



ITALIAN  
PORTS  
ASSOCIATION

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



## Prime Pagine

29/12/2019	<b>Corriere della Sera</b>	5
<hr/>		
29/12/2019	<b>Il Fatto Quotidiano</b>	6
<hr/>		
29/12/2019	<b>Il Giornale</b>	7
<hr/>		
29/12/2019	<b>Il Giorno</b>	8
<hr/>		
29/12/2019	<b>Il Manifesto</b>	9
<hr/>		
29/12/2019	<b>Il Mattino</b>	10
<hr/>		
29/12/2019	<b>Il Messaggero</b>	11
<hr/>		
29/12/2019	<b>Il Resto del Carlino</b>	12
<hr/>		
29/12/2019	<b>Il Secolo XIX</b>	13
<hr/>		
29/12/2019	<b>Il Sole 24 Ore</b>	14
<hr/>		
29/12/2019	<b>Il Tempo</b>	15
<hr/>		
29/12/2019	<b>La Nazione</b>	16
<hr/>		
29/12/2019	<b>La Repubblica</b>	17
<hr/>		
29/12/2019	<b>La Stampa</b>	18
<hr/>		

## Primo Piano

29/12/2019	<b>Il Secolo XIX</b> Pagina 16	19
<hr/>		
Concessioni nei porti, bottino ricco per i privati		

## Trieste

29/12/2019	<b>Il Piccolo</b> Pagina 22	21
<hr/>		
«Dalla Fiera a Esóf, sarà l' anno dei cantieri Feeling sospetto con Russo? Una balla»		
28/12/2019	<b>Trieste Prima</b>	24
<hr/>		
Lavoratori della Ferriera a rischio, Italia Viva: "Politica miope, c'è incertezza"		

## Venezia

29/12/2019	<b>Corriere del Veneto</b> Pagina 5	25
<hr/>		
Mose, operazione trasparenza A gennaio la cabina di regia		

Francesco Bottazzo

29/12/2019	<b>Corriere del Veneto</b> Pagina 1	27
<hr/>		
29/12/2019	<b>Corriere del Veneto</b> Pagina 5 <i>Paolo Costa</i>	28
<hr/>		
29/12/2019	<b>La Nuova di Venezia e Mestre</b> Pagina 18	29
<hr/>		
29/12/2019	<b>La Nuova di Venezia e Mestre</b> Pagina 18	30
<hr/>		
29/12/2019	<b>La Nuova di Venezia e Mestre</b> Pagina 2	31
<hr/>		
29/12/2019	<b>La Nuova di Venezia e Mestre</b> Pagina 3	32
<hr/>		
29/12/2019	<b>Il Gazzettino</b> Pagina 43 <i>DIEGO DEGAN</i>	33
<hr/>		

## Genova, Voltri

29/12/2019	<b>La Repubblica (ed. Genova)</b> Pagina 4	35
<hr/>		
28/12/2019	<b>Genova24</b>	36
<hr/>		

## La Spezia

29/12/2019	<b>Il Secolo XIX (ed. La Spezia)</b> Pagina 18	37
<hr/>		
29/12/2019	<b>Il Secolo XIX (ed. La Spezia)</b> Pagina 18	39
<hr/>		
29/12/2019	<b>Il Secolo XIX (ed. La Spezia)</b> Pagina 19	40
<hr/>		
29/12/2019	<b>Il Secolo XIX (ed. La Spezia)</b> Pagina 19	41
<hr/>		
29/12/2019	<b>Il Secolo XIX (ed. La Spezia)</b> Pagina 28	42
<hr/>		
28/12/2019	<b>Citta della Spezia</b>	43
<hr/>		

## Ravenna

29/12/2019	<b>Corriere di Romagna (ed. Ravenna-Imola)</b> Pagina 7	44
<hr/>		
29/12/2019	<b>Il Resto del Carlino (ed. Ravenna)</b> Pagina 44	45
<hr/>		

## Marina di Carrara

29/12/2019	<b>La Nazione</b> Pagina 23	46
<hr/>		

29/12/2019	<b>La Nazione (ed. Massa Carrara)</b> Pagina 47	47
<hr/>		

## Napoli

28/12/2019	<b>Informazioni Marittime</b>	48
<hr/>		

## Brindisi

29/12/2019	<b>La Gazzetta del Mezzogiorno (ed. Brindisi)</b> Pagina 34	49
<hr/>		

29/12/2019	<b>Quotidiano di Puglia (ed. Brindisi)</b> Pagina 9	<i>ORONZO MARTUCCI</i> 51
<hr/>		

29/12/2019	<b>Quotidiano di Puglia (ed. Brindisi)</b> Pagina 9	52
<hr/>		

28/12/2019	<b>Brindisi Report</b>	54
<hr/>		

29/12/2019	<b>Quotidiano di Puglia (ed. Brindisi)</b> Pagina 10	56
<hr/>		

29/12/2019	<b>Quotidiano di Puglia (ed. Brindisi)</b> Pagina 10	<i>FRANCESCO RIBEZZO PICCININ</i> 58
<hr/>		

## Manfredonia

29/12/2019	<b>La Gazzetta del Mezzogiorno (ed. Capitanata)</b> Pagina 33	60
<hr/>		

# CORRIERE DELLA SERA

Milano, Via Solferino 28 - Tel. 02 63821  
Roma, Via Campana 50-C - Tel. 06 6885281

FONDATA NEL 1876

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



**Coppa del Mondo di sci**  
Paris, super jet azzurro  
Re di Bormio per sei volte  
di **Daniele Dallera** e **Flavio Vanetti**  
alle pagine 42 e 43



**Parla Fiorello**  
«Vinello e due sigarette  
Così ho convinto gli ospiti  
a dare spettacolo»  
di **Renato Franco**  
a pagina 40



## Il reddito, i dubbi

### COSA SERVE CONTRO LA POVERTÀ

di **Maurizio Ferrera**

**I**l reddito di cittadinanza si appresta a celebrare il suo primo compleanno. È stata una riforma importante, che ha dotato il welfare italiano dell'ultimo tassello mancante: la garanzia di un reddito minimo a chi è privo di risorse sufficienti per far fronte ai bisogni della vita quotidiana.

L'Unione Europea aveva esortato i Paesi membri a dotarsi di questa misura già nel 1993. L'Italia è stata l'ultima a uniformarsi. Partire in ritardo aggravava i problemi, ma può anche fornire un'opportunità: quella di imparare dall'esperienza altrui. Purtroppo il governo giallo-verde non lo ha fatto. E, inspiegabilmente, ha deciso di ignorare anche la sperimentazione già in corso in Italia, quella del reddito di inclusione (REI). La riforma è così nata con alcuni macroscopici vizi d'origine, che un minimo di preparazione e attenzione avrebbero potuto facilmente evitare.

Il reddito di cittadinanza (RdC) è stato innanzitutto sovraccaricato di funzioni. Il decreto istitutivo lo ha presentato come misura «fondamentale di politica attiva del lavoro a garanzia del diritto al lavoro, di contrasto alla povertà, alla disuguaglianza e all'esclusione sociale, nonché diretta a favorire il diritto all'informazione, all'istruzione, alla formazione e alla cultura attraverso politiche volte al sostegno economico e all'inserimento sociale dei soggetti a rischio di emarginazione nella società e nel mondo del lavoro».

continua a pagina 28

«I parlamentari restino dove sono. Governeremo altri tre anni. Insidiose le idee di Salvini»

## Conte: no a un mio partito

Il premier sdoppia l'Istruzione e sceglie i ministri Azzolina e Manfredi

Nessuna intenzione di fondare un partito politico. Nell'incontro con la stampa per il bilancio di fine anno il premier Giuseppe Conte ribadisce che il governo andrà avanti fino alla scadenza della legislatura, fra tre anni. E su Matteo Salvini avverte: «Le sue idee sono insidiose». Per il dopo Fioramonti, sdoppiato il ministero e scelti Azzolina per la Scuola e Manfredi per l'Università. da pagina 2 a pagina 7

### PAROLE (E OBIETTIVI) DI PALAZZO CHIGI

#### Un equilibrio difficile

di **Francesco Verderami**

**G**iuseppe Conte sa di essere condannato al ruolo di trapezista. Il premier ha accettato il compito ed evitato ogni aspetto che potesse provocare attriti nel governo e nell'opposizione. a pagina 3



GIANNELLI

ISTRUZIONE: SOLUZIONE SALOMONICA

### IL NUOVO RESPONSABILE

#### «Un miliardo per gli atenei Ma non subito»

di **Angelo Lomonaco**

«**S**ervono più fondi per gli atenei. Il miliardo tagliato va recuperato, ma non si può fare subito». Il nuovo ministro per l'Università Gaetano Manfredi in una intervista al Corriere ricorda che la ricerca non può essere considerata la Cenerentola. a pagina 4

### Val Senales Una massa larga 150 metri ha travolto i turisti



Le squadre di soccorso in azione in Val Senales dove una valanga ha provocato la morte di una donna e due bambine, tutte tedesche

#### Valanga sulle piste da sci Morte una madre e due bimbe

di **Alessio Ribaud** e **Luigi Ruggera**

**T**ragedia in Val Senales (Alto Adige). Una valanga ha travolto e ucciso una donna e due bambine. Le vittime sono tedesche. La valanga si è staccata dal pendio che sovrasta la pista da sci Teufelsegg a oltre 3.000 metri. Era di grandi dimensioni con una larghezza di circa 150 metri e una lunghezza di circa 500 metri. a pagina 14

### LA LETTURA: L'INTERVISTA

Le confessioni di Jude Law: «Il potere mi fa paura»



di **Teresa Ciabatti**

«**L'**unico potere che considero è quello della responsabilità di essere genitore. L'altro, quello che i più desiderano, e cercano, mi spaventa per il suo effetto distruttivo sulle persone amate». Jude Law, il Papa di Sorrentino, si confessa su *La Lettura*.

nel numero in edicola

### IL CORRIERE DELLA DOMENICA

Quel Capodanno mi augurai l'arrivo del Baco

di **Emanuele Trevi**

**C**apodanno non è il mio forte, ma non è nemmeno un giorno che detesto. Il guaio semmai è che tutti i Capodanni si assomigliano, tendono a diventare un solo, indistinto Capodanno, fatto di cibi grassi, abbracci, lucine intermittenti. Tranne quello del Duemila, l'anno del Baco che avrebbe mandato in tilt tutti i computer. Il Millennium Bug che i più giovani nemmeno ricordano. a pagina 23

### IRAN, RUSSIA E CINA INSIEME

Giochi di guerra nel Golfo Persico

di **Guido Olimpio**

a pagina 9

### PADIGLIONE ITALIA

di **Aldo Grasso**

#### «O BIANCOFIORE, SIMBOL D'AMORE»

**Q**uando la nave affonda. Michaela Biancofiore, l'amazzone di Berlusconi (così amava definirsi) ha deciso di abbandonare Forza Italia. «O Biancofiore, simbol d'amore, con te la gloria della vittoria. O Biancofiore, simbol d'amore, con te la pace che sospira il cor», cantavano i vecchi democristiani di certo pensando a lei. Lei che, nonostante qualche gaffe di troppo, era il simbolo vivente della dedizione e della fedeltà. «Berlusconi — diceva



**Amazzone L'addio a Forza Italia della deputata che dichiarò fedeltà a Berlusconi**

Michaela — è sempre gagliardo come un leone: c'è gente che ancora si lancia addosso a lui. È un uomo che fa miracoli. È uno e trino e lo ha sempre dimostrato. Tocca una persona e gli dà luce, gli trasmette positività, è la storia della sua vita». E ancora: «Io in Berlusconi credevo con un'osservanza quasi religiosa. Sono una fondamentalista berlusconiana». Ogni tanto dirizzava, giusto un po': «Mussolini è stato un grande uomo della storia, e bisogna dire la

verità: ha fatto tante cose positive, come nelle infrastrutture, e nel rilancio dell'Italia. Pensiamo a Bolzano. Quando arrivò il fascismo ci'erano ancora le fognie a cielo aperto». Ma ora la fedelissima deputata bolzanina dice addio a Berlusconi, l'ultimo di una lunga serie di abbandoni: «Siamo diventati come i grillini senza rispetto per le persone». Rispetto? Biancofiore non voleva farsi cogliere in flagranza di fedeltà.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

### Economia

DOMANI GRATIS / 1

Banche, regole: così i ritardi

di **Ferruccio de Bortoli**

### Trovo lavoro

DOMANI GRATIS / 2

Ecco chi cerca agenti e designer

di **Irene Consigliere**



81229  
9 771120 498008  
Noniature SpA - P.A.P. - 01.3512001 corr. L. 467/2004 art. 1 c.1. 001 Milano





Mogadiscio, Somalia: attacco di Al-Shabaab provoca 76 morti. Il terrorismo islamico s'insedia nel Corno d'Africa e le migrazioni cresceranno ancora



Domenica 29 dicembre 2019 - Anno 11 - n° 357  
Redazione: via di Sant'Erasmus n° 2 - 00184 Roma  
tel. +39 06 32818.1 - fax +39 06 32818.230

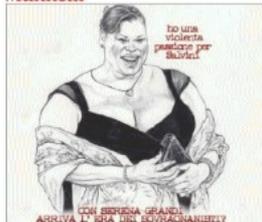
€ 1,80 - Arretrati: € 3,00 - € 12,00 con il libro "Piazza Fontana i cospiratori"  
Spedizione abb. postale D.L. 353/03 (conv. in L. 27/02/2004 n. 46)  
Art. 1 comma 1 Roma Aut. 114/2009

### GIUSEPPONE Scampa il giudizio, ma paga Mose: "Prescritto, però ci deve 450 mila euro"

■ L'ex giudice contabile era il "garante della corruzione", ma è rimasto impunito. Ma ora gli ex colleghi della Corte dei Conti gli impongono un maxi-risarcimento, con l'accusa di avere sviato le indagini intascando tangenti

◉ SABELLA A PAG. 15

Mannelli



### I CRAC IMPUNITI Prima della Pop Bari Mps, Etruria & C: va tutto in prescrizione

■ Processi e indagini per i fallimenti bancari degli ultimi dieci anni proseguono a passo di lumaca. Su Carige, banche venete, marchigiane e toscane incombe lo spettro dell'ennesimo colpo di spugna

◉ BORZI E PIETROBELLI A PAG. 16-17

### Funeral Party

di MARCO TRAVAGLIO

Quando, tra qualche anno, le università studieranno la morte del giornalismo, non potranno prescindere dalla fine del 2019. In quei giorni - spiegherà il prof ai suoi attenti studenti - la prima notizia sui principali quotidiani era un tragico ma ordinario incidente stradale, identico a quelli che accadono ogni giorno in tutte le metropoli del mondo. I loro siti trasmettevano in diretta streaming i funerali delle giovani vittime, falciate nottetempo da un giovane automobilista alticcio mentre attraversavano a piedi una strada buia col semaforo rosso, in una specie di roulotte russa piuttosto diffusa nella zona. E l'indomani le prime pagine aprivano con l'omelia del parroco, dai contenuti davvero sconvolgenti: tipo che non bisogna guidare sbronzi. Negli stessi giorni l'Italia rischiava di darsi un sistema processuale semi-civile, adottando il sistema di prescrizione vigente da sempre nei paesi sviluppati: se lo Stato non dà un nome e un volto al colpevole di un reato, dopo tot anni il reato si prescrive; ma, se lo Stato individua il presunto colpevole, il processo arriva in fondo senza più prescrizione che tenga: se il tizio è innocente verrà assolto, se è colpevole verrà condannato e le vittime avranno giustizia. Questa norma di minima civiltà era stata invocata per 20 anni da tutti gli esperti in buona fede, scandalizzati da quell'amnistia selettiva, classista e censurata che consentiva ai colpevoli ricchi e potenti di farla franca allungando ad arte i tempi dei processi con ricorsi, eccezioni, cavilli, rikusazioni, rimesioni e impedimenti pretestuosi fino alla prescrizione, magari dopo due condanne e un giorno prima della terza e ultima, con tanti saluti alle loro vittime.

