi che creino posti di lavoro. L' intento dell' istituzione della Z.E.S. è stato illustrato da ospiti esperti in materia in un convegno organizzato dall' Amministrazione Comunale di Bisceglie tenuto nel castello. Giuseppe Moro, già componente della task force Z.E.S. della Regione Puglia; Ugo Patroni Griffi, presidente dell' **Autorità di Sistema Portuale del Basso Adriatico**; Angelantonio Angarano e Tommaso Minervini, sindaci di Bisceglie e Molfetta e il presidente della Provincia Bat, Bernardo Lodispoto; Angelo Consiglio, vice sindaco e assessore comunale alle politiche del territorio. "L' adesione alla Z.E.S. Adriatica Meridionale è un 'treno' di passaggio da non perdere, che può dare un impulso senza precedenti all' economia sviluppo e all' occupazione - dice il vice sindaco Consiglio - per questo, dopo aver firmato uno storico protocollo di intenti con il Comune di Molfetta per la formazione di un unico polo strategico che unisca le nostre aree artigianali confinanti, parteciperemo al bando della Regione Puglia, stiamo lavorando per creare serie, fondate e lungimiranti prospettive per il nostro territorio, come mai avvenuto in passato". Per Moro, col suo bagaglio di esperienza maturato nel far parte della task force Z.E.S. regionale, bisogna comprendere le enormi peculiarità che ciò rappresenta per attrarre investimenti beneficiando di sgravi fiscali. È poi intervenuto Patroni Griffi che ha definito le Z.E.S. "veicolo di sperimentazioni, citando il caso della Polonia, in cui anche negli anni della crisi si è continuato a crescere e produrre, per cui è un' occasione non solo per attrarre investimenti dall' estero o dal resto d' Italia, ma anche per imprese già operanti sul territorio. Il sindaco Angarano ha ipotizzato l' apertura di uno sportello unico dedicato agli investitori affinché possano avere risposte certe e rapide oltre che assistenza tout court. "La Z.E.S. è un potentissimo acceleratore economico e finanziario - dice il primo cittadino di Bisceglie - ci si può permettere di sviluppare il nostro territorio in chiave produttiva, innovando in maniera coerente e consapevole, nel rispetto ambientale" Luca De Ceglia.



LA DIVERSIFICAZIONE ECONOMICA PER L' ANNO PROSSIMO, INVECE, IL DATO NON DOVREBBE DISCOSTARSI MOLTO DALLE CIFRE REGISTRATE NEL CORSO DEL 2019

«I crocieristi aumenteranno»

L' assessore Cataldino: nel biennio 2021 - 2022, attraccheranno molte più navi AZZARO (PD) «Sospiro di sollievo per gli ex operai portuali Tct. E il ministro De Micheli verrà a Taranto»

Aumenterà il numero delle navi da crociera che attraccheranno al porto di Taranto. Non subito, ma nel prossimo futuro. Lo ha annunciato, venerdì scorso, a margine di una conferenza stampa indetta per la presentazione di un nuovo gruppo consiliare nella maggioranza, l' assessore allo Sviluppo economico, Gianni Cataldino. Che, in sintesi, ha detto: «Per il prossimo anno - spiega - non ci saranno grandi novità rispetto agli arrivi registrati nel corso del 2019, ma nel biennio che va dal 2021 al 2022, il numero delle crociere salirà notevolmente. E questo - fa sapere Cataldino - mi è stato riferito nei giorni scorsi nel corso di una riunione tenutasi nella sede dell' **Autorità portuale** di Taranto. Ovviamente - prosegue l' assessore Cataldino - si tratta di un risultato importante che va proprio nella direzione dell' incremento dei flussi turistici verso la nostra città e più complessivamente concretizza quella diversificazione economica del territorio di cui molti si limitano a teorizzare». Rimanendo sempre (tutto sommato) in ambito, si registra una nota stampa di Gianni Azzaro (Pd) che interviene sui lavoratori portuali e lo fa parlando di «fine delle preoccupazioni» e di «sospiro di sollievo per gli occupati dell' ex Taranto container terminal». In particolare, il consigliere comunale e provinciale del Pd, in una nota, sottolinea positivamente il buon gioco di squadra che presto farà tirare un sospiro di sollievo ai lavoratori e alle loro famiglie. «Con la definitiva autorizzazione del ministero dell' Economia e delle Finanze (Mef), terminano le preoccupazioni sul destino dell' Agenzia che ha in dotazione i lavoratori ex Tct. Un problema che era stato sollevato dai sindacati e che, nello scorso settembre, a margine della festa provinciale de L' Unità, aveva suscitato l' interesse e l' attenzione del sottosegretario al ministero delle infrastrutture, Salvatore Margiotta, che - prosegue Azzaro - aveva informato il ministro Paola De Micheli». E così, dopo una prima valutazione o sull' ipotesi di trasferire le risorse inutilizzate del primo anno di esistenza della agenzia si è poi arrivati, «grazie alla disponibilità del ministero dell' Economia, a garantire altri due anni di vita alla stessa agenzia affinché - sottolinea il consigliere comunale e provinciale del Pd - possa diventare realtà la ricollocazione degli operai con il nuovo terminalista, Yilport». Ora, fa sapere Azzaro, l' emendamento a firma del Governo verrà presentato per poi essere approvato. «Una bella notizia per la nostra comunità. Frutto anche del coinvolgimento dei sindacati e degli esponenti del Partito democratico a tutti i livelli. Per questa ragione - conclude Gianni Azzaro - mi sento di esprimere un ringraziamento al ministro De Micheli (che mi ha confermato telefonicamente che presto verrà a Taranto) e al sottosegretario Margiotta». Azzaro conclude così: «Ripartiamo dal mare, rilanciando il nostro porto così potranno concretizzarsi i temi che puntano verso la diversificazione».



CASTELLANETA A DARNE NOTIZIA IL SOTTOSEGRETARIO ALLA PRESIDENZA DEL CONSIGLIO TURCO (M5S)

L' Agromed ospitato nell' ex fabbrica Miroglio

Il rilancio della struttura al prossimo incontro Cipe

Miroglio ospiterà l' Agromed Taranto. Lo ha annunciato il sottosegretario alla presidenza del Consiglio, Mario Turco. Il senatore del Movimento 5 Stelle ha lasciato intendere che sarebbe questa la soluzione definitiva per la riconversione della fabbrica chiusa dal 2004. Il condizionale è d' obbligo per una vicenda che in tutti questi anni ha visto una lunga serie di ipotesi e annunci di investimenti poi finiti nel nulla. «Tra i punti all' ordine del giorno del prossimo Cipe la cui riunione è prevista nel mese di dicembre - ha fatto sapere Turco - si discuterà del rilancio del progetto Agromed Taranto. È previsto uno "spostamento" nell' ex stabilimento Miroglio a Castellaneta, con positive ricadute occupazionali. Saranno così subito spendibili 10 milioni di euro per la creazione di una piattaforma agroalimentare a sostegno del settore agricolo pugliese e lucano. Questo è il secondo importante intervento che rientra nel più ampio progetto "Cantiere Taranto"». Aggiunge poi il sottosegretario del Governo Conte: «Il Dristipark, la piattaforma logistica nell' area retroportuale tarantina che da ieri ha un nuovo soggetto attuatore ovvero l' **Autorità di Sistema Portuale del Mar Ionio**, e Agromed, sono due vecchi progetti fermi da anni e che grazie al presidente del Consiglio e al ministro dello sviluppo economico, nonché agli enti locali, alla Camera di Commercio e all' **Autorità portuale**, siamo riusciti a rilanciare sul piano economico. Per uscire dalla crisi che Taranto sta vivendo da anni e per realizzare quella "riconversione" economica e sociale invocata da tempo abbiamo bisogno di interventi e investimenti concreti e a forte moltiplicatore di benessere sociale, occupazionale e imprenditoriale». Una ipotesi che dunque appare concreta. «La vertenza Miroglio non è mai andata nel dimenticatoio. Speriamo di essere davvero vicini alla soluzione. Noi come sempre faremo la nostra parte», scrive l' assessore comunale all' ambiente e delegato alla vertenza Miroglio, Giuseppe Angelillo, il quale a fine agosto scorso in Consiglio comunale, rispondendo a una interrogazione dell' opposizione, aveva annunciato la presenza di una manifestazione di interesse definita «concreta» da parte di un gruppo industriale (senza comunicarne il nome) più altre potenziali. E aveva aggiunto che «in futuro attendiamo piani economici e di sviluppo per valutare tutti i progetti che arriveranno su elementi concreti, prospettive di sviluppo e ricadute occupazionali».