Così, negli ultimi 10 anni, si erano prescritti 1,5 milioni di processi, cioè l'avevano scampata oltre 2 milioni di colpevoli (i processi di solito hanno più imputati) ed erano rimaste senza giustizia almeno 3 milioni di vittime. La prescrizione, infatti, è riservata ai colpevoli: gli innocenti il giudice è tenuto ad assolverli, non a prescriverli (se non c'è reato, non c'è nulla da prescrivere). Per vent'anni i maggiori quotidiani avevano raccontato e deplorato questo sistema scandaloso, che aveva miracolato addirittura due ex premier: Andreotti (prescritto per mafia) e Berlusconi (9 volte prescritto per corruzione di giudici, senatori e testimoni, finanziamenti illeciti a politici, falsi in bilancio e frodi fiscali). E avevano ospitato giuristi e magistrati che chiedevano di riportare la prescrizione al suo spirito originario: se a un reato non segue un processo, dopo un po' si volta pagina; ma se il processo è partito, deve arrivare alla fine.

SEGUE A PAGINA 24

**"SARÀ UNA MARATONA" IL PREMIER SFIDA IL LEGHISTA**

# CONTE MINACCIA SALVINI: "RESTO QUI ALTRI 3 ANNI"

RIMPIAZZA SUBITO FIORAMONTI, ANNUNCIA UN PATTO SUI TEMPI DEI PROCESSI E INSISTE SULLA LOTTA ALL'EVASIONE PER TAGLIARE LE IMPOSTE. MATTEO? "UN'INSIDIA"

DE CAROLIS E MARRA A PAG. 2-3  
CON I PARERI DI BUTTAFUOCO, DIAMANTI, JONES, MORIZZO, PADELLARO E URBINATI A PAG. 5

**I DUE NUOVI MINISTRI**  
La Azzolina attira gli hater, Manfredi piace pure a Renzi

PIETRO, CAMILLA, GAIA E I TROPPI CONCORSI DI COLPA SU QUELLA STRADA

IURILLO E PROIETTI A PAG. 4  
ANTONIO PADELLARO A PAG. 12

### LE INTERCETTAZIONI



"Paperino" Sozzani e il caffè con Gavio per le grandi opere

◉ MILOSA A PAG. 9

### CRONACHE DEL 2019



Fabo, Cucchi, boss premiati, Open e il caso Metropol

◉ A PAG. 10-11

### FRANCIA Caos trasporti per la protesta-pensioni

"Macron, ho perso l'aereo": crisi di panico sul Capodanno

di LUANA DE MICCO

I francesi che hanno acquistato un biglietto del treno per partire durante le feste non possono fare altro che incrociare le dita e sperare di non trovare sul cellulare il fatidico sms: "Allerta SNCF: il tuo treno è stato annullato a causa dello sciopero nazionale". Messaggio che la società delle ferrovie francesi ha inviato al 48% di chi aveva previsto di viaggiare il 23 e 24 dicembre. Degli 800 mila viaggiatori attesi nelle stazioni in due giorni, poco più di 400 mila avevano il posto garantito in un treno. A PAG. 18

### La cattiveria

È morta Sue Lyon, la Lolita ispiratrice di Stanley Kubrick. È di un ventennio della politica italiana

WWW.FORUM.SPINOZA.IT

### MICHELE TORPEDINE

"Salvai Gino Paoli, Zuccherò egoista e Dalla con gli slip"

◉ FERRUCCI A PAG. 20-21





# il Giornale



DOMENICA 29 DICEMBRE 2019

Quotidiano diretto da ALESSANDRO SALLUSTI

Anno XLVI - Numero 306 - 1.50 euro\*

www.ilgiornale.it

## BUGIE DI FINE ANNO

# IL CONTEBALLE

### Migranti, governo, economia: il premier inganna il Paese E tagliano le pensioni a vedove e invalidi

Il premier Giuseppe Conte durante la conferenza di fine anno annuncia con tono trionfalistico: «Abbiamo sconfitto il 60%

della povertà». E poi attacca l'ex alleato Matteo Salvini.

servizi alle pagine 2 e 3

## SE IL PROBLEMA È GIUSEPPI

di Alessandro Sallusti

Dopo aver ascoltato la sua conferenza stampa di fine anno, qualche commentatore ha definito Giuseppe Conte un premier forte in mano a partiti deboli. E se invece fosse l'inverso, cioè che la debolezza di questa legislatura che in un anno e mezzo ha già sfornato due governi senza nulla combinare - anzi, peggiorando le cose in tutti i campi - stesse proprio nella figura di questo premier? Attenzione, non mi riferisco tanto all'uomo Conte che ha alcuni pregi personali (la pacatezza, la buona creanza, l'eleganza, una buona dialettica) ma alla sua figura politica totalmente irrilevante.

È vero che ha imparato velocemente alcuni trucchi del mestiere ma non ha superato, né può superare, il suo peccato originale. Che sta nel non essere stato eletto, bensì prescelto, non per provate capacità, ma per impellenti necessità, nottetempo, nella stanza di un albergo (se ben ricordo di Milano) da due giovani ed emergenti leader - Salvini e Di Maio - allora freschi e innaturali alleati, alla ricerca di una figura terza da mettere a capo del governo.

Fateci caso. Se nessun Paese dell'Occidente moderno e democratico (ma forse del mondo intero) non ha un leader che non sia passato per le urne un motivo ci

sarà pure. Non si può in alcun modo essere veri leader senza una investitura popolare (persino i dittatori si sottopongono al rito più o meno lealmente). Un premier senza elettori, e quindi parlamentari suoi, è come un generale senza soldati in costante balia dei capricci e degli interessi dei suoi litigiosi colonnelli che - nel caso - hanno a disposizione più o meno consistenti truppe sia elettorali che parlamentari che gli permettono di decidere al posto suo.

Conte, in sostanza, non ha alcuna autonomia, altro che «maratona di tre anni», come ha annunciato ieri. Quello che dice e promette conta zero, tutto deve essere sottoposto al parere vincolante dei suoi inferiori in grado, che ufficialmente lo considerano (nel segreto dei conciliaboli e delle confidenze personali) come l'utile idolo di turno. Lui serve a loro per non andare a casa anzitempo, loro servono a lui per continuare a giocare a fare il premier, cosa che - come detto - a tratti gli riesce almeno nella forma pure bene.

Giuseppe Conte non è la soluzione del problema politico, è il problema politico. Fino a che questo Paese non avrà un premier eletto (in Italia non capita da dieci anni) non ci sarà verso di avere un governo degno di questo nome. E *no governo no party*, perché ne dica Giuseppe Conte, novello Forrest Gump di questa disgraziata Italia.

## AL POSTO DI FIORAMONTI



CATTEDRA Gaetano Manfredi e Lucia Azzolina

## Una poltrona per due Doppi ministri a scuola

Paolo Bracalini

Non hanno aumentato i fondi per l'istruzione ma i ministri, che da uno diventano due, «Istruzione» e poi «Università e Ricerca» (arrivando al numero massimo di poltrone consentito dalla legge: 65). I premiati sono la grillina Lucia Azzolina (Istruzione), deputata e già sottosegretario, e Gaetano Manfredi (Università e Ricerca), tecnico in quota Pd, fratello dell'ex deputato Pd Massimiliano (...)

segue a pagina 5

## IL COMMENTO

### Toccare gli assegni è spietata macelleria

di Francesco Forte

Il premier Giuseppe Conte si dice molto fiero dei risultati del suo governo. Fra questi, nell'ultimo decreto varato quasi di nascosto, come strenna di capodanno, vi è, dal gennaio del 2020, un fatto inaspettato: il taglio delle pensioni delle vedove e il taglio delle pensioni (...)

segue a pagina 7

## CASA SAVOIA Margherita, la regina dimenticata che fece l'Italia

di Francesco Perfetti

Quando le spoglie di Margherita di Savoia, la bella figlia di Elisabetta di Sassonia sposata al cugino Umberto I di Savoia in base a un matrimonio combinato, vennero trasportate su un treno da Bordighera a Roma - siamo nel 1926 - il viaggio durò quasi ventiquattro ore: dovette fermarsi novantadue volte per consentire agli abitanti dei paesi attraversati di rendere l'ultimo omaggio alla prima regina d'Italia. La sua salma era assunta a simbolo di italianità. A questa figura, poco indagata dalla storiografia, Luciano Regolo ha dedicato una voluminosa e accurata biografia dal titolo *Margherita di Savoia. I segreti di una regina* (Edizioni Ares, pagg. 824, euro 29,90).

a pagina 29

## ROULETTE RUSSA TRA I RAGAZZINI

### Roma, follia in strada: «Il gioco dei semafori»

Stefano Vladovich

I familiari delle vittime 16enni dell'incidente di Corso Francia a Roma respingono con fermezza l'ipotesi - ripresa ieri pure dal *Giornale* - che le ragazze abbiano attraversato la strada con il semaforo rosso per sfidare le auto e «postare» poi l'impresa sui social. Una certezza: Camilla e Gaia erano sole.

## PERICOLO ISLAMICO

### Libia, Erdogan e tagliagole Italia a rischio

di Gian Micalessin

a pagina 13

a pagina 10

## TRAGEDIA SUGLI SCI IN ALTO ADIGE

### Valanga sulle piste: 3 morti

a pagina 12

## L'articolo della domenica di Francesco Alberoni

### Il vento dell'Utopia è finito, ora spazio alla politica

Per traghettare il Paese fuori dalla crisi economica serve qualcuno con una visione

La situazione politica sembra immobilizzata, congelata. Il governo continua a realizzare il suo programma rosso-verde nonostante i dissensi interni, le critiche dell'opposizione, il malumore del pubblico. E l'opposizione, che sembrava scatenata quando apparivano possibili le elezioni, sembra ormai rassegnata a contestare punto su punto quello che fa il governo ma non offre una visione alternativa affascinante del futuro. Una cosa tentata nel passato da Renzi e naufragata nel referendum da lui stesso voluto. Poi ritenuta di nuovo quando i grillini, sotto la guida di Casaleggio e della sua utopia, hanno tentato una vera rivoluzione politica, dando a una massa immensa della popolazione la possibilità di contestare la

classe politica ed intellettuale e di distruggere i pilastri stessi della nostra tradizione parlamentare. Un tentativo che è continuato nel cosiddetto governo giallo-verde, nato dall'incontro dei grillini col movimento nazionale-leghista di Salvini, che ha lasciato solo cumuli di macerie ideologiche e di sogni irrealizzabili. Un processo di decomposizione che in qualche modo continua ideologicamente con il governo giallo-rosso di cui simbolicamente sembra ancor far parte Salvini. Ma ormai la spinta ideologica, il progetto utopico si è frantumato, si è spento. Nessuno vi crede più. E cresce la preoccupazione economica e il disinteresse per la politica con gli infiniti vuoti dibattiti sul nulla e, nell'attesa di una crisi, cresce il bisogno

di una nuova classe politica e intellettuale, capace di ripensare da capo in modo lucido e razionale quale sia il ruolo del nostro Paese e la struttura di Stato che ci serve in un mondo globalizzato, totalmente dominato da potenze smisurate come gli Usa, la Russia, la Cina e l'India, oltre i monopoli sovranazionali comunicazionali, commerciali e finanziari. Sì, abbiamo bisogno di un nuovo sapere, di veri e propri stati generali che riesaminano razionalmente tutto e facciamo un progetto nuovo di nazione e di Stato, che potrà essere concepito e sviluppato solo all'interno di una Europa profondamente riformata, sburocratizzata e trasformata in un stato federale che lasci libere le forze creative ora oppresse.

## CONTROSTORIA

## IL REPORTAGE

### I gay fuggono da Hamas Solo Israele li accoglie

di Lorenza Formicola

a pagina 20

## LA RIVINCITA DEI METALLI «POVERI»

### Alluminio, nichel e rame Ecco perché saranno il nuovo oro del futuro

di Ennio Montagnani

a pagina 24

IN ITALIA, FATTE SALVE ECCEZIONI TERRITORIALI (VEDI GERENZA...)



# IL GIORNO

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

DOMENICA 29 dicembre 2019  
1,50 Euro\*

Nazionale

FONDATA NEL 1956  
www.ilgiorno.it



La donna uccisa nel Bresciano

**Il mistero di Jessica:  
l'hanno picchiata  
e gettata viva nel canale**

Prandelli a pagina 18



## Conte ai ribelli: restate con Di Maio

Il discorso del premier. Puntello a M5s e governo, veleni con Salvini. Due ministri per scuola e università Servizi e Marmo alle p. 6, 7 e 9

Il 2020 in Lombardia

**Poteri e riforme  
Quelle sfide  
dietro l'angolo**

Sandro Neri

**D**i sicuro sarà un anno di grandi sfide. Milano e la Lombardia, nel 2020 che sta per arrivare, giocheranno un ruolo di primo piano su vari fronti, anche di respiro nazionale. Anzitutto la battaglia sull'autonomia differenziata potrebbe concludersi con un esito in armonia con la volontà espressa dai cittadini nel referendum consultivo dell'ottobre 2017. La tenuta dell'attuale esecutivo e la prosecuzione della legislatura sono variabili decisive per la realizzazione di tale condizione, visto che il ministro delle autonomie Francesco Boccia ha promesso solennemente che la riforma dei poteri da ripartire tra Stato e Regioni verrà realizzata in tempi brevi.

Segue a pagina 2

SARÀ UN ANNO DA FAVOLA PER LA RICERCA. MA OCCHIO ALLE TASCHE: ECCO DOVE INVESTIRE

### VADO SU MARTE

Guadagnucci e Comelli alle p. 2 e 3



DALLA CITTÀ

Milano, incubo Revenge porn

**Foto hot inviate  
al padre della ex  
minorenne:  
ragazzo in manette**

Palma nelle Cronache

Milano, l'esperimento

**Ecco la scuola  
senza compiti  
«E zero stress...»**

Lazzari nelle Cronache

La promessa

**Il premier  
«Silvia Romano  
tornerà a casa»**

A. Gianni nelle Cronache



Il nostro sondaggio: resa dei genitori

**Lo sballo dei figli  
«È fuori controllo»**

Noto a pagina 13



Sue Lyon, icona a 14 anni con Kubrick

**Addio a Lolita  
seduttrice bambina**

Di Clemente a pagina 11

IL CAMBIO DI STAGIONE RICHIEDE PIÙ ENERGIA?

**SUSTENIUM PLUS**

**SUSTENIUM PLUS  
LA STAGIONE CAMBIA, L'ENERGIA RESTA!**

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





Oggi Alias D

DOMENICA Lo strappo di Blanchot; Michael Ondaatje; Clarice Lispector vigilia di centenario; Arthur Rimbaud; Sofocle; Blake; Isadora Duncan



Sfruttamento a Prato

LUCA TOSCANO Il delegato Si Cobas racconta la lunga lotta di migranti e giovani multati per i decreti Salvini Massimo Franchi pagina 4



Culture

ROMAN VLAD Cento anni fa nasceva il compositore e musicologo. Un ritratto in radio e una mostra Guido Barbieri pagina 10

il manifesto quotidiano comunista oggi con ALIAS DOMENICA

DOMENICA 29 DICEMBRE 2019 - ANNO XLIX - N° 310 www.ilmanifesto.it euro 1,50

AUTOBOMBA FA STRAGE DI CIVILI IN SOMALIA, SI TEMONO ALMENO 100 MORTI

Inferno jihadista a Mogadiscio

MARCO BOCCITTO

Scacciato da Mogadiscio nel 2011, il gruppo qaedista somalo al Shabab non perde occasione di riaffermare la sua capacità di colpire la capitale, confermando anche la tendenza a non fare distinzioni tra apparati politici, forze di sicurezza e popolazione

ufficio di riscossione dei tributi. Oltre a una dozzina di poliziotti in servizio all'Ex Control, uno dei checkpoint che regola l'accesso e l'uscita dalla città, in direzione Afgoi. La potenza dell'esplosione ha ricordato a molti testimoni quella, tremenda, che nell'ottobre 2017 provocò 587 morti. SEQUE A PAGINA 8

1919-2019 Un secolo di inganni nel Mediterraneo ALBERTO NEGRI

1919-2019 Un secolo di inganni nel Mediterraneo

C'è aria di guerra allargata e spartizione nell'ex Libia. Lo avverte, attaccando l'escalation di Erdogan, anche il presidente Conte, che smarrito come "anima vagula blandula" saluta la Libia. segue a pagina 7

foto di Roberto Monaldo/LaPresse

Large graphic with a photo of Giuseppe Conte and the headline 'Lascia e raddoppia'. Below the headline, text reads: 'Dopo l'addio di Fioramonti, il ministero dell'Istruzione si fa in due. Nella conferenza stampa di fine anno Conte annuncia: il presidente della Conferenza dei rettori Manfredi andrà all'università, la 5 Stelle Azzolina alla scuola. Poi il premier attacca Salvini ma scivola sulla Libia. E sul caso Gregoretti «devo approfondire»' followed by 'pagine 2,3'.

all'interno

Ferrara

La Cgil: carabinieri intralciano cure e malato

La Cgil locale, con Ilaria Cucchi e l'avvocato Fabio Anselmo, denunciano il caso di un uomo arrestato nella caserma di Coppola al quale non sarebbe stato garantito il soccorso immediato.