La Nuova Sardegna

Olbia Golfo Aranci

Conto alla rovescia per Sinergest

Domani la presentazione del "project financing" ai lavoratori, giovedì il confronto con l' Authority

MARCO BITTAU

OLBIA È iniziato il conto alla rovescia per salvare i trenta lavoratori Sinergest che rischiano di finire per strada alla scadenza della concessione per la gestione dei servizi portuali all' Isola Bianca». L' ipotesi di una proroga è sempre più remota, ma le diplomazie lavorano per una soluzione ponte - cioè l' affidamento temporaneo dei servizi - che potrebbe salvare i dipendenti. Domani, intanto, la vertenza registrerà un appuntamento importante, cioè la presentazione del piano Sinergest ai lavoratori e ai loro rappresentanti sindacali. A illustrare il project financing sarà il sindaco Settimo Nizzi, che della Sinergest è presidente. La battaglia sulle banchine dell' Isola Bianca vede infatti sulla stessa cordata il Comune la società per azioni pubblico-privata (socio di maggioranza al 51% il gruppo Moby, mentre il restante 49% è diviso tra imprenditori galluresi e lo stesso Comune di Olbia) in contrapposizione all' **Autorità portuale** della Sardegna, titolare dei servizi da affidare in gestione. In realtà, seppure importante, quello di domani non sarà un passaggio decisivo per la vertenza. Altra cosa il confronto tra Sinergest e **Autorità portuale**, che si svolgerà giovedì 28 novembre nella sede dell' Adsp di Olbia, all' Isola Bianca. Tutto lascia supporre che lavoratori e sindacati già domani sollecitino il sindaco-presidente a candidare autorevolmente la Sinergest per l' affidamento temporaneo dei servizi, per un massimo di sei mesi, a decorrere dal primo gennaio 2020. Cioè il tempo necessario per elaborare un nuovo bando di gara e garantire servizi portuali partendo dalla base di un operatore che - bene o male - gestisce comunque l' Isola Bianca da trent' anni. In questo caso non si tratterebbe di una proroga, vietata dalla legge, ma di un nuovo affidamento in attesa del bando di gara. Per i lavoratori e per i loro rappresentanti sindacali questa al momento sarebbe la soluzione migliore, mentre la peggiore sarebbe lo "spacchettamento" dei servizi da parte dell' Authority applicando contratti di locazione degli spazi demaniali per le attività commerciali e affidando invece attraverso gara i singoli servizi. Su questi due differenti orientamenti si gioca la partita dell' Isola Bianca, strategica per Olbia al punto di dissotterrare la polemica vecchia di tre anni sulla scelta della sede dell' **Autorità portuale** della Sardegna dopo l' accorpamento per legge tra Olbia e Cagliari. Il Comune di Olbia oggi dice di non aver mai digerito la perdita dell' Authority e lancia proclami del tipo "giù le mani dal porto", però è anche vero che in quei mesi, quando si doveva decidere la sede del nuovo ente unico, nessuno in Gallura aveva fatto sentire la sua voce per difendere le ragioni di Olbia. Così Cagliari vinse fin troppo agevolmente la partita. ©RIPRODUZIONE RISERVATA.



il progetto

Isola di mezzo, da sistemare i vecchi ruderi e le aree verdi

OLBIA Era stato proprio Achille Onorato, amministratore delegato del gruppo Moby, socio di maggioranza di Sinergest (al 51%), ad annunciare due settimane fa alla Nuova Sardegna la proposta di project financing per la gestione dell' Isola Bianca. Il bando per le manifestazioni di interesse pubblicato dalla Port **authority** riguarda la gestione del terminal passeggeri del porto, dei servizi di interesse generale per i passeggeri, dei parcheggi di auto, rimorchi, semirimorchi, supporto all' autotrasporto e agli operatori, nonché sull' esecuzione di interventi di riqualificazione dello stabile. Criteri qualitativi a fronte dei quali è stato posto un canone base di disponibilità, a carico dell' ente, pari a poco più di un milione e 900 mila euro annui. Alla scadenza del termine disposto dall' **Authority** è giunta l' offerta Sinergest: un progetto di ampio respiro che punta sui traghetti ma anche sul mercato delle crociere. «Penso a un percorso di riqualificazione che valorizzi il porto e anche la città - aveva sottolineato Achille Onorato -. L' area portuale deve diventare parte della città. Esattamente come a Livorn, dove abbiamo portato avanti un programma di miglioramento dell' area portuale che la unisca alla città, con tanto verde pubblico e servizi per i cittadini». Tra i diversi interventi di riqualificazione è compreso nel progetto Sinergest anche quello di un attraversamento pedonale per l' Isola di Mezzo. Cioè si pensa di riadattare i ruderi presenti sull' isola sfruttando gli spazi verdi nel quadro di un piano di valorizzazione ambientale dell' area.



L'Unione Sarda

Olbia Golfo Aranci

Palau. Il caso sollevato in una lettera dalla Delcomar

Il progetto del porto: «Problemi per i traghetti»

Primi timori sul piano di riqualificazione e ampliamento del **porto** di Palau. È la compagnia di navigazione Delcomar ad esprimere preoccupazione sul progetto da 18 milioni di euro presentato dall'amministrazione comunale. Il procuratore della società, Gianfranco Atzeni, ha indirizzato una nota al governatore Christian Solinas, all'assessore regionale ai Trasporti, Giorgio Todde, al comando della Guardia costiera di Olbia e al sindaco di La Maddalena: esprime preoccupazione sulle previste modifiche all'assetto del **porto**. «Se i lavori dovessero concretizzarsi con il definitivo spostamento di entrambe le rampe di imbarco nella zona di testa del molo, la gestione del servizio patirebbe gravi difficoltà, soprattutto nel periodo invernale - spiega Atzeni nella nota -. L'esposizione del **porto** di Palau ai venti dominanti, oggi attenuata dagli attuali moli, renderebbe impraticabili le operazioni di ormeggio e disormeggio con gravi implicazioni sulla regolarità dei collegamenti». Oggi la Delcomar mantiene una copertura del 100% delle tratte programmate. Il progetto include ampliamenti verso l'esterno fino a 75 metri. Isabella Chiodino.



Santa Gilla. Eni-Syndial chiudono gli accessi per impedire lo scarico di ingombranti

Troppi rifiuti: arrivano le sbarre

Città metropolitana, ecco il piano di pulizia e videosorveglianza

Armi spuntate contro le discariche. Le minacce di azioni sempre più severe contro chi inquina non sembrano aver dato i risultati sperati, e le grandi pulizie che di tanto in tanto vengono messe in atto per liberare dai rifiuti angoli di città si scontrano, nel giro di pochi giorni, a volte di sole ore, con la sfrontatezza di chi sceglie di trasformare strade, piazze, interi quartieri e periferie in immondezze. Primi interventi L' **Autorità di sistema portuale**, in effetti, qualche risultato l' ha ottenuto. Almeno a Su Siccu, dove sbarramenti e telecamere hanno fermato lo scempio e intercettato qualche colpevole. «Siamo stati costretti a intervenire per sanare situazioni di degrado frutto dell' inciviltà di pochi», dice il presidente Massimo Deiana. Due persone sono state intercettate dalle telecamere e dopo le scuse di rito sono state costrette a pagare la multa. Poi si è passati a Giorgino, dove il molo di Levante del Porto canale è stato chiuso con una sbarra per impedire ai "padroncini" di infilarsi con i camion nell' area intorno alla banchina per scaricare i rifiuti. La decisione Dalla città a Santa Gilla dove la laguna viene di continuo offesa da un numero incredibile di piccole e grandi discariche, a volte con prodotti assolutamente pericolosi come solventi e vernici. Per cercare di fermare lo sconcio, Eni-Syndial-Conti Vecchi hanno sistemato in diversi punti d' ingresso alla laguna le sbarre destinate a bloccare, o quanto meno ridurre, le irruzioni dei vandali. Non sarà facile. E non sarà probabilmente questa decisione a convincere chi inquina a fare dietro front. Esattamente come è accaduto dietro la città-mercato, dove la transenna sistemata dalle Ferrovie su proposta della Città metropolitana per impedire lo scarico dei rifiuti a due passi dai binari non ha ancora risolto l' emergenza in un' area, tra l' altro, bonificata appena due anni fa dal Comune. E dove le telecamere della Forestale, in passato, erano riuscite a riprendere proprietari di camioncini e auto intenti a disfarsi dei propri ingombranti. Ma il sequestro dei mezzi, le multe salate e le denunce non sono bastati. I cumuli di spazzatura sono rispuntati. Le strategie Il giro di vite potrebbe arrivare da un piano di tutela su Santa Gilla programmato dalla Città metropolitana. «La mancata fruibilità del compendio ha determinato l' uso del territorio quale zona per l' abbandono dei rifiuti anche pericolosi, suscitando così la percezione di un' area non sicura e non frequentabile da tutti i cittadini», spiega il dirigente responsabile del settore Tutela ambiente, Nicola Carboni. Due gli interventi programmati: il controllo degli accessi e dei percorsi perilagunari a Santa Gilla e la riqualificazione e la valorizzazione delle aree intorno alla laguna. «La prima azione è propedeutica agli interventi successivi. Il controllo sarà garantito con la realizzazione di un **sistema** di videosorveglianza gestito dal Corpo forestale con cui è stato stipulato un protocollo di collaborazione», ricorda Carboni. Il progetto esecutivo è in fase di autorizzazione, tra breve sarà indetta la gara d' appalto per la messa in atto dell' intervento che sarà concluso entro la prossima estate. L' importo previsto è di 380mila euro. «In parallelo - dice il responsabile del settore ambiente della Città metropolitana - è previsto l' intervento di raccolta e smaltimento di tutti i rifiuti abbandonati lungo l' intero perimetro lagunare». Un' azione che potrà anche essere realizzata per lotti e che sarà attuata in parallelo con la messa in posa delle telecamere. Importo: 250mila euro. «Il progetto - conclude Nicola Carboni - sarà accompagnato da un' attività di comunicazione e sensibilizzazione». Andrea Piras.



'La Sicilia nel Mediterraneo-Infrastrutture strategiche per il cambiamento'

E' stato questo il leit motiv del convegno La Sicilia nel Mediterraneo-Infrastrutture strategiche per il cambiamento organizzato dall'Ordine degli architetti di Messina con la collaborazione della Fondazione Architetti nel Mediterraneo. In un Salone delle Bandiere stracolmo si sono confrontati esperti e rappresentanti istituzionali che hanno introdotto il tema puntando i fari sul contesto normativo di riferimento, le novità introdotte nel settore dei concorsi di progettazione e degli appalti, i servizi e gli ambiti di intervento dell'Ufficio speciale per la progettazione della presidenza della Regione Siciliana. Dopo i saluti del presidente dell'Ordine degli architetti Pino Falzea e del presidente ff della Fondazione architetti del Mediterraneo Sergio La Spina, a dare il via ai lavori è stato il responsabile del dipartimento Lavori pubblici dell'Ordine Stefano Sardone, mentre il sindaco Cateno De Luca ha puntato l'accento su quanto «l'appesantimento dei procedimenti burocratici ostacoli il lavoro dei professionisti e la realizzazione di opere infrastrutturali. Abbiamo cercato ha spiegato De Luca di scardinare questo meccanismo anche fornendo ai dirigenti degli obiettivi precisi e dei tempi certi per portarli a termine. Io sono per il Ponte sullo Stretto e non l'ho mai nascosto, ma la questione va affrontata con pragmatismo e iniziando a raggiungere una normalità nelle piccole cose». UGrandi infrastrutture, ma anche opere pubbliche di minore dimensione sono una necessità per il capo di gabinetto dell'assessorato regionale alle Infrastrutture Ettore Foti «Il 2020 sarà la cartina di tornasole per toccare con mano quello che questo Governo regionale ha fatto nel settore: abbiamo previsto oltre 300 milioni per la riqualificazione urbana dei 390 comuni siciliani, di cui sono stati già finanziati 280 milioni, nel 2020 partiranno i cantieri ed abbiamo previsto oltre 100 milioni per 70 interventi sulle strade provinciali, mentre 75 milioni di euro sono stati stanziati per i bandi che riguardano prevalentemente il dissesto idrogeologico». Il vice presidente nazionale dell'Ordine degli architetti Rino La Mendola che è anche componente del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici si è, invece, soffermato sulle principali innovazioni introdotte nei concorsi di progettazione e su alcune criticità del decreto sblocca cantieri «Abbiamo permesso anche a singoli e talentuosi professionisti di partecipare a concorsi di progettazione che prima erano riservati solo a studi con un alto fatturato. Mentre per quanto riguarda lo sblocca cantieri possiamo affermare che se da un lato abbiamo l'orgoglio di essere la prima regione italiana ad aver eliminato la necessità di autorizzazioni sismiche per le opere meno rilevanti o irrilevanti, dall'altro criticiamo questa norma perché entra a gamba tesa anche sul testo unico per l'edilizia». A concludere la prima parte del convegno illustrando ruolo, funzioni e servizi offerti dall'Ufficio speciale per la progettazione della presidenza della Regione Sicilia è stato il direttore Leonardo Santoro «I nostri settori di intervento ha detto sono edilizia scolastica, dissesto idrogeologico, infrastrutture ospedaliere e restauro dei beni culturali e dei poli museali. Facciamo analisi costi-benefici, verifiche di vulnerabilità sismica, perizie di indagini geognostiche e studi di fattibilità tecnica ed economica». Nella seconda parte del convegno, protagonisti di una tavola rotonda incentrata soprattutto sulle infrastrutture portuali e ferroviarie sono stati rappresentanti sindacali, del mondo imprenditoriale, delle istituzioni e dell'associazionismo che si sono confrontati sulla necessità di affrontare una volta per tutte l'evidente divario infrastrutturale tra Nord e Sud Italia e sull'individuazione di una serie di opere strategiche funzionali al rilancio del Mezzogiorno. Il presidente dell'**Autorità portuale** di Messina Mario Paolo Mega si è concentrato soprattutto sulla prospettiva «di integrare servizi offerti dai porti di Messina e Reggio, ritenendo la questione Ponte ancora caratterizzata da criticità e insufficienze, mentre il principale problema da affrontare



NOTIZIE

"La Sicilia nel Mediterraneo-Infrastrutture strategiche per il cambiamento"

18 novembre 2019 ore 10:00

E' stato questo il leit motiv del convegno "La Sicilia nel Mediterraneo-Infrastrutture strategiche per il cambiamento" organizzato dall'Ordine degli architetti di Messina con la collaborazione della Fondazione Architetti nel Mediterraneo.