GIORGIO STINCO PAGINA 5

Scuola

Non c'è più tempo da perdere

ALBA SASSO

Oggi è un giorno nuovo per la scuola. Perché, ieri mattina, un assai contento presidente del Consiglio Giuseppe Conte alla conferenza stampa di fine anno ha annunciato due novità di rilievo. segue a pagina 7

Populismo

Quella resistenza necessaria, anche se solo morale

MARCO REVELLI

Nella sua ampia e ragionata recensione a Turbopopulismo - scritto in dialogo con Luca Telesse - Benedetto Vecchi ci muove due amichevoli critiche che meritano un approfondimento. segue a pagina 7

Advertisement for 'Fatti un regalo. Regalaci.' featuring 'il manifesto' magazine. Text includes: 'Se ami il tuo prossimo più di te stesso, regalagli un anno di rotture cartacee a domicilio, a solo 149 €, con Alias, ExtraTerrestre, Le Mondo diplomatique + digitale in omaggio. Info su < manlabbonati@ilmanifesto.it >' and 'il manifesto iorompo.it'.

Article titled 'In Libia la guerra sicura, «così e così», del presidente Conte' by Tommaso Di Francesco. Text discusses the situation in Libya, mentioning the 'guardia costiera libica', the 'decreti sicurezza', and the 'iniziativa diplomatica'.

Advertisement for 'Ciaspolate guidate' in the mountains of Alta Engadina, Switzerland. Text includes: 'tra le montagne dell'Alta Engadina, Svizzera 16 - 19 gennaio 15 - 19 marzo 2020 Con pernottamento a Saletcina, la "casa della sinistra europea".' and contact information: 'Via Cavlocc 29, CH-7516 Malaaja; Tel. +41 81 824 32 38, www.saletcina.ch'.





# IL MATTINO



€ 1,20 ANNO CIVILI - N° 357 ITALIA  
PREZZI IN ABBONAMENTO POSTALE 45% - ART. 2 COM. 20, L. 662/96

Fondato nel 1892



Domenica 29 Dicembre 2019 •

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

A REDAZIONE: IL MATTINO - "L'ESPRESSO" - EURO 130

### Il saggio

## Si sciolgono i ghiacci della Groenlandia la catastrofe accelera

Mannoni a pag. 13



### Cosa resta degli Anni 10

## Nell'era dello streaming i rapper pensionano i divi del rock e del pop

Spinelli e Vaccaletre a pag. 14



### Il commento

## I SEI MURI DA ABBATTERE PER EVITARE L'ITALCRAC

Romano Prodi

Alla fine di dicembre si usa fare il consuntivo dell'anno trascorso e si cerca di prevedere come saranno i prossimi mesi. Dopo tanti anni di quest'esercizio mi sono stancato di riflettere sulle ragioni che ci hanno portato a crescere di un centesimo in più o in meno e sul perché lo scenario non cambierà più di tanto nel prossimo anno. Credo infatti che ci sia bisogno di ragionare sul lungo periodo, di capire perché siamo da troppo tempo la pecora nera della crescita economica mondiale e di fare presente che, se si vuole uscire da una malattia cronica, occorrono medicine amare e, soprattutto, occorre un cambiamento delle regole di vita. È inutile negarlo: da quasi 25 anni la nostra vita economica si è distaccata da quella di tutti gli altri grandi paesi mondiali e, nei diciannove anni di questo secolo, non vi è stata alcuna crescita. Nella pur sfortunata storia d'Italia non abbiamo mai avuto un periodo di stagnazione così prolungato. E lo abbiamo avuto in una fase di discreta, anche se rallentata, crescita dell'economia mondiale.

Per non inondare il lettore di inutili dati mi basta elencare che, in termini reali, negli ultimi dieci anni il Prodotto Interno Lordo Italiano è calato dello 0,3% all'anno, mentre è cresciuto dell'1,3% in Germania e dello 0,9% in Francia. Se poi vogliamo prendere in considerazione gli addetti all'industria manifatturiera, i nostri lavoratori sono passati dai 4,5 milioni del 2008 ai 3,9 del 2018 mentre, nello stesso arco di tempo, in Germania sono cresciuti da 7,4 a 7,7 milioni. L'Italia è l'unico grande paese europeo che non ha recuperato né sviluppato né addetti dopo la crisi.

Continua a pag. 42

# «Università, spazio ai giovani»

► Il rettore della Federico II nominato ministro: «Troveremo il miliardo che manca»  
La scuola, separata dagli atenei, alla Azzolina. Esulta il Pd, delusione tra i Cinquestelle

### Serie A, il bilancio del 2019



Nelle foto, in alto da sinistra in senso orario, il portiere del Napoli Meret, l'ex allenatore azzurro Ancelotti, l'attaccante del Milan Piatek e il tecnico dell'Atalanta Gasperini

## Meret top, incubo Ancelotti Super Atalanta e flop Milan

Bruno Majorano a pag. 16

### L'analisi

## OTTIMA SCELTA MA ORA SERVONO RISORSE VERE

Mauro Calise  
La nomina di due ministri, alla Scuola e all'Università, è una triplice ottima notizia. Primo, si pone fine - speriamo definitivamente - all'equivoco che ci si possa occupare, al tempo stesso, di asili nido e ricerca accademica. Se non bastasse l'eterogeneità dei comparti, i numeri del personale sono da brividi: un milione solo i docenti della scuola. Continua a pag. 43

### Bilancio di fine anno

## Il premier dice no a nuovi gruppi «Salvini pericoloso»

Conte dice no ai nuovi gruppi e attacca la leadership di Salvini fatta di «strappi e slabbature istituzionali», che ritengo «insidiosa», dice il premier. E aggiunge: «Dal leader del Carroccio strappi istituzionali, cambieremo i decreti sicurezza». Durante la conferenza stampa di fine anno, poi, il premier annuncia: «Agenda 2023: fisco, giustizia, concessioni. Da gennaio parte una maratona di tre anni». Pirone a pag. 4

### Le interviste del Mattino Giuseppe Provenzano

## «Sud, spesa centralizzata e sgravi-lavoro alle donne»

Il ministro: «A gennaio il piano Mezzogiorno. Investimenti, acceleriamo»

Nando Santonastaso  
Tra le misure per il Sud approvate nella legge di Bilancio regole centralizzate per accedere ai fondi e sgravi-lavoro alle donne. Il ministro Provenzano annuncia anche che «siamo riusciti a salvare 3 miliardi di fondi europei che rischiavamo di dover restituire». E aggiunge: «Dal modello Campania una spinta per l'innovazione. A gennaio il piano Mezzogiorno. Sugli investimenti acceleriamo». A pag. 7

### Le strategie

## «Europa 2020» l'Italia centra solo un obiettivo su 5

Marco Esposito  
Europa 2020, cos'è rimasto di quella strategia? I numeri sono lì a certificare un quasi completo fallimento dell'Italia e del suo Sud: centrato solo un obiettivo su 5. A pag. 6

### L'Uovo di Virgilio Belisario Corenzio

## Gli affreschi del pittore maledetto riemergono dal buio dell'Archivio

Vittorio Del Tufo

Un tesoro di inestimabile valore sta riemergendo dalla polvere del tempo e della storia, e l'Uovo di Virgilio è in grado di mostrarlo. Nei locali dove oggi ha sede l'Archivio di Stato, che un tempo ospitava il grande complesso monastico dei benedettini, i lavori di restauro nell'antica Sala del Capitolo stanno lentamente riportando alla luce gli affreschi perduti di Belisario Corenzio, genio della pittura napoletana del '800.



In Cronaca

PROVA SUSTENIUM PLUS con l'aggiunta di CREATINA  
DOPO L'INFLUENZA NON RIESCI A RIPARTIRE?  
LA SPINTA CHE TI SERVE





# Il Messaggero



211 € 1,40\* ANNO 141-N° 567 ITALIA  
Sped. in A.P. 0133/2002 conv. L. 4/2004 art. 1 c. 1 BCB RM

NAZIONALE



Domenica 29 Dicembre 2019 • Sacra Famiglia/s. Davide

IL GIORNALE DEL MATTINO

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

**Lo speciale**  
**Terzo Millennio**  
i primi venti anni  
tra crisi, social  
e terrorismo  
Nordio alle pag. 18 e 19



**Tre show a Roma**  
**Nicola Piovani:**  
«Suono le mie radici  
per ricordare  
De André e Cerami»  
Ippaso a pag. 22



**Sci azzurro**  
**Paris re di Bormio**  
vince ancora  
la Libera e ora guida  
la Coppa del Mondo  
Nicolielo nello Sport



**LA MAGIA DEL DIGITALE**  
2 mesi a soli 6€  
vai su: [shop.ilmessaggero.it/italia](http://shop.ilmessaggero.it/italia)

**Lotta all'evasione**  
**La paralisi**  
**italiana**  
**e la possibile**  
**vita d'uscita**

Romano Prodi

Alla fine di dicembre si usa fare il consuntivo dell'anno trascorso e si cerca di prevedere come saranno i prossimi mesi. Dopo tanti anni di quest'esercizio mi sono stancato di riflettere sulle ragioni che ci hanno portato a crescere di un centesimo in più o in meno e sul perché lo scenario non cambierà più di tanto nel prossimo anno. Credo infatti che ci sia bisogno di ragionare sul lungo periodo, di capire perché siamo da troppo tempo la pecora nera della crescita economica mondiale e di fare presente che, se si vuole uscire da una malattia cronica, occorrono medicine amare e, soprattutto, occorre un cambiamento delle regole di vita.

È inutile negarlo: da quasi 25 anni la nostra vita economica si è distaccata da quella di tutti gli altri grandi paesi mondiali e, nei diciannove anni di questo secolo, non vi è stata alcuna crescita. Nella pur sfortunata storia d'Italia non abbiamo mai avuto un periodo di stagnazione così prolungato. E lo abbiamo avuto in una fase di discreta, anche se rallentata, crescita dell'economia mondiale.

Per non inondare il settore di inutili dati mi basta elencare che, in termini reali, negli ultimi dieci anni il Prodotto Interno Lordo Italiano è calato dello 0,3% all'anno, mentre è cresciuto dell'1,3% in Germania e dello 0,9% in Francia.  
*Continua a pag. 9*

## Conte toglie l'Università a M5S

► Sdoppiato il Miur: alla grillina Azzolina la Scuola, Ricerca al rettore napoletano Manfredi Ok dal Colle. Il premier: «No a nuovi gruppi. L'idea di Salvini della leadership è insidiosa»

ROMA Conte sdoppia il Miur: per Scuola e Ricerca due ministri. Canettieri, Conti e Pirone alle pag. 2, 4 e 5

Svolta all'antivigliia di Natale, soluzione finale entro Capodanno



## Cessione Roma, ormai ci siamo: tra Friedkin e Pallotta 20 milioni

Dan Friedkin e (nel tondo) James Pallotta

Carina, Dimito, Lengua e Trani nello Sport

L'analisi

L'esempio tedesco per frenare la fuga dei cervelli

Gianfranco Viesti

Il nuovo ministro Manfredi avrà sul suo tavolo tanti dossier: è molto positivo che abbia già dichiarato di voler affrontare la questione territoriale dell'università italiana.  
*Continua a pag. 20*

L'intervista

Il nuovo ministro «Potenziamo subito gli atenei del Sud»

ROMA «Potenziare gli atenei del Sud e trattenere i cervelli in Italia» sono le due priorità del nuovo ministro all'Università e alla Ricerca Gaetano Manfredi. «Punto a 10.000 assunzioni nei prossimi 5 anni» annuncia a *Il Messaggero*.  
Loiaccono a pag. 3

## In Corso Francia i pedoni passano ancora con il rosso

► Il reportage. Non ha insegnato nulla la tragedia di Gaia e Camilla: uno su due attraversa senza regole

Alessia Marani e Camilla Mozzetti

La lezione di Gaia e Camilla investite e uccise mentre attraversavano con il semaforo rosso non è bastata. La metà delle persone che attraversa Corso Francia lo fa fuori dalle strisce e con il semaforo verde per le auto. E tra questi ci sono molti adulti.  
A pag. 13  
Allegri a pag. 13

L'inchiesta sui rimborsi

Sanremo, l'albergatore: false fatture o addio Rai

Spese gonfiate per le trasferite a Sanremo per il Festival. Un albergatore rivela: fatture false per avere i dipendenti Rai.  
A pag. 14

**Impianti subito riaperti**  
**Val Senales, valanga**  
**travolge donna**  
**con due bambine**

Claudia Guasco

Una nuova strage in montagna. Una donna, la figlia di 7 anni e un'altra bambina, tutte di nazionalità tedesca, sono morte mentre scivavano travolte da una valanga che ieri a mezzogiorno si è abbattuta su una pista a 2.400 metri di quota, sul ghiacciaio della Val Senales, in Alto Adige.  
A pag. 12



**SPADA**  
ROMA

*Buone Feste*

ROMA - NAPOLI - MILANO - FIRENZE - VENEZIA - PALERMO  
shop online: [spadaroma.com](http://spadaroma.com)

**OTTIMI INFLUSSI PER LA VERGINE**

Buona domenica, Vergine! Alcuni ottimi aspetti, per il lavoro e gli affari, anticipano gli influssi che vi accompagneranno nel 2020. Inizia la straordinaria protezione di Mercurio in Capricorno, e questo significa per voi certamente anche fortuna e amore.

Basta un solo giorno, una sola notte, e le cose cambiano nel senso voluto. Le tentazioni di Marte... dal sensuale Scorpione (sotto il vestito, rosso), Auguri.

© IPRESOLUZIONE INDIVIDUALE  
L'oroscopo all'interno

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



# il Resto del Carlino

DOMENICA 29 dicembre 2019  
1,60 Euro

Nazionale

FONDATA NEL 1885  
www.ilrestodelcarlino.it



Verso le elezioni regionali in Emilia Romagna del 26 gennaio  
**Bonaccini-Borgonzoni, rush finale**  
**Il governatore presenta la squadra**  
**col sindaco di Milano Sala**  
Del Prete e commento di Boni a pagina 4



## Conte ai ribelli: restate con Di Maio

Il discorso del premier. Puntello a M5s e governo, veleni con Salvini. Due ministri per scuola e università Servizi e Marmo alle p. 6, 7 e 9

La politica, la scienza e noi

### Ma nel 2020 saremo felici soltanto se

Michele Brambilla

**I**eri il presidente del Consiglio ha analizzato il 2019 e strologato sul 2020. Lo stesso farà, fra poche ore, quello della Repubblica. E lo stesso farà ciascuno di noi in questo poco tempo che ci separa dal Capodanno. Ma, con tutto il rispetto per i due presidenti, nel nostro personalissimo bilancio e nei nostri personalissimi auspici non ci sarà granché di quanto ascoltato nei due discorsi istituzionali. Parliamo tutti tanto di politica, anche troppo, soprattutto noi dei giornali: ma in questi giorni è altro a rendere ciascuno di noi soddisfatto o deluso per i dodici mesi trascorsi, e fiducioso o sconfortato per quelli che ci attendono.

Continua a pagina 2

SARÀ UN ANNO DA FAVOLA PER LA RICERCA. MA OCCHIO ALLE TASCHE: ECCO DOVE INVESTIRE

### VADO SU MARTE

Guadagnucci e Comelli alle p. 2 e 3



DALLA CITTÀ

La sorpresa di Capodanno

### L'Asinelli si illumina con il tricolore per San Silvestro

Orlandi in Cronaca

Furto nella notte

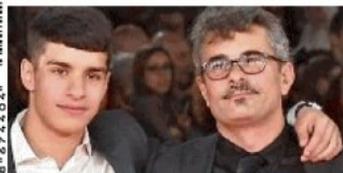
### Matis senza tregua: ladri in azione, rubato l'incasso

Tempera in Cronaca

Fortitudo in campo a Trieste

### Virtus-Milano, al PalaFiera arriva Messina

Caniato, Gallo e Selleri nel QS



Il nostro sondaggio: resa dei genitori  
**Lo sballo dei figli «È fuori controllo»**

Noto a pagina 13



Sue Lyon, icona a 14 anni con Kubrick  
**Addio a Lolita seduttrice bambina**

Di Clemente a pagina 11

IL CAMBIO DI STAGIONE RICHIEDE PIÙ ENERGIA?

**SUSTENIUM PLUS**  
LA STAGIONE CAMBIA, L'ENERGIA RESTA!

Cli integratori alimentari non vanno intesi come sostituti di una dieta varia, equilibrata e di sana dieta di vita sana.



**CAILLI**  
 DON PERIGNON  
 € 129,90 al pz.  
 Via Trebisonda 56C

DOMENICA 29 DICEMBRE 2019

# IL SECOLO XIX

**CAILLI**  
 Champagne  
 Veuve Clicquot  
 € 26,90  
 Via Trebisonda 56C

QUOTIDIANO FONDATAO NEL 1886 - EDIZIONE GENOVA

1,50C - Anno CXXXIII - NUMERO 303, COMMA 20/B. SPEDIZIONE ABB. POST. - GR.50 - MANZONI & C.S.P.A. Per la pubblicità su IL SECOLO XIX e RADIO 19 Tel. 010.5388.200 www.manzoniadvertising.it

GNN

## AUTOBOMBA A MOGADISCIO 90 MORTI AL CHECK-POINT

MARTINELLI E SEMPRINI / PAGINA 8



## IL REPORTAGE Così il terrorismo islamico arruola pastori e nomadi

DOMENICO QUIRICO / PAGINA 9

### INDICE

Primo Piano	Pagina 2
Cronache	Pagina 10
Economia-Matrimo	Pagina 15
Genova	Pagina 18
Cinema/Tv	Pagina 35-37
Xite	Pagina 38
Sport	Pagina 42
Netto	Pagina 47

### IL BILANCIO DI FINE ANNO

## Scuola-Università, i ministri sono due Conte sfida Salvini «Crea strappi»

In due ore e 40 minuti di conferenza stampa di fine anno, il premier Giuseppe Conte ha lanciato ieri due messaggi politici forti, insieme all'annuncio che saranno due i ministri che sostituiranno il dimissionario Fioramonti perché il dicastero dell'Istruzione viene sdoppiato: Lucia Azzolina avrà la Scuola e Gaetano Manfredi Università e ricerca. Con il primo messaggio politico Conte si è proposto come l'anti Salvini. Del numero uno della Lega ha detto che «interpreta la sua leadership in modo insidioso, crea strappi». Con il secondo messaggio Conte ha voluto sottolineare di essere uomo super partes e non di partito: «Non ho necessità di avere un gruppo di riferimento», ha detto.

CAPURSO, GIOVANNINI E MARTINI / PAGINE 6 E 7

### POLEMICA SULLA RESPONSABILITÀ DEGLI INTERVENTI E IL TAGLIO DEI CONTRIBUTI PER GENOVA PREVISTO DAL MILLEPROROGHE

## Liguria, cause per lo stress da coda Scontro aperto Regione-governo

Prima iniziativa giudiziaria: «Danni psicofisici e sul lavoro». Dopo i disagi, Autostrade riduce i cantieri

Scattano le prime richieste danni degli automobilisti rimasti intrappolati per ore, sulle autostrade liguri. Venti genovesi hanno formalizzato una class action e fatto causa ad Autostrade per lo stress che le code hanno provocato: «Subito danni psicofisici e sul lavoro». Sulla paralisi e il caos provocato dai cantieri è intanto scontro aperto tra la Regione e il governo. Esplose la polemica anche sul taglio dei contributi previsti per Genova dal Milleproroghe, e Autostrade, dopo i disagi, riduce i cantieri.

COLUCCIA, DE FAZIO, GRASSO, INOCC, SCULLI EVIDOVA / PAGINE 2, 3, 18 E 19

### L'INTERVISTA

## Il procuratore Cozzi: «Negate ai cittadini le possibili alternative»

Francesco Cozzi, procuratore capo di Genova, critica l'azione di Autostrade. «Giusto provvedere - ha detto - ma lo si doveva fare in modo da evitare queste code chilometriche. È mancata una comunicazione efficace per dare ai cittadini la possibilità di alternative».

FREGATTI / PAGINA 18

### GLI AUTOMOBILISTI-LETTORI

## In migliaia di mail, post e telefonate al Secolo l'ira degli intrappolati

Decine di mail, un migliaio di commenti sui nostri canali social, numerose telefonate in redazione: gli automobilisti-lettori hanno testimoniato così al Secolo XIX lo sconcerto, la frustrazione e la rabbia per i disagi patiti in coda.

SERVIZIO / PAGINE 2 E 3

### LA DOMENICA



MAURIZIO MAGGIANI

## Nel Duemiladiciannove ho riscoperto l'amore per il destino della cosa pubblica

Gli anni non passano. Diciamo così, che gli anni passano, ma non è vero restano lì, magari non li vediamo, forse riusciamo a dimenticarli, ma ci sono e si ricordano di noi, e vengono a ingombrarci; per questo diventiamo vecchi, perché gli anni trascorsi ma non passati ci si affollano attorno e addosso, pesanti di ciò che è accaduto e di ciò che per causa della loro venuta ancora accadrà, buono o brutto che sia. Per questa ragione fare i consuntivi di fine anno e declinare bilanci, è un giochino fatuo, la storia non finisce mai, niente si compie e si conclude. Ma ci sono i ricordi, quelli sì, i ricordi che ci lasciano immagini che diventano album da sfogliare quando si ha un po' di tempo, metti appunto in questi giorni di festa, quando per noi che godiamo del privilegio, anche solo digerire la crupala ci impone lunghe soste nell'innamità. Allora facciamo così, se ti dico Duemiladiciannove, cosa ti ricordi? Tante cose, dovrei dire le solite cose, perlopiù tragedie in mare e in terra, ma una cosa si davvero inaspettata, sono tornato dopo non so più quanti anni a guardare la televisione.

SEQUE / PAGINA 13

### IL COMMENTO

FEDERICO GEREMICCA

## PIÙ POLTRONE PER PUNTELLARE LE DEBOLEZZE

Se le chiacchiere ci hanno raccontato che questa sarebbe stata la legislatura "del cambiamento", della fine degli sprechi e della casta (e anche della pacchia, per qualcuno), i fatti non confermano. Per esempio, innumeri della composizione complessiva del governo, che oggi tornano all'attenzione in ragione dello sgoiamento del ministro che fu del professor Lorenzo Fioramonti. Quei numeri dicono che dopo la lenta e faticosa riduzione avviata nella passata legislatura dai governi Letta (63), Renzi (62) e Gentiloni (61) ci voleva l'arrivo del "governo del cambiamento" gialloverde (65) per far tornare a crescere il plotone di ministri, viceministri e sottosegretari: e l'avvento di quel giallorosso per confermare il non invidiabile exploit.

L'ARTICOLO / PAGINA 6



## Valanga in pista: muoiono una donna e due bambine

I soccorsi (nella foto Ansa) sulla pista della Val Senales, in Alto Adige, teatro della tragedia

PADOVANI / PAGINA 10

### L'IMPRESA

## Sci, doppio trionfo per Paris Ora sogna la Coppa

DANIELA COTTO

Dominik Paris vola sulla pista Stelvio di Bormio: seconda vittoria in due giorni, quinta in discesa libera su uno dei tracciati più impegnativi del Giro Bianco. Un trionfo che lo lancia anche in testa alla classifica di Coppa del Mondo, traguardo raro per uno specialista della velocità, ma vista la forma dell'azzurro sognare non è vietato.

L'ARTICOLO / PAGINA 46

### LA STORIA

## La misteriosa migrazione delle orche nel Mediterraneo

MARCOMENDUNI

Un viaggio lungo seimila chilometri, dall'Islanda, dove erano state avvistate per la prima volta nel 2014 e poi nel 2017. Poi il via a una delle migrazioni più lunghe mai testimoniate, un record. Sono arrivate venerdì sera nello stretto di Messina le orche che per giorni hanno nuotato nel Mar Ligure dopo essere apparse, inaspettate, il primo dicembre davanti al porto di Pra'.

L'ARTICOLO / PAGINA 13

**poke AND BOWL**  
 (BROADSIDE)  
 Il primo hawaiano a Genova  
 Via XII Ottobre 130 R | 010.08.99.980  
 P O K E A N D B O W L . I T

**AURUM** 1962  
 COMPRO  
 ORO e ARGENTO  
 SEDE STORICA  
 SERVIAMO TUTTI  
 COMPRIAMO TUTTO  
 Genova - Corso Buenos Aires 81 r  
 24h (orario 24h) - Tel. 010.53.88.200



€ 2,50 in Italia — Domenica 29 Dicembre 2019 — Anno 155°, Numero 357 — [Issole24ore.com](http://Issole24ore.com)

Poste Italiane SpA, in A.P. - D.L. 365/2003 art. 1, c. 46/bis, art. 1, c. 1, DCE Milano



# Il Sole 24 ORE

Fondato nel 1865  
Quotidiano  
Politico Economico Finanziario Normativo

A tavola con  
**Liliana Cavani**  
«IL MIO CINEMA  
UN SUCCESSO,  
MAI INSEGUITO  
IL MERCATO»

di Paolo Bracco  
a pagina 7

Regista  
Liliana Cavani



Macron passa alla fase due: economia e consensi — P. 5      Gas, tutte le vie portano a Mosca — P. 6      Attentato a Mogadiscio, oltre 90 morti — P. 5

## domenica

Classici  
inglesi  
Saggi di pura  
saggezza  
firmati  
Samuel Johnson

di Luigi Sampiero  
a pagina 17



Albert Camus  
Fedele alla bellezza  
e agli oppressi

Goffredo Folli — pag. 21

Adolf Hitler  
Alla ricerca del lato  
umano del mostro

Emilio Gentile — pag. 23

## lifestyle

Buoni appetiti  
Cenoni e menù  
che hanno  
fatto la storia

di Stefano Sella — a pagina 14



## lunedì

Calendario 2020  
Immobili, auto e famiglia: guida  
alle 135 novità del nuovo anno



**GIOVANNI RASPINI**  
milano roma firenze venezia verona napoli mosca montecarlo londra

# Atlantia, stop all'indennizzo L'Anas potrà subentrare

Milleproroghe. Inasprita la norma sull'estinzione della concessione, ora rischio ricorsi. Il premier: «Non faremo sconti». La Rc auto familiare slitta al 16 febbraio

Lo scontro tra Governo e Autostrade per l'Italia si sta avvertendo lungo un percorso accidentato dal quale potrebbe essere difficile uscire se non con lo svantaggio di tutte le parti coinvolte. L'esecutivo ha dato ieri forma alle promesse dei giorni scorsi che inaspriva la norma del Milleproroghe con la quale intende ottenere la revoca della concessione autostradale che fa capo ad Aspi e che i politici vorrebbero ottenere entro gennaio. L'articolo 37, dedicato alle concessioni autostradali, prevede tra l'altro il subentro dell'Anas - in caso di estinzione della concessione a causa di inadempimento del concessionario - e restrizioni delle possibilità di indennizzo. **Laura Serzani** — a pag. 3

Il governo ha deciso di inasprire la norma del Milleproroghe che regola l'estinzione delle concessioni autostradali. La nuova disposizione prevede che, in caso di inadempimento del concessionario, l'Anas potrà subentrare. Il premier ha precisato che non faremo sconti. La Rc auto familiare slitta al 16 febbraio.

### GIGANTI DELLA RETE

Web tax, 108 milioni in più  
e il gettito sale a 708 milioni

Alessandro Galimberti — pag. 9

L'INCHIESTA. TUTTO ESAURITO A FINE ANNO, TEST IN ATTESA DELLE OLIMPIADI



## Turismo invernale, sulle Alpi business da 10,5 miliardi

Filomena Greco — a pagina 8

Nella foto, Col Drusciù a Cortina D'Ampezzo

## «Se il mercato fallisce l'intervento statale non è una eresia»

### L'INTERVISTA

DOMENICO SINISCALCO



«Il 2020? Vedo grigio-rosa, il grande malato d'Europa rischia di essere Berlino»

«Non ritengo che, dove il mercato ha fallito, l'intervento pubblico debba considerarsi necessariamente un'eresia. Il ciclo politico liberale è finito, il Paese

ha bisogno di soluzioni e l'intervento dello Stato, valutando caso per caso, non può essere considerato il male se porta a soluzioni nell'interesse di tutti». Domenico Siniscalco, ex ministro e ora country head per l'Italia di Morgan Stanley, sfodera con il Sole 24 Ore il suo rinnovato approccio «pragmatico». E per il 2020 vede grigio-rosa: «L'Europa non va male, l'Italia neanche, il grande malato d'Europa rischia di essere non l'Italia ma la Germania, basta guardare l'andamento di produzione industriale, settore auto e banche. È un dato di fatto che in questa fase l'Italia non è nel radar degli investitori». **Alessandro Graziani** — a pag. 4

### CALCIO INTERNAZIONALE

Altro che Brexit, la Premier vola con Amazon tv e Boxing day

di Marco Bellinzoso e Benedetto Gardina — a pagina 21

## Conte: più pubblico nelle crisi aziendali Il Fisco va riformato

### BILANCIO DI FINE ANNO

Sdoppiato il Ministero: Azzolina alla Scuola e Manfredi all'Università

«Tra le cose da fare solo due gradi di giudizio nel processo tributario»

Alquote Irpef «ridotte e rimosse» per il ceto medio, processi più veloci per compensare gli effetti della nuova prescrizione, più infrastrutture e manutenzione. Sono le priorità per il rilancio dell'azione di governo indicate ieri dal premier Giuseppe Conte. Con l'annuncio di due



nuovi ministri al posto di Lorenzo Fioramonti (Lucia Azzolina alla Scuola e Gaetano Manfredi all'Università) e la «benedizione» dell'intervento pubblico nei settori in crisi quando può risultare strategico. «Ma non è l'apertura al dirigitismo». **Marta Perrone** — a pag. 2

### LETTERA AL RISPARMIATORE

Technogym, l'allenamento 4.0 rinforza la crescita del fatturato

di Vittorio Carlini — a pagina 30

### CONSIGLIO UE

## IL FUTURO DELLE EUROPA DIPENDE DAL FISCO

di Sergio Fabbrini

Tra poco inizierà la discussione sul futuro dell'Europa che durerà più di due anni. La sua organizzazione sarà stabilita dal Consiglio europeo (dei Capi di Governo nazionali) che si terrà a gennaio. Essa avrà la forma di una Conferenza in progress che dovrà coinvolgere cittadini e istituzioni europee e nazionali. Occorrerà capire se l'Unione europea è adeguata rispetto agli obiettivi che vuole raggiungere. A cominciare dalle priorità identificate dalla presidente della Commissione, Ursula von der Leyen (intervista a «la Repubblica» di venerdì scorso): rendere l'Europa ambientalmente neutrale (con il green deal), stabilizzare l'eurozona, controllare i flussi migratori e trasformare quest'ultima in un settore produttivo. Contemporaneamente, il prossimo gennaio, il Consiglio europeo avvierà la discussione sul bilancio plurennale (2021-2027) dell'Ue. Le due discussioni (sul presente del bilancio e sul futuro dell'Europa) sono in realtà strettamente collegate. Vediamo perché.