In un Salone delle Bandiere stracolmo di architetti, esperti e rappresentanti istituzionali che hanno introdotto il tema puntando i fari sul contesto normativo di riferimento, le novità introdotte nel settore dei concorsi di progettazione e degli appalti, i servizi e gli ambiti di intervento dell'Ufficio speciale per la progettazione della presidenza della Regione Siciliana.



Giornale L'Ora

Messina, Milazzo, Tremestieri

è rappresentato dai lunghi tempi di trasferimento stradali e ferroviari dalla tutta la Sicilia allo Stivale». Su quanto le infrastrutture siano necessarie per il decollo dell'imprenditoria ha puntato l'accento il delegato di Sicindustria Nuccio D'Andrea «La Sicilia deve diventare un hub capace di attrarre investimenti e le infrastrutture sono indispensabili per l'insediamento e lo sviluppo delle imprese e per riallineare le sorti economiche del Sud a quelle del Nord». Francesca Moraci, componente del Cda di Ferrovie dello Stato ha, invece, rimarcato la necessità di «una visione strategica della Sicilia e del Paese nell'ambito dei flussi globali e di superare le incrostazioni, anche di tipo ideologico, che bloccano i progetti sottolineando che i soldi spesi per le grandi opere al Nord non scandalizzano, mentre se si parla di realizzare infrastrutture in Sicilia si levano gli scudi». Il connubio tra il potenziamento della portualità del Meridione e la realizzazione del Ponte sullo Stretto è la soluzione per Fernando Rizzo, rappresentante della Rete civica per le infrastrutture «La Sicilia ha detto ha un'unica chance: diventare la piattaforma logistica del Mediterraneo e consentire che i grandi traffici commerciali del canale di Suez arrivino sui porti dell'isola e da qui possano essere sdoganati e smistati». Per il segretario della Cisl di Messina Tonino Genovese «le risorse ci sono, i progetti neanche, quello che manca è la capacità decisionale, lo stabilire quali sono le priorità per superare definitivamente il gap tra Nord e Sud, l'emblema è il raddoppio ferroviario Giampileri-Fiumefreddo, impantanato su ogni singolo comune che attraversa, invece bisogna scegliere e bisogna farlo per le generazioni future». A concludere la tavola rotonda, moderata dal giornalista Maurizio Scaglione, è stato il presidente dell'Ordine degli architetti Pino Falzea «Sulle infrastrutture la classe dirigente meridionale è stata troppo distratta, da adesso in poi serve invece tanta attenzione, un vero scatto d'orgoglio per rilanciare il Sud, per far capire che continuare a rallentare il Meridione sta soltanto danneggiando tutto il Paese». Com. Stam.

Mega: 'Lavoro per l' unità dello Stretto. Sicilia e Calabria protagoniste'

In attesa della nomina del comitato di gestione, opera il vecchio comitato portuale. I progetti vanno avanti e si cerca l' accordo con la sponda calabra

MARCO IPSALE

MESSINA - 'Le infrastrutture sono strategiche per il cambiamento del meridione'. Al convegno sul tema organizzato dall' Ordine degli architetti di Messina, c' era anche il presidente della nuova **Autorità di Sistema** Portuale, Mario Mega, perché l' ente ha un ruolo fondamentale per lo sviluppo dell' area dello Stretto. Ne sono la dimostrazione, a Messina, i lavori in corso per il porto di Tremestieri, la nuova via don Blasco, il quartiere fieristico, la zona falcata ed altre aree cardine. IL DIALOGO TRA LE DUE SPONDE DELLO STRETTO Ma la nuova Authority si occupa anche della sponda calabrese dello Stretto, pur se il prossimo 28 gennaio la Corte Costituzionale discuterà un ricorso proprio su quest' unione. Mega ritiene, al contrario, che possa essere un valore aggiunto: 'Può servire ad aumentare, ad esempio, la qualità dei servizi di traghettamento. Ne ho già parlato coi sindaci di Villa e Reggio. Sono convinto che, al di là delle contrapposizione politiche, possano concordare sull' efficacia di un' **Autorità** unica'. REGGIO CALABRIA INTERFACCIA DI TREMESTIERI Una su tutte, il nuovo porto di Reggio Calabria , interfaccia naturale di Tremestieri. 'A Pentimele o altrove - dice Mega -, l' Authority unica è proprio il mezzo migliore per tornare protagonisti delle decisioni. I primi segnali delle interlocuzioni con le istituzioni calabresi sono positivi, sono fiducioso che ci saranno buoni frutti. Le nuove **Autorità** di **Sistema** hanno ruoli molto più importanti ed estesi rispetto alle vecchie **Autorità** Portuale'. IL COMITATO DI GESTIONE Il luogo per rappresentare le proprie istanze è il Comitato di gestione, che sarà composto da sei membri: uno è il presidente, uno il rappresentante dell' **autorità** marittima dello Stretto, poi ci sarà un rappresentante della regione Sicilia, uno della regione Calabria, uno della Città Metropolitana di Messina e uno della Città Metropolitana di Reggio Calabria. LA NOMINA Ma quando sarà nominato? 'Sto completando il giro delle consultazioni - dice Mega -, è necessario condividere un percorso, soprattutto coi presidenti delle due regioni. Appena lo scenario sarà chiaro, procederemo con le richieste dei nominativi per arrivare quanto prima all' agibilità amministrativa completa dell' ente, che comunque in questo momento non è compromessa perché la legge consente intanto di continuare col vecchio comitato portuale'. LE PRIME IMPRESSIONI E LE POTENZIALITÀ Il presidente è arrivato in città lo scorso 30 ottobre. Che idea si è fatto in poco più di venti giorni? 'Nelle mie precedenti esperienze ho lavorato in porti molto simili. E' una bella realtà, con problemi ma con grandi potenzialità. C' è già in campo una progettualità importante e una sinergia decisa con il Comune di Messina, che spero di trasformare presto in azioni concrete'. (

The screenshot shows the website 'tempostretto.it' with the article title 'MEGA: "LAVORO PER L'UNITÀ DELLO STRETTO. SICILIA E CALABRIA PROTAGONISTE"'. The article text is partially visible, matching the main text on the page. There are also sidebars with 'SEGNALAZIONI' and 'PREVISIONI METEO'.