La Conferenza è necessaria perché le cose non vanno bene. E non vanno bene perché l'Ue non riesce a fare cose che dovrebbe fare (mente, allora, fa le cose che potrebbe non fare). Per sopravvivere, cioè inevitabile, dato che l'Ue è (per loro) un progetto innaturale. Di naturale (per loro), c'è solamente lo Stato nazionale. Postura storicamente infondata, a cui gli europei hanno opposto due diverse prospettive per risolvere le difficoltà decisionali dell'Ue. Per gli europeisti che sostengono la prospettiva integrativa, il futuro dell'Ue è stato costruito al non rispetto delle regole collettivamente concordate, oppure all'assenza di solidarietà tra gli Stati o ancora all'arroganza di alcuni Stati verso altri.

— Continua a pagina 7

### POLITICHE MONETARIE

## LE BANCHE ITALIANE E IL FRENO BCE ALLE RISERVE

di Marcello Minenna

Due mesi dopo i grandi movimenti di liquidità tra banche europee a seguito del varo della normativa sul tiering delle riserve, sono stati finalmente pubblicati i dati che permettono una ricostruzione completa del fenomeno. Come confermato dal Presidente della Banca Centrale Europea (Bce) Christine Lagarde, il tiering si è rivelato una misura utile a mitigare parzialmente gli effetti collaterali dei tassi di interesse negativi. Con il nuovo regime infatti un ammontare di riserve pari a 6 volte la riserva minima obbligatoria detenuto sui conti correnti presso le banche centrali nazionali (l'icn) è stato esentato dal pagamento del tasso dello -0,5%, che rimane invece dovuto per le somme in eccesso e per quelle detenute sui conti di deposito in Bce. Ciò ha creato un incentivo al trasferimento di liquidità tra conti di banche tedesche, olandesi e belghe verso l'Italia per sfruttare una possibilità di arbitraggio.

— Continua a pagina 30





# IL TEMPO

QUOTIDIANO INDIPENDENTE



Domenica 29 dicembre 2019  
Anno LXXV - Numero 357 - € 1,20  
S. Tommaso Becket vescovo

Direzione, Redazione, Amministrazione 00187 Roma, piazza Colonna 366, tel 06/675.881 - Spedizione in abbonamento postale - D.L. 353/2003  
(conv. in L. 27/02/2004 n.46) art. 1 comma 1, DCB ROMA - \*Abbonamenti a Viterbo e prov.: Il Tempo + Corriere di Viterbo €1,20a Rieti e prov.: Il Tempo + Corriere di Rieti €1,20  
a Latina e prov.: Il Tempo + Latina Oggi €1,50a 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](http://www.ilitempo.it)  
e-mail: [direzione@ilitempo.it](mailto:direzione@ilitempo.it)

## LA CONFERENZA DI FINE ANNO DEL PREMIER

# Conte si sbianchetta da solo

Il capo rossogiallo cancella quello del governo gialloverde. La Gregoretti? Non ricorda più L'iva? L'aveva messa qualcun altro, lui eroico invece l'ha tolta. Quota cento? Mai voluta

Solimene alle pagine 2 e 3

### Il Tempo di Oshø

## Magia: da un ministero spuntano fuori due poltrone

La Rosa a pagina 7



**"Già che ce stavi potevi separà pure Università e Ricerca, così svortavamo 'n'artra poltrona"**

**Si salvi chi può**  
**L'Italia ostaggio dei manettari**  
Bonafede e soci vogliono un Paese di processati a vita



Bisignani a pagina 9

**5 stelle a pezzi**  
**Scisma grillino**  
**Di Maio trema**  
Una dozzina di eletti tentati dallo strappo per creare un gruppo

Mineo a pagina 5

**Campidoglio**  
**«Nuovo sindaco? Dev'essere di FdI»**

Il capogruppo De Priamo  
«La scelta del nome questa volta spetta a noi»

Magliaro a pagina 14

**La protesta**  
**Duemila in piazza**  
**contro la discarica**  
Tragiatella si mobilita  
«No allo smaltimento sulla Braccianese»



Sbraga a pagina 18

## La Capitale delle strade al buio. Rete da rifare

Non solo Corso Francia: in mezza Roma vie senza luce. Acea ha un piano, nessuno l'ascolta

### La morte di Gaia e Camilla

La verità sulla tragedia dai nuovi filmati

Ossino a pagina 17

Strade costantemente poco illuminate, dove mancano proprio i lampioni (o, peggio, sono coperti dalle fronde degli alberi che non vengono potati) o in cui l'illuminazione pubblica è insufficiente. Il piano di restyling dell'illuminazione pubblica romana è stato presentato in dettaglio non molto tempo fa, ma la rete è tutta da rifare.

Conti a pagina 16

### I furbetti del ribasso

I saldi (col trucco) sono già cominciati

Verucci a pagina 15



CONTINI  
GALLERIA D'ARTE  
**MANOLO VALDÉS**  
Galleria d'Arte Contini  
Venezia  
Cortina d'Ampezzo



**Il diario**  
di Maurizio Costanzo

**S**traordinari cinesi. Pensate che un marito ha accompagnato la moglie per una visita di controllo sulla gravidanza in corso. Dato però che la sala d'aspetto era gremita e quindi non c'era posto, l'uomo si è fatto sedia per non far stancare la moglie. Non ho mai letto una cosa del genere, mi è venuto il dubbio fosse una fake news ma poi ho pensato che i cinesi da secoli c'insegnano comportamenti nel bene e nel male. In questo caso nel bene. Vuoi vedere che quel marito una volta diventato padre si trasformerà in tavolo per far mangiare il bimbo? E, in un estremo slancio, può anche diventare temporaneamente biberon. Il figlio certamente apprezzerà.

# LA NAZIONE

DOMENICA 29 dicembre 2019  
1,60 Euro

Nazionale

FONDATO NEL 1859  
www.lanazione.it



Massa, portata a spalla sulla Apuane

**Jenny tocca la vetta  
Batte la disabilità  
grazie ai suoi amici**

Scolaro a pagina 14



## Conte ai ribelli: restate con Di Maio

Il discorso del premier. Puntello a M5s e governo, veleni con Salvini. Due ministri per scuola e università Servizi e Marmo alle p. 6, 7 e 9

Pensieri sul nuovo anno

### Se l'ottimismo sembra un'idea dell'altro mondo

Agnese Pini

**I**l 2019 è stato durissimo, allora almeno facciamoci coraggio: il 2020 sarà il migliore degli anni possibili nel migliore dei mondi possibili. Lo so, messa giù così suona seccante e più improbabile di un racconto di fantascienza. Ma il premier Conte un anno fa non ha detto una cosa poi tanto diversa ("il 2019 sarà bellissimo"), superato in ottimismo cialtrone solo da Di Maio quando abolì la povertà: sappiamo bene come è andata a finire. Il risultato è che ormai gli italiani sono praticamente pronti a tutto, niente turba più le nostre digestioni: ci siamo abituati alla visione dei corpi sudati dei politici in costume da bagno, al crollo dei governi a Ferragosto, alle Finanziarie fatte per non cambiare sostanzialmente nulla.

Continua a pagina 2

SARÀ UN ANNO DA FAVOLA PER LA RICERCA. MA OCCHIO ALLE TASCHE: ECCO DOVE INVESTIRE

## VADO SU MARTE

Guadagnucci e Comelli alle p. 2 e 3



DALLE CITTÀ'

Lui aveva 93 anni, lei 88

### Uccide la moglie poi si spara Tragedia alle Cure

Spano nel QN e in cronaca

Oggi i funerali, taxi a lutto

### L'addio a Ghirelli Appello di Salvini: non dimentichiamo

Servizio in cronaca

Il nuovo allenatore viola

### Ecco Iachini: «La mia squadra tutta grinta»

Servizi nel QS



Il nostro sondaggio: resa dei genitori  
**«Lo sballo dei figli è fuori controllo»**

Noto a pagina 13



Sue Lyon, icona a 14 anni con Kubrick  
**Addio a Lolita  
seduttrice bambina**

Di Clemente a pagina 11

IL CAMBIO DI STAGIONE RICHIEDE PIÙ ENERGIA?

**SUSTENIUM PLUS**  
LA STAGIONE CAMBIA, L'ENERGIA RESTA!

*Gli integratori alimentari non vanno intesi come sostituti di una dieta varia, equilibrata e di sana dieta di vita sana.*





# la Repubblica



Fondatore Eugenio Scalfari

L'Espresso

Direttore Carlo Verdelli

Anno 44 - N°306

Domenica 29 dicembre 2019

Oggi con L'Espresso

In Italia € 2,50

### L'editoriale

## La missione di Francesco e la fratellanza nel Dio unico

di Eugenio Scalfari

Nel presepe anche noi riviviamo l'esperienza di guardare il Bambino Gesù e sentire che il Dio ci sorride e sorride a tutti i poveri della terra, a tutti quelli che aspettano la salvezza, che sperano in un mondo più fraterno dove non ci siano più guerre e violenze», lo ha detto papa Francesco sabato 21 dicembre ai dipendenti della Curia del Vaticano.

Inizio dalle parole del vescovo di Roma, vale a dire il pontefice, che quando fu eletto prese il nome di Francesco d'Assisi, mai usato prima. Gli avevo domandato a suo tempo perché quel nome e lui mi rispose che nessun Papa prima di lui aveva preso quel nome, un nome rivoluzionario e al tempo stesso mistico in ogni atto della sua vita.

Stiamo attraversando un periodo della storia del mondo che è dominato da dittatori, ciascuno dei quali è avversario degli altri o alleato per mantenere il proprio potere assoluto su tutti i sudditi. Non è un bel periodo da questo punto di vista ma è la trasformazione della società che ha di fatto smarrito la libertà e la democrazia.

Francesco è nel suo campo al vertice di tutti i fedeli, ma non soltanto: è convinto dell'unicità di Dio e per affermare e diffondere questa unicità sostiene la fratellanza e tutto ciò che ne deriva. Ho avuto modo in varie occasioni di incontrarlo e di scambiare con lui le nostre idee.

● continua a pagina 35

### IL BILANCIO DI UN ANNO

# Fare i conti con Conte

Discontinuità del premier con il suo governo precedente: «Abbiamo messo in salvo il Paese, ora una maratona di tre anni per le riforme. Cambieremo i decreti sicurezza. Salvini? Insidiosa la sua idea di leadership»

**Istruzione divisa: Azzolina alla scuola, Manfredi all'Università**

Altan

UN PO' DI BUONA VOLONTÀ:  
RAMMOLLITEVI.



Il premier Conte vede davanti a sé «una maratona di tre anni». «Marceremo spediti però», giura. «Se cade il Conte bis non ci sarà un Conte ter, per carità!». La conferenza di fine anno del premier vive dell'annuncio di due nuovi ministri al posto del dimissionario Lorenzo Fioramonti: Lucia Azzolina, 55, 37 anni, attuale sottosegretario alla scuola, nuova ministra all'Istruzione; e Gaetano Manfredi, 55 anni, rettore dell'Università Federico II di Napoli, ministro dell'Università e della Ricerca. In tre ore Conte ha tracciato le linee guida del governo nel 2020.

di **Bottura, Sannino Vecchio e Zunino**  
● alle pagine 2, 4 e 5

### Il personaggio

## La nascita del contismo

di Francesco Merlo

Con uno spavaldo, interminabile saggio crociano di filosofia di me stesso, è nato ieri «il contismo» come scienza politica della porta sempre chiusa che rimane sempre aperta.

● a pagina 3

### Tragedia in Val Senales

## Valanga su una pista da sci morte mamma e due bimbe



di Sandro De Riccardis e Andrea Selva ● alle pagine 18 e 19

DOPO L'INFLUENZA NON RIESCI A RIPARTIRE?

PROVA **SUSTENIUM PLUS** con l'aggiunta di **CREATINA**

IL TUO PRONTO SOCCORSO

LA SPINTA CHE TI SERVE

ANCHE IN TAZZINA CALDA

MENARINI

Sue Lyon aveva 73 anni

**Addio Lolita il sogno proibito che fu**

di Stefano Massini

Lecca-lecca e occhiali da sole a forma di cuore. Fu questo il binomio con cui il viso di Sue Lyon si trasformò per noi tutti nella Lolita di Kubrick, nel 1962. Ed oggi che Sue Lyon ci ha lasciato è quasi impossibile non celebrare il lutto.

● a pagina 25 con un servizio di Nepoti

Robinson in edicola

**ROBINSON** di Albert Camus

Mio padre

Vi racconto **Camus, mio padre**

Tra sport e società

**Il 2019 e i cento nomi da ricordare**

di Gianni Mura

L'impresa dell'Atalanta con Gomez che gioca alla Maradona. Il volley spettacolare di Paola Egonu. Da oggi al 31 dicembre i protagonisti del 2019: sono legati a vittorie ma anche a speranze e delusioni. Nello sport, nella società, nella cultura, nella politica. Con i voti.

● alle pagine 40 e 41

Seede: 00147 Roma, via Cristoforo Colombo, 90 Tel. 06/49821, Fax 06/4982323 - Societ. 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

NZ



Visti da vicino La lezione di Doctorow: battere la tristezza usando l'ironia

ANTONIO MONDA - P. 23

Addio a Lolita Sue Lyon scandalosa "ninfa perfetta"

GIULIA ZONCA - P. 19



Il bis di Paris Bormio è ancora sua Ora è in testa alla Coppa del mondo

DANIELA COTTO - P. 33



www.bancadiasti.it

# LA STAMPA

DOMENICA 29 DICEMBRE 2019



www.bancadiasti.it

QUOTIDIANO FONDATA NEL 1867

1,50 € II ANNO 153 II N. 354 II IN ITALIA (PREZZI PROMOZIONALI ED ESTERO IN ULTIMA) II SPEZZIONE ABB. POSTALE II D.L. 353/03 (CONV. IN L. 27/02/04) II ART. 1 COMMA 1, DCB - TO II www.lastampa.it GNN

FRA TRIBÙ E COMUNITÀ

## IL BIVIO DELLO STATO LIBERALE

MAURIZIO MOLINARI

Se i primi venti anni del XXI secolo hanno avuto come protagonista la crisi dello Stato liberale, il decennio che sta per iniziare porta con sé l'interrogativo sul possibile riscatto delle istituzioni democratiche e ciò passa attraverso il bivio fra tribù e comunità.

La crisi dello Stato liberale nasce su impatto della globalizzazione, ovvero il progressivo abbattimento delle frontiere che fa percepire una diminuzione di sicurezza e prosperità ai cittadini delle democrazie avanzate a causa dell'aumento di migranti e disegualianze. Tale processo ha portato a un crollo di fiducia nelle istituzioni dello Stato liberale - la democrazia rappresentativa - e alla riaffermazione delle tribù ovvero l'aggregazione dei cittadini attorno a gruppi, leader e messaggi identitari basati soprattutto sull'avversione verso qualcuno: i politici, la casta, gli imprenditori, le minoranze, gli stranieri, i migranti o chiunque non condivida al mille per mille i propri interessi nella versione più estrema. Tale dinamica tribale è stata esaltata dall'uso dei social network e ha portato a fenomeni di protesta-populista o sovranista - che tengono oggi banco in forme diverse in Europa, Nord America e America Latina.