FRONTIERE APERTE

Il governo smonta il decreto Sicurezza e i migranti invadono subito i porti italiani

La ministra solidarizza con Salvini ma stravolge la sua linea sugli sbarchi

Pasquale Napolitano

Pasquale Napolitano Porti aperti per lo sbarco dei migranti e modifica dei decreti sicurezza: il ministro dell' Interno, Luciana Lamorgese - nell' intervista a Lucia Annunziata a in Mezz' ora in più illustra la nuova linea del governo Conte bis in tema di immigrazione. Un cambio di rotta che - come ammette il ministro- «ha provocato nel mese di settembre un aumento degli sbarchi». Il titolare del Viminale - nel corso del programma televisivo - annuncia di aver concesso il porto di Messina alla nave Ocean Viking gestita congiuntamente dalle organizzazioni Sos Mediterranee e Medici senza frontiere, che da ieri ha iniziato le operazioni di sbarco. E poi conferma che altri due porti italiani saranno messi a disposizione di altre due navi, Open Arms e Aita Mari, controllate da Ong, con a bordo centinaia di migranti. Il via libera - spiega il ministro Lamorgese - arriva dopo che Italia, Germania, Francia e Malta hanno congiuntamente richiesto alla Commissione europea l' attivazione della procedura di ricollocamento dei migranti a bordo della Ocean Viking. «È la prima volta che accade: l' intervento europeo viene sollecitato da tutti i Paesi che hanno condiviso il pre-accordo de La Valletta». E sulla base di questo nuovo corso, il ministro chiederà la modifica del memorandum con la Libia del 2017: «Bisogna accelerare i corridoi umanitari chiudere gradualmente i campi di detenzione e attribuire la responsabilità all' Onu». Il responsabile del Viminale aggiunge che «l' accordo di Malta sta funzionando. C' è stato un passo avanti da parte di Francia e Germania che chiedono di fare una richiesta congiunta all' Europa sulla ripartizione dei migranti. È un segnale che sta cambiando l' orientamento per affrontare la questione, che è europea». Il neoministro dell' Interno stravolge, dunque, tutta la politica salviniana sul tema immigrazione. Anche se è l' unica del governo giallorosso a esprimere la solidarietà al leader della Lega dopo la scoperta a Napoli di scultura che ritrae Salvini nell' atto di sparare a due migranti: «Questi sono i segnali a cui dobbiamo prestare particolare attenzione. Ho letto che l' autore di questa immagine ha detto che è una provocazione. Ma non è così che si fanno le provocazioni, anzi, così si stimola ulteriormente l' odio, non sono provocazioni civili». Solidarietà, da un lato, e modifica dei decreti sicurezza, cuore della stagione leghista al Viminale, dall' altro. «I decreti sicurezza alla luce delle osservazioni fatte dalla Presidenza della Repubblica necessitano di aggiustamenti. Io ho una bozza pronta che presenterò al presidente del Consiglio e in Consiglio dei ministri per una valutazione di tutti. Io ho fatto il mio lavoro» spiega il ministro Lamorgese. E dal Carroccio subito arriva la difesa dei provvedimenti dell' ex ministro dell' Interno: «Porti spalancati alle Ong, depotenziamento dei decreti sicurezza, stop agli sgomberi ed ennesimo bluff sui ricollocamenti. Lamorgese conferma la linea del governo: sbarchi, insicurezza e menzogne. È il ritorno all' epoca di Alfano», attaccano in una nota il senatore Stefano Candiani e il deputato Nicola Molteni, leghisti e sottosegretari all' Interno con Salvini ministro. Lamorgese infine esclude (al momento) che vi siano condizioni per assegnare la scorta a Ilaria Cucchi: «Quella di Ilaria Cucchi non mi sembra una situazione da attenzionare in maniera specifica come fatto con Liliana Segre. Seguiamo comunque la vicenda».

EMERGENZA IMMIGRAZIONE

Carola usa la tv di Stato per esaltare i clandestini

Politiche per la passività da Fazio della capitana Ricketts. La Lega: doveva essere in cella

Il ministro dell' Interno, Luciana Lamorgese, ha parlato con la capitana della nave Ocean Viking, Carola Ricketts, durante un'intervista in diretta su Raiuno. La capitana ha esaltato il governo italiano per aver permesso lo sbarco dei migranti. Lamorgese ha risposto che il governo ha fatto un passo avanti, ma che la situazione è ancora complessa. La Lega ha criticato l'atteggiamento di passività del ministro.



Carola Ricketts, capitana della nave Ocean Viking, durante un'intervista in diretta su Raiuno.

Il governo smonta il decreto Sicurezza e i migranti invadono subito i porti italiani

La ministra si solidarizza con Salvini ma stravolge la sua linea sugli sbarchi

Il ministro dell' Interno, Luciana Lamorgese, ha annunciato un cambio di rotta nella politica di immigrazione. Ha concesso il porto di Messina alla nave Ocean Viking e ha aperto altri due porti italiani. Lamorgese ha sottolineato che il governo ha fatto un passo avanti, ma che la situazione è ancora complessa.

Il ministro dell' Interno, Luciana Lamorgese, ha parlato con la capitana della nave Ocean Viking, Carola Ricketts, durante un'intervista in diretta su Raiuno.

Il ministro dell' Interno, Luciana Lamorgese, ha parlato con la capitana della nave Ocean Viking, Carola Ricketts, durante un'intervista in diretta su Raiuno.

Il ministro dell' Interno, Luciana Lamorgese, ha parlato con la capitana della nave Ocean Viking, Carola Ricketts, durante un'intervista in diretta su Raiuno.

Il ministro dell' Interno, Luciana Lamorgese, ha parlato con la capitana della nave Ocean Viking, Carola Ricketts, durante un'intervista in diretta su Raiuno.

Il ministro dell' Interno, Luciana Lamorgese, ha parlato con la capitana della nave Ocean Viking, Carola Ricketts, durante un'intervista in diretta su Raiuno.

Il ministro dell' Interno, Luciana Lamorgese, ha parlato con la capitana della nave Ocean Viking, Carola Ricketts, durante un'intervista in diretta su Raiuno.

Il ministro dell' Interno, Luciana Lamorgese, ha parlato con la capitana della nave Ocean Viking, Carola Ricketts, durante un'intervista in diretta su Raiuno.

Il ministro dell' Interno, Luciana Lamorgese, ha parlato con la capitana della nave Ocean Viking, Carola Ricketts, durante un'intervista in diretta su Raiuno.

Il ministro dell' Interno, Luciana Lamorgese, ha parlato con la capitana della nave Ocean Viking, Carola Ricketts, durante un'intervista in diretta su Raiuno.

Il ministro dell' Interno, Luciana Lamorgese, ha parlato con la capitana della nave Ocean Viking, Carola Ricketts, durante un'intervista in diretta su Raiuno.

Il ministro dell' Interno, Luciana Lamorgese, ha parlato con la capitana della nave Ocean Viking, Carola Ricketts, durante un'intervista in diretta su Raiuno.

Il ministro dell' Interno, Luciana Lamorgese, ha parlato con la capitana della nave Ocean Viking, Carola Ricketts, durante un'intervista in diretta su Raiuno.

Il ministro dell' Interno, Luciana Lamorgese, ha parlato con la capitana della nave Ocean Viking, Carola Ricketts, durante un'intervista in diretta su Raiuno.

Il ministro dell' Interno, Luciana Lamorgese, ha parlato con la capitana della nave Ocean Viking, Carola Ricketts, durante un'intervista in diretta su Raiuno.

Il ministro dell' Interno, Luciana Lamorgese, ha parlato con la capitana della nave Ocean Viking, Carola Ricketts, durante un'intervista in diretta su Raiuno.

Il ministro dell' Interno, Luciana Lamorgese, ha parlato con la capitana della nave Ocean Viking, Carola Ricketts, durante un'intervista in diretta su Raiuno.

Il ministro dell' Interno, Luciana Lamorgese, ha parlato con la capitana della nave Ocean Viking, Carola Ricketts, durante un'intervista in diretta su Raiuno.

Il ministro dell' Interno, Luciana Lamorgese, ha parlato con la capitana della nave Ocean Viking, Carola Ricketts, durante un'intervista in diretta su Raiuno.

Il ministro dell' Interno, Luciana Lamorgese, ha parlato con la capitana della nave Ocean Viking, Carola Ricketts, durante un'intervista in diretta su Raiuno.

Il ministro dell' Interno, Luciana Lamorgese, ha parlato con la capitana della nave Ocean Viking, Carola Ricketts, durante un'intervista in diretta su Raiuno.

Il ministro dell' Interno, Luciana Lamorgese, ha parlato con la capitana della nave Ocean Viking, Carola Ricketts, durante un'intervista in diretta su Raiuno.

Il ministro dell' Interno, Luciana Lamorgese, ha parlato con la capitana della nave Ocean Viking, Carola Ricketts, durante un'intervista in diretta su Raiuno.

Il ministro dell' Interno, Luciana Lamorgese, ha parlato con la capitana della nave Ocean Viking, Carola Ricketts, durante un'intervista in diretta su Raiuno.

Il ministro dell' Interno, Luciana Lamorgese, ha parlato con la capitana della nave Ocean Viking, Carola Ricketts, durante un'intervista in diretta su Raiuno.

Il ministro dell' Interno, Luciana Lamorgese, ha parlato con la capitana della nave Ocean Viking, Carola Ricketts, durante un'intervista in diretta su Raiuno.

Il ministro dell' Interno, Luciana Lamorgese, ha parlato con la capitana della nave Ocean Viking, Carola Ricketts, durante un'intervista in diretta su Raiuno.

Il ministro dell' Interno, Luciana Lamorgese, ha parlato con la capitana della nave Ocean Viking, Carola Ricketts, durante un'intervista in diretta su Raiuno.

Il ministro dell' Interno, Luciana Lamorgese, ha parlato con la capitana della nave Ocean Viking, Carola Ricketts, durante un'intervista in diretta su Raiuno.

Il ministro dell' Interno, Luciana Lamorgese, ha parlato con la capitana della nave Ocean Viking, Carola Ricketts, durante un'intervista in diretta su Raiuno.

Il ministro dell' Interno, Luciana Lamorgese, ha parlato con la capitana della nave Ocean Viking, Carola Ricketts, durante un'intervista in diretta su Raiuno.

Il ministro dell' Interno, Luciana Lamorgese, ha parlato con la capitana della nave Ocean Viking, Carola Ricketts, durante un'intervista in diretta su Raiuno.

Il ministro dell' Interno, Luciana Lamorgese, ha parlato con la capitana della nave Ocean Viking, Carola Ricketts, durante un'intervista in diretta su Raiuno.

Il ministro dell' Interno, Luciana Lamorgese, ha parlato con la capitana della nave Ocean Viking, Carola Ricketts, durante un'intervista in diretta su Raiuno.

Il ministro dell' Interno, Luciana Lamorgese, ha parlato con la capitana della nave Ocean Viking, Carola Ricketts, durante un'intervista in diretta su Raiuno.

Il ministro dell' Interno, Luciana Lamorgese, ha parlato con la capitana della nave Ocean Viking, Carola Ricketts, durante un'intervista in diretta su Raiuno.

Il ministro dell' Interno, Luciana Lamorgese, ha parlato con la capitana della nave Ocean Viking, Carola Ricketts, durante un'intervista in diretta su Raiuno.

Il ministro dell' Interno, Luciana Lamorgese, ha parlato con la capitana della nave Ocean Viking, Carola Ricketts, durante un'intervista in diretta su Raiuno.

Il ministro dell' Interno, Luciana Lamorgese, ha parlato con la capitana della nave Ocean Viking, Carola Ricketts, durante un'intervista in diretta su Raiuno.

Il ministro dell' Interno, Luciana Lamorgese, ha parlato con la capitana della nave Ocean Viking, Carola Ricketts, durante un'intervista in diretta su Raiuno.



La Sicilia (ed. Siracusa)

Augusta

Assoporto, Marina Noè riconfermata al vertice «La sede del porto core, un nostro grande risultato»

Augusta. Marina Noè è stata riconfermata alla presidenza di Assoporto Augusta per altri 3 anni. La nota operatrice nel settore della cantieristica megarese per il secondo mandato consecutivo è stata messa alla guida dell'associazione all'unanimità durante l'assemblea di rinnovo delle cariche che ha riconfermato anche il direttivo e i probi viri eccezion fatta per la news entry di Giuseppe Pasqua. Quest'ultimo fa parte del direttivo eletto composto da Bruno Ferreri, Luigi Mastroviti, Giuseppe Amara, Salvatore Ternullo e Alberto Pitruzzello. Fanno parte dei probiviri Luca Sanseverino, Fabio Di Grande e Gianluca Scalzo. Sono stati istituiti, inoltre, tre gruppi di lavoro che saranno dedicati all'ambiente, alla sburocraziazione e alla presentazione dell'associazione e del lavoro degli operatori portuali in ambito istituzionale e non. «Il più importante obiettivo raggiunto finora è stata la riconquista e il mantenimento ad Augusta della sede del **porto "core"**», ha detto Noè. Tra le novità si sottolinea che Assoporto è stata anche invitata a far parte del tavolo del Partenariato del mare come associazione e ha già partecipato alle prime due riunioni. Augura un proficuo buon lavoro alla collega Davide Fazio, presidente di Unionports sottolineando che: «le associazioni sono equivalenti nel territorio per rappresentanza di interessi e obiettivi a favore delle imprese impegnate nella logistica e nei servizi portuali. Associazioni fra le quali sono sempre possibili sinergie per gli obiettivi comuni nell'interesse e lo sviluppo delle portualità e l'economia che si fonda su questo comparto». A. S.

The collage consists of two distinct parts. The upper part is a newspaper clipping from 'Siracusa Provincia' dated 25 November 2019. The main headline reads 'Inquinamento, la ricetta di Di Maio «Soldi e lavoro per ridurre lo smog»'. The article discusses environmental issues and mentions Di Maio's proposals. To the right of the main article is a smaller section titled 'La storia medievale della città percorso dagli italiani comparsati'. The lower part of the collage is a Peugeot advertisement for the 'NUOVA PEUGEOT 208'. It features two cars, one blue and one yellow, with the slogan 'UNBORING THE FUTURE'. Below the cars, it says 'PENTAUTO SRL - VIALE PAOLO ORSI - SIRACUSA'.