L'interrogativo con cui si apre il nuovo anno e decennio è se questa ondata popular-sovrannista, di stampo tribale, porterà a una reazione uguale e contraria sul modello di quanto descritto dall'economista dell'Università di Chicago Raghuram Rajan nel suo ultimo libro "The Third Pillar" (Il terzo pilastro), dove spiega che l'equilibrio fra Stato e mercato si deve alla presenza di "comunità" forti, consolidate e rappresentative.

CONTINUA A PAGINA 19



FEISAL OMAR / REUTERS

### Strage Shabaab a Mogadiscio Almeno 90 morti

MARTINELLE SEMPRINI - PP 2-3

REPORTAGE

Dal Niger al Mali così i pastori nomadi diventano jihadisti

DOMENICO QUIRICO - P. 3

DISCORSO DI FINE ANNO DEL PRESIDENTE DEL CONSIGLIO: ADESSO SUPERARE QUOTA 100

## Conte attacca Salvini e nomina due ministri

Scuola alla 5 Stelle Azzolina, Università a Manfredi, rettore vicino al Pd

UN CAMBIAMENTO SOLO ANNUNCIATO

### IL GOVERNO MOLTIPLICA LE POLTRONE

FEDERICO GEREMICCA - P. 19

Nella conferenza di fine anno il presidente del Consiglio, Giuseppe Conte, nomina due ministri e attacca Salvini. Il premier spaccetta il Misure e affida la Scuola alla Cinque Stelle, Azzolina. All'Università va Manfredi, rettore della Federico II vicino al Pd. CAPURSO, GIOVANNINI, MARTINI E ZOLA - PP 4-5

IL 2020 DEI LEADER

### Il capo leghista sogna la spallata al premier ma teme i magistrati

ALBERTO MATTIOLI - P. 7

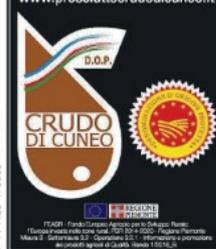
LA TRAGEDIA DI PADOVA

### Trenta neonati ogni anno muoiono "scossi" dalle madri

PAOLO RUSSO

Non ce l'ha fatta il piccolo di 5 mesi in coma da sabato scorso dopo essere stato scosso violentemente dalla mamma a Padova. Le indagini chiariranno, ma si tratta di un dramma con tanti precedenti. Le stime parlano di un caso ogni 10 mila bambini di età inferiore a un anno. E in uno su quattro gli esiti sono mortali. In pratica, ogni anno in Italia oltre 130 piccoli sono vittime della sindrome e 30 di loro non sopravvivono. - P. 10

www.prosciuttocrudodicuneo.it



STAMPA PLUS

ST+

LA CANNABIS IN ITALIA

GABRIELE DE STEFANI

Ricchi e istruiti: l'identikit di chi coltiva canapa a casa

P. 11



IL CASO

CARLO PIZZATI

Il santone indiano latitante cerca un'isola per i devoti

P. 9



LE STORIE

LEONARDO DI PACO

La monoposto elettrica costruita dal Politecnico

P. 25

AMEDEA FRANCO

Un'attrazione per i turisti il paese baciato da due soli

P. 25



## Il Secolo XIX

Primo Piano

Vettosi, numero uno del fondo Vsl: «Il ritorno per i terminalisti arriva al 40%, mentre le Authority non superano il 10%. Il sistema va rivisto»

### Concessioni nei porti, bottino ricco per i privati

100 euro

Simone Gallotti / GENOVA Tutto ruota attorno alle concessioni portuali. E ad una vecchia regola che ha scatenato il dibattito sulle autostrade e che ora rischia di travolgere anche gli scali nazionali: il privato guadagna, mentre il pubblico pareggia e a volte perde. Lo dicono i numeri di Fabrizio Vettosi, analista e guida del fondo Vsl (Venice Shipping and Logistics) che ha preso in esame 13 terminal container italiani, ha messo nel microscopio i costi e i ricavi e ha sentenziato: «L' unico attore destinato a perdere sembra essere il soggetto pubblico che rischia di essere arbitro imparziale attraverso un utilizzo sub -ottimale dello strumento della concessione». E così Vettosi, in questa analisi elaborata per Il Secolo XIX/TheMediTelegraph, in un colpo solo mette in discussione il modello attuale delle Authority e quello con cui viene calcolato il prezzo pagato dai terminalisti alle Autorità portuali. **RENDIMENTI AL TOP PER GLI OPERATORI** Il manager di Vsl mette a confronto la remunerazione del capitale dei terminal italiani anche per sfatare «la facile demagogia politica ed associativa, frutto dell' ipertrofico proliferare di compagini associative per assetati di protagonismo». Non tutti gli operatori privati però festeggiano: i terminal medi infatti "soffrono", ma per gli altri il risultato sancisce guadagni notevoli, non solo per i grandi. Gli hub, i terminal sopra il milione di container movimentati ogni anno, sono «capaci di ottenere remunerazioni del capitale superiori al 40%». Molto buone anche le performance dei piccoli, quelli sotto i 300 mila teu. Non è un caso quindi che «ben 9 terminal su 13 hanno un valore "ricavi per teu" superiore ai 90 euro» e addirittura ce ne sono quattro che hanno una «marginalità top» e non sono tutti delle stesse dimensioni: oltre a Lsct (La Spezia) e Psa (Genova) ci sono infatti Ve con (Venezia) e Tcr (Raven na) «a dimostrazione che troppi terminal container di taglia media medio (500 mila teu) con inopinate ambizioni di catchment area improbabili rischiano solo di abbassare la performance e non essere campioni di efficienza». «L' incidenza del trasporto e delle attività di banchina pesano rispettivamente per meno del 5% e dell' 1%» sul viaggio di una portacontainer Panamax diretta verso l' Europa. Il costo per container in totale risulta così «inferiore ai 100 euro e pertanto in linea, se non inferiore, alle esperienze internazionali». Nel mirino di Vettosi, visti i numeri dei privati che sfruttano al meglio una concessione pubblica, finiscono le Authority. Perché sono «incapaci di distinguere i differenti valori di un rapporto concessorio»: il calcolo di quanto il terminalista dovrebbe pagare «non può essere meramente relegato ad un computo metrico (tanti euro, tanti metri quadrati, ndr) ma dovrebbero essere oggetto di una più attenta ponderazione se vogliamo che il bene pubblico venga utilizzato con ritorni più efficienti. Altrimenti non potrebbe spiegarsi l' anomalo fenomeno che vede ritorni del capitale superiori al 40% per alcuni terminalisti con il soggetto proprietario dell' infrastruttura fisica (le Authority) che viene soddisfatta con rendimenti ben più inferiori». **IL VERO COSTO? POCHE INFRASTRUTTURE** I porti italiani, conclude Vettosi, sono poco competitivi per «la carenza di infrastrutture inland che genera incertezza sui tempi di consegna con conseguente posizione "dominante" da parte dei terminal che beneficiano di alti volumi e buone concessioni». Per questo i grandi armatori sono scesi a terra: «Si sono accorti - dice Vettosi - dell' asimmetria: il trasporto ha margini bassi, alti investimenti, bassa redditività e alti rischi operativi. La logistica a terra permette invece maggiore concentrazione,



minori investimenti rispetto allo shipping e alti ritorni».

---



## Il Secolo XIX

### Primo Piano

---

-

## Il Piccolo

Trieste

### «Dalla Fiera a Esóf, sarà l' anno dei cantieri Feeling sospetto con Russo? Una balla»

*Roberto Dipiazza annuncia una pioggia di tagli del nastro e conferma l' intenzione di ricandidarsi in Comune nel 2021 «Non sono mai stato così popolare tra la gente. La contromossa del Pd? Faranno le primarie. E ci sarà pure Gialuz»*

l' intervista Giovanni Tomasin «Mi si può criticare su tante cose, ma non sulle opere pubbliche». È un 2020 a tutti cantieri quello che il sindaco Roberto Dipiazza prefigura alla città, tirando le somme del lavoro fatto quest' anno. Passata la metà del terzo mandato triestino, il primo cittadino in fase "Ottaviano Augusto" spazia dalla Fiera alla galleria di Piazza Foraggi, dal Campus di via Rossetti al Porto vecchio. Tiene stretto il mantra del «momento straordinario» e assicura di aver tutte le intenzioni di ricandidarsi: «Non credo di esser mai stato popolare come ora». Smentisce le liason con il dem Francesco Russo e va giù duro sulla Ferriera: «Il futuro della città non è in una lavorazione a basso valore aggiunto. Quelle si fanno dove gli operai costano 5 euro al giorno». Infine un tesoretto natalizio: «Il valore delle nostre azioni Hera è salito da 140 a 210 milioni di euro». **Sindaco, cosa cambierà a Trieste nel 2020?** È una lista non da poco. Ad esempio partono i lavori per la Fiera a Montebello, il 7 gennaio porteremo l' ultimo atto. Cambierà il volto alla zona. Alla Maddalena invece siamo riusciti a coniugare Despar con la Cervet di Francesco Fracasso: i lavori sono partiti e finalmente ci liberiamo di un buco che rischiava di restare lì vent' anni. **In Porto vecchio arriverà Esóf, avrà il centro congressi?** Arriveremo per tempo a luglio, quello che stiamo realizzando là è sotto gli occhi di tutti. Da gennaio partirà anche l' autobus di collegamento. **La cittadella sportiva proposta da Leo Bassi?** Entro le prime settimane di gennaio dovrebbe arrivare il progetto della nuova piscina terapeutica, cui partecipa il Credito sportivo. Gli ex utenti dell' Acquamarina temono che si tratti di una struttura diversa, non riabilitativa. Sarà lo stesso modello di piscina, uguale. Non potevamo ricostruire in Sacchetta: è un' area di proprietà portuale e non sappiamo neppure quando si risolveranno le questioni giudiziarie. Il sindaco ha deciso altrimenti. **Il Magazzino 26?** Sono partiti i lavori per l' Immaginario scientifico, ma ci metteremo di tutto e di più, dal Magazzino 18 al museo dell' Antartide e del Mare. **Non è troppa roba?** Abbiamo 38 mila metri quadrati di solai, ce ne vuole a riempirlo. Ci sarà anche il nuovo infopoint. **Ma a cosa serve?**



## Il Piccolo

Trieste

---

Sarà una specie di hub turistico, ha anche il parcheggio e i servizi igienici. I turisti potranno andare lì per organizzare le visite su tutto il territorio, da Miramare a Postumia, da Rovigno al Collio goriziano. Così li teniamo per qualche giorno a Trieste, ma portandoli in giro. Qualche giorno fa avete firmato la bozza di accordo di programma sul Porto vecchio con Regione e **Adsp**. Quale sarà la struttura del Consorzio che dovrebbe nascere in primavera? Lo statuto non è ancora pubblico. Ma è pronto. Il Comune peserà per il 52%, mentre Regione e Porto avranno rispettivamente il 24%. Non mi par male, anche perché i rapporti fra i nostri tre enti sono eccellenti. Un tema caldo sarà ancora il futuro della Ferriera e dei suoi lavoratori. Va chiusa. Da vent'anni dico che avremmo speso meno se avessimo direttamente pagato gli stipendi: fra una cosa e l'altra lo Stato ha investito 800 milioni di euro. Il futuro della città non può stare in un prodotto con basso valore aggiunto, va fatto dove gli operai costano 6 e non 26 euro l'ora. Resta l'impatto sociale delle crisi industriali. Tante aziende soffrono oggi. Quel che bisogna fare è un ragionamento serio sul manifatturiero in Italia. Non possiamo lasciare prodotti primari come carne, latte, maiale ai tedeschi. Paradossalmente bisogna ritornare alla terra. **Le scuole cittadine versano in condizioni difficili. Procedete con il progetto di campus in via Rossetti?** Ne ho parlato in un recente incontro con il presidente di Cassa Depositi e Prestiti. Stiamo arrivando alla chiusura: ci sarà una prima fase di affitto al Comune da parte di Cdp, così potremo avviare velocemente i lavori in veste di affittuario. Poi, quando venderemo il mercato ortofrutticolo, daremo loro una quota già fissata in cambio dell'area di via Rossetti. Se venderemo a una cifra maggiore il resto finirà nelle casse del Comune. Gli uffici del Comune ci stanno lavorando. **E il mercato ortofrutticolo alla fine dove va?** Abbiamo acquistato l'immobile della Duke, ma ora è spuntato l'interessamento di un privato verso l'ex manifattura Tabacchi (sempre proprietà di Cdp ndr), che la pensa come un possibile sito per l'ortofrutticolo e anche per il mercato del pesce. Potremmo spostarli là entrambi. **E cosa ne fareste dell'ex Duke a quel punto?** Il Comune è pieno di carte fin sopra la testa. L'archivio cartaceo al momento è in piazza Unità, in spazi che si potrebbero usare altrimenti, e l'ex Duke sarebbe un posto perfetto in cui metterlo. Il mercato coperto invece? Gli imprenditori ci hanno presentato il progetto in questi giorni, è molto interessante. Si farà anche questo in project financing, come il centro congressi. Quando partiranno i lavori della galleria di piazza Foraggi? Siamo in gara, i risultati arriveranno a inizio anno. Poi ci siamo. Sulla Tripovich il Comune ha ricevuto uno scacco da Roma. Abbiamo perso una battaglia ma non la guerra. Io vado avanti, anche perché i cittadini mi dicono di esser pronti con i picconi. Venderete altre azioni Hera? Cosa ne faremo è da vedere. La buona notizia è che il valore delle azioni è aumentato e il nostro 3,5%, che valeva 140 milioni, ora ne vale 210. Che interventi farete sull'altipiano? Nei primi giorni di gennaio arriveranno finalmente i dodici vigili urbani a Opicina. Realizzeremo poi la Zona 30, con chilometri

## Il Piccolo

Trieste

---

di marciapiedi e una maggiore vivibilità del centro. È un progetto della precedente amministrazione. La segretaria del Pd Laura Famulari dice che vi fate belli con i loro progetti. Devono decidersi. Prima dicono che loro non potevano fare niente perché c'era il Patto di Stabilità. E fin qui sono d'accordo, è vero. Poi però dicono che tutto quello che facciamo noi l'hanno avviato loro. Mi pare un controsenso. Lo sport in città. Tante cose. Abbiamo messo 900 mila euro a disposizione del San Luigi Calcio, che era ancora costretto a usare le strutture temporanee del terremoto del Friuli. Al Vesna rifacciamo il campo. Siamo riusciti a portare l'Under 21 al Rocco, anche se non era semplice. La Figc ci ha chiesto la documentazione da usare come esempio di come van spesi i soldi. E poi c'è la bella impresa del centro sportivo di via Locchi, avviata assieme all'amico imprenditore Enrico Samer. Passiamo alla politica. Andavate d'accordo con Debora Serracchiani quand'era sua vicina in piazza Unità. Come si trova con Massimiliano Fedriga? (Mostra una copia del Piccolo del giorno della sua vittoria del 2006. In foto, alle spalle di Dipiazza, c'è un giovane Fedriga con chioma fluente ndr) Ci conosciamo da molto tempo, ormai. È una persona con cui non ho mai avuto un contrasto. Così come ho un buon rapporto con lui che l'ho anche con gli assessori regionali, ad esempio Alessia Rosolen, Graziano Pizzimenti, Fabio Scoccimarro. Il suo annuncio di ricandidatura è sincero o è un bluff volto a occupare la posizione in vista delle trattative future? Nessun bluff. Io mi candido alla guida della città, perché sono al terzo mandato ma non ho mai avuto un consenso così alto come in questo momento. Mi ci vuole mezz'ora per andare da piazza della Borsa a piazza Unità, mi fermano tutti. Io questa cosa la percepisco e mi incoraggia. I possibili sfidanti nel centro-sinistra? Temo che finiranno per fare le primarie tra Francesco Russo e Mitja Gialuz. Puntano su quelle, perché non so se tutti vogliono Russo lì dentro. Ma è un problema loro. C'è chi dice che fra lei e Russo c'è un'intesa speciale. Una balla grande come una casa. Io sono un uomo del centrodestra e correrò con il consenso del centrodestra. Abbiamo idee diverse, basti pensare al tema dell'accoglienza. Sono due modi diversi di vedere la politica. Non è un fossato invalicabile, si parla, ma mettere assieme le cose mi pare complicato. Niente sorprese, insomma. Ho tutta l'intenzione di ricandidarmi ma senza boutade. Anche perché se mi presento il mio consenso ce l'ho, faccio le cose sul serio. Ho battuto Cosolini, Rossetti, Pacorini. Addirittura Rosato subito dopo la sconfitta di Berlusconi alle nazionali. Mica ho sfidato Rinaldo Calendario e Remo Laguardia. Di chi devo aver paura dopo nomi di questo calibro? La Lega è la maggior forza di maggioranza e ha prodotto i vicesindaci Pierpaolo Roberti e Paolo Polidori. Vorrà un posto al sole. Io mi sono messo a disposizione, poi ci sarà il discorso politico. Se qualcuno si farà avanti faremo un confronto, io presenterò le mie istanze e arriveremo a una sintesi. Credo. Ma ora aspettiamo la campagna elettorale. --© RIPRODUZIONE RISERVATA.

## Lavoratori della Ferriera a rischio, Italia Viva: "Politica miope, c'è incertezza"

*L' esponente renziana Antonella Grim critica duramente la situazione. "Chiudere senza prima aver definito l' accordo di programma lo ritengo figlio di una scelta politica miope, di brevissimo respiro e di giacobinismo ambientale"*

"Al netto del lavoro fatto dalle organizzazioni sindacali in questi difficilissimi mesi e delle istituzioni che hanno spinto per chiudere l' area a caldo della Ferriera, sembra che stiano venendo al pettine i nodi". La dura critica arriva dalla consigliera comunale di Italia Viva Antonella Grim che è intervenuta in merito alle ultime notizie relative alla paventata chiusura dell' area emerse dalla stampa locale negli ultimi giorni. La Grim infatti parla di "tragica promessa elettorale" e di una "mitologia della imperante desercita felice" in relazione ad un' industria "che stava producendo ed assicurava posti di lavoro". Incertezza "Nell' assenza evidenziata dalle organizzazioni sindacali di regione e comune e nell' attesa di capire compiutamente quale potrà essere l' azione che metterà in campo l' **Autorità portuale** - continua l' ex dem - nei prossimi mesi operai e famiglie dovranno affrontare, alcuni lo spostamento coatto del posto di lavoro, altri la cassa integrazione con il rischio di diminuzione della entrata mensile necessaria per sostenere la famiglia". Insomma, secondo la Grim gli operai e le famiglie andranno incontro ad una "incertezza sul possibile ricollocamento". Il cerino La Grim parla anche della possibilità che il "cerino" resti "in mano ai lavoratori". Oggi infatti i lavoratori sarebbero strenuamente "tutelati dai sindacati che stanno gestendo una empasse che è iniziata dalla fine, dal chiudere senza prima aver definito l' accordo di programma. Continuo a ritenere tutto ciò figlio di una scelta politica miope, di brevissimo respiro, di giacobinismo ambientale che porterà Trieste a privarsi di un altro pezzo di produzione industriale nazionale". "Poveri noi" Infine un attacco all' amministrazione locale che, secondo la Grim, gestirebbe il turismo non in maniera eccellente. La tanto attesa "città turistica", per l' ex dem, sembra non essersi vista "a girare in centro il 25 e 26". "Tanti turisti ma altrettanti esercizi commerciali chiusi. Provo vergogna solo a ricordare che qualcuno proponeva facili riconversioni nell' ambito dei servizi turistici a maestranze che lavorano la ghisa da più di vent' anni. Poveri noi, povera Trieste".

Politica

**TRIESTEPRIMA**

**Lavoratori della Ferriera a rischio, Italia Viva: "Politica miope, c'è incertezza"**

L'esponente renziana Antonella Grim critica duramente la situazione. "Chiudere senza prima aver definito l'accordo di programma lo ritengo figlio di una scelta politica miope, di brevissimo respiro e di giacobinismo ambientale"

**Mediaset**



**I più letti di oggi**

- Marconi F1010: l'ultimo... "Ecco gli altri..."
- Lavoratori della Ferriera a rischio, Italia Viva: "Politica miope, c'è incertezza"

**Incertezza**

"Nell' assenza evidenziata dalle organizzazioni sindacali di regione e comune e nell' attesa di capire compiutamente quale potrà essere l' azione che metterà in campo l' Autorità portuale - continua l' ex dem - nei prossimi mesi operai e famiglie dovranno affrontare, alcuni lo spostamento coatto del posto di lavoro, altri la cassa integrazione con il rischio di diminuzione della entrata mensile necessaria per sostenere la famiglia". Insomma, secondo la Grim gli operai e le famiglie andranno incontro ad una "incertezza sul possibile ricollocamento".

## Mose, operazione trasparenza A gennaio la cabina di regia

*Il prefetto Zappalorto convoca enti e istituzioni, poi relazionerà al ministro*

Francesco Bottazzo

VENEZIA Operazione trasparenza, l'avevano chiamata dopo il Comitato del 26 novembre. Un mese e mezzo dopo ecco il primo passo, con la convocazione da parte del prefetto di Venezia, Vittorio Zappalorto, di quella cabina di regia che il sindaco Luigi Brugnaro continuava a chiedere. Sia chiaro, l'obiettivo è condividere le informazioni, sapere come procedono i lavori alle bocche di **porto**, se e quando si potranno alzare le paratoie in caso di emergenza anche prima della consegna dell'opera fissata per il 21 dicembre 2021. L'accelerazione è arrivata nei giorni scorsi quando il ministro alle Infrastrutture Paola De Micheli ha invitato il prefetto a dare applicazione a quanto deciso nel Comitato sul coinvolgimento di enti e istituzioni locali. Anche perché l'acqua alta del 24 dicembre, e la tentazione nella notte precedente di alzare le dighe, ha confermato un problema di coordinamento e di condivisione delle informazioni. La cabina di regia comunque non avrà nessun potere decisionale, quello spetterà alla futura Agenzia per Venezia che il governo istituirà nei prossimi mesi. «Venezia e la sua laguna hanno bisogno di un sistema di competenze non più frammentato bensì incisivo, tanto nella gestione del Mose, quanto nell'assumere decisioni, sia nella quotidianità che nelle emergenze», ha ribadito anche ieri il sottosegretario alla presidenza del Consiglio Andrea Martella. Il documento di indirizzo dovrebbe arrivare sul tavolo del prossimo Comitato di metà gennaio per una condivisione, poi l'esecutivo inserirà la creazione dell'Agenzia in un decreto sulle Infrastrutture. La riunione interministeriale affronterà i temi delle grandi navi, e, con due gruppi di lavoro specifici, la revisione della Legge Speciale, e la nuova governance per la laguna che dovrà prevedere poteri e competenze reali per la Città metropolitana, attuando la legge proposta nel 2015 dallo stesso Martella. «Poi è chiaro che il Mose deve essere fatto e completato entro la data di dicembre 2021 e che la manutenzione dell'opera idraulica dovrà essere garantita da risorse statali», precisa il sottosegretario. Intanto la prima riunione della cabina di regia (locale) servirà anche al ministro De Micheli per preparare il Comitato, considerando che qualche giorno dopo incontrerà il prefetto e che dopo le vacanze natalizie riceverà una relazione su quanto accaduto all'antivigilia di Natale. Il provveditore alle Opere pubbliche del Triveneto, sentendo il commissario straordinario Elisabetta Spitz, aveva infatti ipotizzato di alzare le paratoie di Treporti (ventuno sulle 78 complessive delle tre bocche di **porto**) se non poi fare dietrofront per i benefici minimi rispetto ai rischi che si sarebbero corsi. «L'acqua si sarebbe potuta abbassare di cinque, o forse anche di due soli centimetri», ha spiegato Cinzia Zincone. Il Consorzio su questo punto è chiaro da tempo: oggi non ci sono le condizioni di sicurezza per alzare il Mose durante l'acqua alta. Le prove alle bocche di **porto** vengono fatte in «modalità provvisoria» con gli impianti meccanici, elettrici e di controllo non ancora completamente realizzati, e l'assenza degli impianti ausiliari e di emergenza (antincendio, trattamento aria e ascensori). Ci sono poi i problemi di personale (manca il numero sufficiente per far fronte a tutte le bocche), quelli tecnici (i sistemi di emergenza non sono stati testati e collaudati, uno fra tutti i generatori elettrici di emergenza che garantiranno l'erogazione della corrente elettrica in caso di interruzione della rete che potrebbero rendere ingovernabile il sistema). E non ci sono i protocolli di decisione e gestione. La prima riunione del tavolo tecnico



fissata per il 7 gennaio in prefettura (a cui parteciperanno Comune, Città metropolitana, Regione, Porto, Capitaneria e Consorzio Venezia Nuova) servirà anche a questo, fare cioè chiarezza sulla situazione per evitare inutili speranze sull'alzata delle paratoie. Del



## Corriere del Veneto

Venezia

---

resto ad oggi non c'è ancora chi premerà il fatidico pulsante rosso: sarà l' Agenzia, che prima dovrà essere istituita.

Dopo l' acqua alta

## La via crucis di venezia

Dal 12 novembre scorso acque alte eccezionali -se si possono ancora chiamare tali - continuano a martoriare Venezia storica. Allora 187 cm sul medio mare, ma poi ancora 140, 120, 135 e di nuovo 139, e così via, chissà fino a quando: stazioni di una vera e propria via crucis. La sola consolazione è che è finalmente possibile pensare che tutto questo finisca. Nonostante tutto - corruzione, imperizia burocratica, sabotaggi politico-ideologici - tra poco il Mose difenderà Venezia dalle mareggiate e dalle acque alte eccezionali. Con buona pace dei tanti falsi esperti - oppositori tenaci del principio di Archimede - e dei falsi amici di Venezia che hanno sulla coscienza almeno una decina di anni di ritardi e i danni, speriamo non irreparabili, che questi hanno provocato. Occorre però che la sfilza di Commissari straordinari (il sindaco Luigi Brugnaro, all' emergenza; l' architetto Elisabetta Spitz, all' opera; e un trio a far le veci del concessionario) impegnati, con la nuova Provveditore alle Opere Pubbliche, ad accelerare lavori finora irresponsabilmente frenati si assumano la responsabilità di far raggiungere al sistema Mose e alle sue barriere mobili tutti i suoi ambiziosi obiettivi originari. Quelli paesistici ( in tempi normali le barriere mobili non si vedono), quelli ambientali (a riposo le barriere non impediscono il ricambio d' acqua tra mare e laguna).

continua a pagina 5



## La «via crucis» dell' acqua alta, le dighe e le opere complementari

Paolo Costa

Ma anche quelli tecnico economici (garantire il passaggio delle navi dirette agli scali portuali in qualsiasi condizione meteo-marina). È per raggiungere quest'ultimo obiettivo che fin dal primo progetto degli anni '90 si erano previste delle «opere complementari» alle barriere mobili costituite principalmente da una conca di navigazione alla bocca di Malamocco, di profondità, lunghezza e larghezza sufficiente a far passare le navi di allora. Ma non quelle che si prospettavano già nel 2003 al momento dell' avvio della realizzazione del Mose, tanto che il Comitato del 3 aprile 2003) deliberò di procedere, «contemporaneamente» alla realizzazione di una «struttura di accesso permanente alla bocca di Malamocco» modificando il progetto di conca. L' esplosione del gigantismo navale costringerà poi ad andare oltre. E di questo si prende atto nel Comitato del 21 luglio 2011 che stabilisce che la «struttura di accesso permanente» al **porto** si realizzi accoppiando alla conca di navigazione a Malamocco una piattaforma portuale d' altura. Da qui il progetto di **porto** offshore-onshore, l' avvio della cui «realizzazione» venne finanziato con la legge di bilancio del 2013, arrivato fino al Cipe, ma poi costretto in un cassetto dell' Autorità (oggi) di Sistema Portuale per la miopia governativa che ne ha sottovalutato la strategicità sia a fini di salvaguardia della laguna (agibilità portuale garantita alle meganavi senza approfondimenti dei canali intralagunari) sia a fini di rivitalizzazione socioeconomica di Venezia (base economica diversificata rispetto al solo turismo). La stessa miopia che dal luglio 2011 al 26 novembre 2019 non ha fatto dedicare più un solo minuto del Comitato al tema del Mose e delle sue opere complementari. L' acqua alta del 12 novembre ha -magra consolazione - riscritto il tema all' ordine del giorno di quel consesso. Sta ai Commissari oggi riannodare le fila della compatibilità virtuosa tra salvaguardia della laguna e operatività portuale con la consapevolezza in più che ridando prospettive certe al **porto** si rimette il suo destino nella mani della comunità veneziana consentendole di sfruttare l' enorme potenziale di sviluppo di un blocco portuale-industriale oggi pienamente sostenibile. Una consapevolezza che si accompagna a quella di dover accettare che si riduca nel tempo il contributo finanziario che lo Stato deve comunque riprendere ad erogare dopo la disordinata gestione della legislazione speciale per Venezia degli ultimi anni. Un contributo che Venezia deve cercare di sostituire sempre più con i mezzi propri. Un obiettivo perseguibile solo con uno sforzo concentrato e congiunto di istituzioni e forze economiche. Uno sforzo capace di rimettere in moto la base economica metropolitana a partire da uno dei suoi pilastri: l' attività portuale e portuale-industriale. A Venezia, salvaguardia e sviluppo non sono mai stati così interdipendenti come ora.



## La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

### Conca di Malamocco, ostacolo al Mose

*Costata 370 milioni di euro, non ha mai funzionato. Gli esperti: «Potrebbe vanificare il sollevamento delle paratoie»*

Alberto Vitucci Una grande opera inutile costata 370 milioni di euro. Che adesso ostacola anche il funzionamento del Mose. La conca di navigazione di Malamocco è una delle tante «criticità» del grande progetto. Fra i motivi per cui le paratoie non possono essere azionate oggi a difesa dalle acque alte, gli ingegneri del Consorzio Venezia Nuova hanno inserito anche il «malfunzionamento» della conca. «La conca di Malamocco è in corso di riparazione», scrivono in una nota tecnica inviata al Provveditorato alle Opere pubbliche, «dopo i danni subiti per la mareggiata del febbraio 2015 dalla porta lato mare». «In caso di sollevamento della barriera la conca non perfettamente riparata potrebbe in parte vanificare il sollevamento stesso». Dunque, l'acqua entrerebbe lo stesso in laguna, anche a paratoie sollevate. Con effetti difficilmente prevedibili. Ma perché i lavori di riparazione della conca vanno così a rilento? È in corso una causa con diffide legali tra i commissari del Consorzio e le imprese responsabili dei lavori, oltreché dei collaudatori. Alla prima mareggiata infatti la conca appena finita era stata seriamente danneggiata. «Criticità» che non erano state rilevate dai progettisti, né dai collaudatori. Per questo i commissari Fiengo e Ossola avevano inviato l'atto di «diffida e messa in mora». «Le cause predisponenti dei danni subiti dalle opere», hanno scritto, «possono essere individuate in diverse criticità dei criteri adottati in fase di progettazione delle opere, che tra l'altro non prevedevano sollecitazioni verticali. Danni da ripartire tra i progettisti di Technital (il progettista del Mose) e Comar srl, la società di proprietà di Mantovani, Condotte e Fincosit poi commissariata, le imprese Cordioli e Elettromeccanica Viotto srl. E il gruppo dei collaudatori, la commissione guidata dall'allora presidente dell'Anas Vincenzo Pozzi - tra i recordmen dei collaudi del Mose - e poi il dirigente del ministero Piero Buoncristiano, e Maria Pia Pallavicini. Che avevano dato il via libera essendo smentiti pochi giorni dopo. La storia della conca è molto lunga e controversa. Inserita tra gli «11 punti» necessari per il parere favorevole del Comune al Mose dall'amministrazione di Paolo Costa, nel 2002. Doveva «separare le esigenze portuali da quelle della salvaguardia». Ma non ha mai funzionato. Anzi, a detta dell'Autorità portuale è stata costruita con diversi errori e soprattutto «troppo piccola». «Pensata per navi fino a 280 metri, noi abbiamo bisogno di far passare quelle fino a 330», ha ribadito il presidente dell'Autorità **Pino Musolino** nel corso dell'ultima audizione in senato, qualche giorno fa. «Poi è disallineata rispetto ai moli, difficile per qualsiasi pilota». Tanto che il Porto sta cercando soluzioni alternative. Come gli approdi di altura o negli ex cantieri per i cassoni del Mose, a Santa Maria del Mare. Intanto i lavori per la sistemazione e l'adeguamento della conca sono partiti nel luglio scorso, affidati alla ditta Cimolai di Pordenone, dopo verifiche e correzioni di esperti internazionali. Per sistemare la barriera saranno necessari 35 milioni di euro, oltre ai 2 già spesi per il nuovo progetto. In totale fanno 370. E nel frattempo le paratoie del Mose non si possono alzare. --© RIPRODUZIONE RISERVATA.