L' anfibio d' assalto della Marina Militare

La nave San Giusto conquista la gente In fila per visitarla

Tantissimi i bambini che hanno potuto vedere da vicino i mezzi imbarcati

La nave San Giusto ha ormeggiato al **porto** di Trapani. Due giorni dove la nave d' assalto anfibio San Giusto, unità di bandiera della 3^a Divisione Navale, è stata protagonista di foto e visite. Tantissimi, infatti, sono stati i trapanesi che ieri hanno visto la nave della Marina Militare, con dei tour organizzati dai militari. È entrata in **porto** sabato al termine di un intenso periodo di attività svolta nelle acque del mar Tirreno e mirata all' addestramento degli equipaggi della Squadra Navale nelle principali forme di lotta sul mare e dal mare. Tantissimi i piccoli che hanno potuto vedere da vicino i mezzi: il più gettonato è stato sicuramente l' elicottero che staziona a poppa. Il San Giusto, una delle quattro navi della Terza Divisione Navale, insieme al Garibaldi, al San Marco e al San Giorgio, ha sviluppato temi addestrativi avanzati nel campo della lotta anfibia. Le navi hanno operato in condizioni meteomarine molto impegnative, che hanno aggiunto complessità e realismo alla già intensa attività pianificata. L' evento, denominato Mare Aperto 2019-2, ha visto la partecipazione di navi, aerei, sommergibili ed elicotteri della Marina italiana, ai quali si sono aggiunti anche quelli della Marine Nationale francese. 440 fucilieri di Marina della Brigata Marina San Marco, sono imbarcati sulle navi San Giusto e San Giorgio, con 2 team cinofili e gli operatori della squadra di abbordaggio del 2° reggimento San Marco. Nel corso dell' esercitazione sono state svolte attività con aeromobili dell' Aeronautica Militare Italiana e velivoli da pattugliamento marittimo francesi, statunitensi e tedeschi. La forte e qualificata presenza di Marine alleate e di altre Forze Armate è l' espressione della vocazione internazionale e interforze della Marina, in grado di integrarsi perfettamente in un contesto complesso, per garantire la proiezione di capacità dal mare e la sicurezza marittima, indispensabile per il sostegno della nostra economia di trasformazione. (*ftar*)



L'analisi

Infrastrutture: investimenti fermi c'è un gap di opere per 70 miliardi

Marco Ruffolo - roma L'ultimo rapporto di Ref Ricerche calcola che in 10 anni in Italia la variazione dello stock di capitale pubblico è stata negativa. Per recuperare dovremmo investire 57 miliardi l'anno. Scuole e ospedali che perdono pezzi, ponti e viadotti a rischio di cedimento, torrenti lasciati a se stessi: il deterioramento della nostra dotazione infrastrutturale ora non è più solo una diffusa percezione, ma un dato economico incontrovertibile. Negli ultimi dieci anni - si legge nell'ultimo rapporto congiunturale Ref Ricerche - c'è stata una diminuzione della dotazione del capitale pubblico valutabile in 70 miliardi di euro ai prezzi di oggi. Il 2011 è il primo anno in cui la spesa per investimenti non è stata in grado nemmeno di mantenere l'esistente. Da allora è stata una fila ininterrotta di tagli: meno 11 miliardi nel 2018, meno 10 nel 2019. Per far cessare questa emorragia pericolosa, occorre innalzare da subito gli investimenti pubblici dai 41,8 miliardi iscritti nel bilancio del 2020 a 50 miliardi. E realizzarli. E non è tutto: per recuperare il terreno perduto sulle infrastrutture in essere bisogna elevarli ancora, fino a 57 miliardi per dieci anni. In totale, un piano mastodontico da 570 miliardi, che non include ampliamenti e potenziamenti di reti materiali e immateriali, se non quelli che con poca spesa si possono aggiungere nell'ammodernamento delle opere che già ci sono. Fanno compagnia all'Italia, nella riduzione di questa dotazione nel corso dell'ultimo decennio: Spagna, Portogallo e Grecia. E la Germania non se la passa molto meglio perché il suo stock non è affatto cresciuto. Almeno però, riesce a fare gli investimenti necessari alla manutenzione. Noi no. A questo punto - spiega Ref Ricerche - è urgente per l'Europa, e per l'Italia in particolare, rilanciare con forza gli investimenti pubblici. Non è solo, soprattutto per Paesi come il nostro, per evitare le periodiche catastrofi causate dal dissesto idrogeologico e più in generale dall'incuria pluriennale in cui è stato abbandonato il nostro patrimonio pubblico. E' anche l'unica arma efficace per stimolare un'economia, in Italia e in Europa, che avanza a rilento e che non mostra alcun indizio di svolta. Ma per farlo va modificato almeno in un punto il ginepraio di regole di bilancio che governa Eurolandia. In particolare, non si può più rinviare l'introduzione della "golden rule", che esclude proprio gli investimenti pubblici dal calcolo degli obiettivi di deficit. Insomma, occorre quanto meno scalfire il castello dell'Austerità, diventato anacronistico a tal punto, dice la ricerca, che "i maggiori Paesi della zona euro hanno deficit pubblici mediamente molto bassi se valutati in una prospettiva storica o rispetto ad altre nazioni, ma ancora elevati se confrontati con gli obiettivi europei". In queste condizioni, soltanto Germania e Olanda possono permettersi di adottare una politica di segno espansivo. E non lo fanno neppure. Al contrario, i tedeschi hanno quest'anno un avanzo di oltre mezzo punto di Pil mentre l'obiettivo del prossimo triennio sarebbe un deficit strutturale di un punto. Una condizione paradossale che comincia ad essere sempre più avversata non solo in Europa ma nella stessa Germania: è di pochi giorni fa uno studio congiunto di Confindustria e sindacati il quale sostiene che il Paese ha bisogno di investimenti pubblici per 500 miliardi di euro per modernizzare le sue infrastrutture. Ma anche se Berlino e i suoi alleati olandesi decidessero da soli di cambiare verso alla propria politica

The screenshot shows a newspaper page with the following elements:

- Page Header:** 'L'Espresso' logo, '10', 'Primo Piano / conti pubblici', and the date 'Lunedì 25 novembre 2019'.
- Title:** 'Infrastrutture: investimenti fermi c'è un gap di opere per 70 miliardi'.
- Text:** The article text is partially visible, starting with 'L'ultimo rapporto di Ref Ricerche calcola che in 10 anni in Italia la variazione dello stock di capitale pubblico è stata negativa...'
- Figure:** A bar chart titled 'L'ultimo rapporto di Ref Ricerche calcola che in 10 anni in Italia la variazione dello stock di capitale pubblico è stata negativa'. The chart shows the change in public capital stock (in billions of euros) for various countries from 2009 to 2019. The Y-axis ranges from -100 to 100. The X-axis lists countries: Italia, Spagna, Portogallo, Grecia, Germania, Olanda, Francia, Regno Unito, Irlanda, Polonia, Repubblica Ceca, Slovacchia, Ungheria, Austria, Svezia, Danimarca, Finlandia, Lussemburgo, Belgio, Portogallo, Grecia, Italia.
- Images:** Several small photographs showing infrastructure projects, including a bridge, a road, and a construction site.

Affari & Finanza

Focus

di bilancio e di stimolare la domanda interna, questo avrebbe effetti assai limitati sul resto d' Europa: "una manovra da parte loro di un punto di Pil incide per lo 0,4% sul prodotto interno lordo dell' intera eurozona, con effetti espansivi prevalentemente concentrati nei due Paesi". La soluzione è invece una "espansione fiscale concordata tra tutte le nazioni contemporaneamente". E centrata sugli investimenti. La Grande Crisi ha spinto infatti molti Paesi a privilegiare soprattutto i trasferimenti alle famiglie, restringendo lo spazio che sarebbe stato necessario per investire. Segno di "scarsa lungimiranza da parte dei policy maker", perché in questo modo hanno prodotto effetti deleteri sulla dotazione di capitale fisico di molti Paesi, a cominciare dal nostro. E questi effetti si sono trasmessi a catena al settore privato, che ha visto una analoga caduta dei propri investimenti. Ecco perché ora è urgente invertire il senso di marcia. Tanto più che la politica monetaria ha già dato il massimo per impedire deflazione e recessione, e un suo ulteriore ammorbidimento sarebbe perfino controproducente. Tassi di interesse azzerati o addirittura negativi a lungo andare penalizzano l' intero settore finanziario: banche, gestori di risparmio, compagnie di assicurazione, fondi pensione. E quindi, "volendo essere più espansivi, finiscono per essere invece più restrittivi". Solo una politica di bilancio espansiva, come ha sottolineato Mario Draghi il 12 settembre scorso, "aiuterebbe quella monetaria a far salire l' inflazione e quindi ad accorciare la fase di tassi così bassi". Rilanciare gli investimenti con la "golden rule" suscita tuttavia almeno due obiezioni. La prima è che questa spesa aggiuntiva, anche ammesso che fosse consentita dai Paesi forti della Ue, determinerebbe pur sempre un aumento del debito pubblico. Ma c' è debito e debito: le generazioni future sarebbero pronte ad accettare un suo aumento, spiega la ricerca, se esso andasse a finanziare infrastrutture e opere di cui quelle stesse generazioni potessero beneficiare. Inoltre, l' effetto positivo sul Pil creerebbe quelle entrate fiscali aggiuntive in grado di finanziare, almeno in parte, la spesa per investimenti. La seconda obiezione non è finanziaria ma riguarda la nostra stessa capacità di spesa. "Metter mano agli interventi più urgenti in tempi rapidi, evitare di sprecare risorse in opere poco utili al Paese", "saper selezionare le infrastrutture per la crescita": tutto questo - conclude lo studio - "richiede anche classi dirigenti competenti e lungimiranti". Insomma, sappiamo poi spendere bene? A giudicare dal grado di utilizzo dei fondi pubblici ed europei, si direbbe proprio di no. Roberto Gualtieri ministro dell' Economia.

Manutenzioni omesse, mancati adeguamenti alle norme Ue e varie carenze causano interventi dei pm e limitazioni sui percorsi. Basta un incendio per mandare il traffico in tilt

Viadotti stretti e binari a velocità ridotta: l'Italia delle grandi reti si scopre fragile

Maurizio Caprino - Più code in autostrada per chiusure di corsie a rischio, ritardi per un treno ad alta velocità su tre, convogli ordinari anche veloci ma costretti su linee "a ostacoli". È il conto di decenni di manutenzioni non fatte. Ma pesano anche lavori mal eseguiti e mancati adeguamenti a norme europee, che mettono l'Italia a rischio di procedura d'infrazione. Anche dove le risorse non mancano. Già la pura cronaca - quasi un bollettino di guerra - racconta la fragilissima Italia delle grandi reti. La rete autostradale E cominciamo dalle autostrade. La situazione più critica è sulla prima parte a due corsie dell'A14, tra il sud delle Marche e quasi tutto l'Abruzzo. Si viaggia a una corsia su una dozzina di viadotti messi sotto sequestro (si veda la cartina a destra) perché le barriere new jersey non sono a norma. Ma in generale ci sono le "zeppe" sulla rete dovute ai lavori di manutenzione e adeguamento su viadotti e gallerie lunghe. Pesano molto gli impegni non mantenuti da Aspi (Autostrade per l'Italia), almeno prima dei cambiamenti di settembre adottati dopo i primi arresti per i report ritenuti "edulcorati" anche dopo il crollo del Ponte Morandi. E su vari aspetti gli altri gestori non fanno meglio. La riqualificazione delle barriere - ad esempio - è prevista dalla convenzione Stato-Aspi del 2007. Ma la strage del bus caduto nel 2013 dal viadotto irpino Acqualonga dell'A16 e i pm hanno mostrato che gli accordi erano discrezionali: così ora per il ministero delle Infrastrutture e i consulenti dei pm quei new jersey vanno cambiati. Aspi non è mai stata d'accordo ma ora si sta adeguando per ottenere un rapido dissequestro. Tuttavia, fonti qualificate stimano che i lavori finiranno nel 2021. Stessa situazione, sia pure con meno disagi, in altri viadotti dell'A16 e nel tratto romano dell'A1, "fresco" dei di martedì 19. I lavori sui viadotti sono aumentati da inizio anno e ancor più proprio da settembre. I cantieri sono soprattutto in Liguria, ma a ottobre le ispezioni ministeriali hanno portato a stringere a due corsie il viadotto Capodichino, nevralgico sulla Tangenziale di Napoli, ora riaperto in parte; con buona pace delle precedenti proteste sul pedaggio, sospeso e prontamente ripristinato dal gestore (sempre gruppo Aspi). Anche il capitolo gallerie lascia poco tranquilli. Il 30 aprile è scaduto il termine per adeguare rifugi, ventilazione ed estintori a norme Ue fissate 15 anni fa. Oggi, l'80% delle gallerie autostradali del Centro-Sud, ispezionate dall'Ufficio ispettivo territoriale di Roma del ministero delle Infrastrutture non è a norma. Per evitare altre chiusure, vanno limitati traffico, velocità e sorpassi, come in A14. A pena di disagi o peggio, come si vede anche in questi giorni. Martedì scorso sulla A10 tra Savona e Spotorno - gestione Gavio - nella lunga galleria Fornaci si è incendiato un camion intossicando 32 persone e bloccando il traffico per ore; e ad aprile 2018 identica sorte era toccata a un bus di studenti. Sempre martedì nella galleria Camaldoli (Aspi, A12, a Genova) si è creato un vero ruscello. A volte basta poco per spezzare intere aree. Come lunedì 18 in Sicilia per la rottura di un giunto di viadotto sulla A19 a Termini Imerese (gestore Anas). Da inizio anno sono saltati giunti a Bologna in A14 (una donna ferita) e a Roma in A1. Casualità o rotture per lavori fatti male o detriti non asportati? Treni e ferrovie L' allarme-treni si era acceso lo scorso inverno, con la metà dei convogli ad alta velocità in ritardo con il traffico cresciuto del 300% rispetto a dieci anni fa. Ora i ritardi sono



Il Sole 24 Ore

Focus

calati al 30% grazie a vari interventi e le Fs preannunciano ulteriori novità tra cui lo spostamento su Milano Porta Garibaldi dei treni Torino-Venezia e la riorganizzazione degli orari. Tuttavia i disagi sono costanti. È del 6 novembre un incendio a Roma Tiburtina. Evento non raro, in cui sono documentate condizioni non perfette degli impianti elettrici. La sicurezza non è in discussione, tanto che l' autorità di controllo (Ansf) si limita ad auspicare «maggiore protezione dei cavi»: se uno di essi si interrompe, i treni si fermano. Ma alcuni episodi danno da pensare. Come gli incendi del 20-21 luglio scorso: uno doloso in un punto delicato come una cabina elettrica a Rovezzano (Firenze) e uno su un Frecciarossa fatto entrare nella stazione sotterranea di Bologna nonostante ci fosse un' area di evacuazione prima della galleria. Ci sono poi problemi strutturali che toccano soprattutto i treni merci, più pesanti: nella mappa qui a destra, alcuni limiti di velocità imposti a questi convogli. E mentre i controlli ordinari su ponti e gallerie sono al 100% quelli straordinari avviati dopo un crollo nel 2011 sono ancora al 22% delle strutture. Intanto, tratte passeggeri anche importanti come i 150 km della Roma-Pescara si percorrono in tre ore e mezzo e, con linee rallentate da vari problemi, i nuovi treni regionali capaci di raggiungere i 160 km/h servono più che altro per dare confort. Resta poi da spiegare perché si tardò a cambiare il giunto che a gennaio 2018 cedette a Pioltello (Milano) causando un deragliamento con tre morti. Sulle linee locali non gestite da Fs prosegue l' adeguamento dei sistemi di controllo del traffico, ma a rilento. L' ultima emergenza sulla Roma-Lido (gestita da Atac), dove di fatto si rischia la chiusura. © RIPRODUZIONE RISERVATA.