# La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

## Agenzia per le dighe, progetto pronto Martella: «Sarà al prossimo Comitato»

Un' Agenzia per Venezia. Per gestire il Mose e curarne la manutenzione, coinvolgendo Stato ed enti locali a cominciare dalla Città metropolitana. Per riunificare le competenze oggi frammentate in vista dell' avvio della grande opera, previsto per il 31 dicembre 2021. «Il progetto è pronto, lo porteremo al prossimo Comitato di gennaio», conferma il sottosegretario alla presidenza del Consiglio, il deputato veneziano del Pd Andrea Martella (foto). È l' idea della nuova governance di cui si è deciso nel Comitato del 26 novembre. Una nuova autorità, che faccia chiarezza sui processi decisionali. Oggi a decidere sul Mose sono in tanti. Gli amministratori straordinari del Consorzio Venezia Nuova. Giuseppe Fiengo, Francesco Ossola e Vincenzo Nunziata, nominati dal prefetto di Roma e dall' Anac, l' Autorità anticorruzione. Il provveditorato alle Opere pubbliche, con il nuovo Provveditore Cinzia Zincone, il commissario Sblocca cantieri Elisabetta Spitz, istituito in agosto con una legge del governo gialloverde. E poi gli enti locali. Chiede strada il sindaco Luigi Brugnaro. Da quattro anni un decreto proposto proprio dal deputato Andrea Martella prevedeva il passaggio dei poteri dall' ex Magistrato alle Acque - abolito con decreto dal governo Renzi dopo lo scandalo delle tangenti - alla Città metropolitana. Adesso Brugnaro chiede che quei poteri sulle acque siano trasferiti. Insieme alla «vigilanza» sul Mose e la sua gestione. Di Agenzia per Venezia si parla dagli anni Novanta. Idea del primo presidente del Consorzio Venezia Nuova Luigi Zanda, oggi senatore del Pd. Non se n' era mai fatto nulla, anche per lo strapotere del Consorzio di Mazzacurati. Adesso l' idea torna di attualità. Dovrà essere una sorta di «centrale operativa» con poteri decisionali, Dovranno insomma decidere, dice Martella, «quando si preme il bottone per far sollevare le paratoie». Un lavoro che sarà affidato con gara a nuovi soggetti. Oggi se ne occupano il Consorzio commissariato e l' impresa Comar srl. Anch' essa sotto la guida dei commissari, di proprietà delle grandi azioniste del Mose Mantovani, Grandi Lavori Fincosit e Condotte. Le stesse realtà che sono state estromesse dai lavori del Consorzio perché in difficoltà economiche o in concordato. Sulla vicenda pendono ricorsi al Tar e cause di risarcimento per milioni di euro. --A.V. © RIPRODUZIONE RISERVATA.



# La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

## San Basilio e Riva 7 Martiri immagini da incubo che hanno girato il mondo

VENEZIA. Le immagini di quella prua enorme che sta per sbattere contro la riva e tra qualche attimo aprirà il battello fluviale come una scatola di sardine hanno fatto il giro del mondo. Così come quelle di Riva Sette Martiri. L'indignazione per due tragedie sfiorate riporta alla ribalta il problema delle grandi navi. Che la politica non ha ancora risolto. Da otto anni, dopo il naufragio della Costa Concordia all'isola del Giglio, il transito delle grandi navi è vietato dal decreto Clini Passera in tutte le «aree sensibili». A Venezia no. C'è la deroga, in attesa di «soluzioni alternative». Adesso tutti, anche gli armatori, ammettono che le navi non possono più passare davanti a San Marco e in canale della Giudecca. Si cerca una soluzione. Dopo anni di dibattito e polemiche. Il Comitato era stato convocato per il 20 dicembre. Poi rinviato a gennaio per impegni vari. E perché una soluzione ancora non c'è. Resta l'ipotesi provvisoria di far attraccare le navi alle banchine del terminal traghetti di Fusina e alla banchina della Tiv. Poi l'idea di Comune, Regione e Porto di attrezzare il canale Industriale Nord sponda Nord a Marghera. Ma su questo c'è la contrarietà degli ambientalisti (nuovi scavi e navi pur sempre dentro la laguna) e dei sindacati, che temono di veder penalizzato il porto commerciale. Restano anche le ipotesi di mettere le navi «incompatibili» fuori dalla laguna. --

**PRIMO PIANO**

**I TEMI DEL 2019**

**GRANDI NAVI**  
La legge del 1992 è ancora in vigore. Il decreto Clini Passera è ancora in vigore. Il problema delle grandi navi è ancora in vigore. Il problema delle grandi navi è ancora in vigore.

**LA SALVAGUARDIA**  
La laguna da difendere. Muretti e rive rialzate in attesa del Mose.

**OVERDOSE E BABY GANG**  
Torna l'incubo eroina. Piazza in mano ai pusher e ai giovani violenti.

**SPAGNE DISTINTE**  
Fesolo, Cavallino, Chioggia. Un unico grido di dolore a rischio 100 km di costa.

# La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

## Il deposito contestato che ha la legge dalla propria parte

CHIOGGIA. Se il 2019 si è chiuso con la doccia fredda del sub emendamento, presentato dai parlamentari 5 Stelle Vanin, Endrizzi e Guidolin, dichiarato inammissibile in commissione Senato, gelando gli entusiasmi del sindaco Ferro che durante l'ultimo convegno sull'impianto di gpl aveva annunciato una soluzione ormai imminente, il 2020 potrebbe essere l'anno della verità, nel bene o nel male sull'entrata in funzione del deposito costiero di Val da Rio. Il ministro Patuanelli (Mise) ha assicurato l'appoggio del governo nel districare una matassa che è piuttosto intricata, mentre Costa Bioenergie ha minacciato più volte, forte delle autorizzazioni interministeriali, cause milionarie nei confronti del Comune di Chioggia qualora l'impianto rimanesse bloccato. Lo stesso presidente dell'Autorità di Sistema del Porto, **Pino Musolino**, pur dichiarandosi sempre contrario a un deposito del genere all'interno della laguna, ha sempre predicato prudenza per non incorrere in facili entusiasmi poi smentiti nel giro di 72 ore. Ma la battaglia alla messa in funzione di un impianto che doveva contenere un bunkeraggio di 1.300 metri cubi di gasolio poi improvvisamente diventato un deposito di 9.000 metri cubi di gpl, movimentata l'agenda del comitato No Gpl che, sin dai primi giorni di gennaio ha intenzione di incontrare i parlamentari veneziani per provare ad introdurre una norma che possa fermare un deposito che in città non vuole nessuno. --



## È in ritardo la norma anti-Gpl

*'Non è stata inserita nel testo della legge di bilancio L' avvocato Giuseppe Boscolo: «C' è chi la ostacola»` Ma il sindaco Alessandro Ferro ci crede ancora: «So che l' emendamento è pronto, approvarlo è possibile»*

DIEGO DEGAN

CHIOGGIA «Le iniziative politiche e i provvedimenti tecnici messi in campo contro il Gpl sono inadeguati». Si possono tradurre così le considerazioni che l' avvocato Giuseppe Boscolo svolge nel suo più recente intervento pubblico in tema di gpl. Il presidente del Comitato per la Romea, anch' egli oppositore dell' impianto di Val da Rio, fa una sorta di bilancio dell' anno che sta per finire per quanto riguarda le residue possibilità di bloccare l' entrata in esercizio del deposito e non sembra ottimista. «Sono andate a vuoto, senza spiegazione dice Boscolo due possibilità di inserire, nella legge di bilancio e nel milleproroghe, la norma anti-gpl promessa dal ministro Patuanelli». Qualcuno ricorda che anche due anni fa, un emendamento anti gpl alla legge di bilancio, proposto dall' allora deputato Emanuele Prataviera (Fare, con Flavio Tosi) era stato bocciato per addotte ragioni tecniche. Ma Prataviera non era, allora, in maggioranza mentre, secondo Boscolo, le due possibilità sfumate quest' anno «erano certamente nella concreta disponibilità del ministro». IL PROBLEMA POLITICO Cosa non abbia funzionato, l' avvocato non lo sa con certezza, ma lo chiede al Comitato No-gpl e all' amministrazione comunale, ipotizzando che «vi siano ostacoli importanti di settori politici ed economici in aree interessate, ad esempio a Porto Marghera». Un richiamo alle parole del presidente dell' Autorità portuale, **Pino Musolino**, secondo il quale quella norma poteva creare ostacoli agli interventi programmati proprio dal suo ente a Porto Marghera. E anche il fatto che l' emendamento anti gpl sia stato concepito e presentato da tre senatori Cinquestelle, senza consultazioni con il principale alleato di governo, il Pd, in una sorta di fuga in avanti, finalizzata a far bella figura, secondo i critici, o a fare presto, secondo gli estimatori, contribuisce all' idea di un problema politico da risolvere. Non lo ammette, però, il sindaco Alessandro Ferro, secondo il quale: «Non so chi si parli con chi. Io spero che gli interessati si parlino e, in ogni caso, so che l' emendamento è pronto e verrà cercata ogni occasione utile per farlo approvare in un testo di legge». I SESSANTA GIORNI In teoria la cosa è ancora possibile: il decreto mille-proroghe, approvato salvo intese dal consiglio dei ministri, è ancora modificabile fino al 31 dicembre e ci sono, poi, i 60 giorni per la conversione in legge, durante i quali è possibile aggiungere emendamenti. Anche questa, però, è una strada in salita ed è il Comitato No-gpl che, nel rispondere all' avvocato, e nell' esaminare, a sua volta, le strade ancora aperte, ribadisce la volontà di «coinvolgere e richiamare al loro dovere tutte le forze politiche, perché la difesa di Chioggia non ha colore, è di fatto una responsabilità della politica tutta», e ciò si dovrebbe concretizzare a gennaio con una serie di incontri con i parlamentari veneti. Ma l' avvocato Boscolo bacchetta anche il modo in cui il Comune ha affidato la predisposizione dell' Erir (Elaborato rischi incidenti rilevanti) da lui stesso caldeggiato in più occasioni. L' incarico, sia per l' Erir che per il relativo piano urbanistico di adeguamento, è stato assegnato a uno studio ingegneristico di Cagliari di cui «non si sa se e quanti Erir abbia già redatto», il cui compenso, 11 mila euro lordi, «non sembra adeguato» per «un incarico duplice e delicato, che richiede frequente confronto in loco, svolto da un soggetto con sede in Sardegna». Il rischio, secondo l' avvocato, è che l' Erir, anziché fornire elementi di contrasto al deposito, venga adeguato «alla compatibilità territoriale già riconosciuta da azienda e Comitato tecnico regionale, che invece va subito formalmente





## Il Gazzettino

Venezia

---

contestata ai sensi dell' art. 6, comma 4°, del Dpr Seveso 3, ed eventualmente impugnata al Tar». ©  
RIPRODUZIONE RISERVATA.

## Porti, il Nord Ovest scommette su Piacenza

L' accordo Approvato dalla giunta regionale, su proposta dell' assessore ai Porti e alla Logistica Andrea Benveduti, lo schema di protocollo d' intesa tra Liguria, Lombardia e Piemonte, che fanno parte della Cabina di Regia per la Logistica del Nord Ovest con il Comune e la Provincia di Piacenza, individuate quale " polo logistico" di primario rilievo per i porti liguri e per il Nord Ovest. Compie quindi un altro passo in avanti il disegno logistico che ha come fulcro il **porto di Genova**, connesso all' interno con i principali centri nevralgici del Nord Ovest. La necessità di individuare delle aree retroportuali per stoccare, ma in prospettiva anche "lavorare" la merce diretta e proveniente dalla banchina può rappresentare in termini di ricchezza e lavoro quel valore aggiunto fondamentale per un territorio che proprio sulla logistica fa leva per il suo rilancio. Dalla capacità di servire al meglio il cammino della merce, infatti, dipenderà anche una buona parte del destino della Liguria. «Secondo quanto previsto dalla Legge **Genova** - spiega l' assessore Benveduti - Piacenza e la sua provincia sono tra le aree incluse nella Zona logistica speciale e pertanto abbiamo ritenuto fondamentale fare sistema, in chiave di retroporto. Rafforzando le relazioni della Cabina di Regia, diamo seguito all' intento comune di concorrere al miglioramento del trasporto delle merci, nell' ottica di un traffico sempre più sostenibile e ferroviario ». L' obiettivo del Protocollo è quello di favorire il raccordo tra i poli logistici piacentini, i sistemi logistici lombardo e piemontese e il sistema portuale ligure, allo scopo di perseguire un efficiente sviluppo dell' intermodalità tra porti, retroporti e mercati, anche grazie all' attivazione della Zona Logistica Semplificata " **Porto e Retroporto di Genova**", che comprende i territori portuali e retroportuali del Comune di **Genova** fino a includere i retroporti di Rivalta Scrivia, Novi San Bovo, Alessandria, Piacenza, Castellazzo Bormida, Dinazzano, Melzo, Ovada Belforte e Vado Ligure. « Un' opportunità strategica per la Liguria, ma anche per l' Emilia- Romagna che oggi pesa il 26% sui traffici del **porto** della Spezia. Piacenza dispone di una rete stradale di primario sviluppo a livello nazionale oltre a rappresentare un fondamentale crocevia di importanti linee quali la Milano- Bologna e la Bologna- Torino » aggiunge l' assessore regionale. A questo punto sarà attivato tra le parti coinvolte un Tavolo Tecnico quale " strumento operativo" attraverso il quale sviluppare e coordinare azioni concrete. «Con la conclusione dei lavori del Terzo Valico ( indicata per il 2023 n. d. r.) e la integrale programmazione e realizzazione del potenziamento della linea ferroviaria per Voghera - conclude Benveduti - Piacenza svolgerà un ruolo di snodo logistico fondamentale per by- passare Milano e raggiungere, tramite le linee della media padana, il Brennero e il mercato transalpino ». - (mas.m. ) © RIPRODUZIONE RISERVATA



## Genova24

Genova, Voltri

**Caos autostrade liguri: lunedì l' amministratore delegato di Aspi incontra Toti e Bucci***Le istituzioni liguri ribadiranno la richiesta della gratuità dei tratti resi impraticabili dai lavori*

Genova . Dopo la decisione del cda di Autostrade per l' Italia che ha dato il via libera al nuovo ad Tomasi di valutare la gratuità di tratti autostradali coinvolti nel tilt di queste giornate, lunedì proprio Tomasi sarà a Genova per incontrare il presidente della Regione Liguria Giovanni Toti, il sindaco di Genova Marco Bucci e il presidente dell' autorità portuale di sistema **Paolo Signorini**. 'Al tavolo - si legge in una nota della Regione Liguria - si ribadirà la richiesta delle istituzioni di ottenere la gratuità per altri tratti stradali, quelli maggiormente interessati da disagi, così come già richiesto e ottenuto per Chiavari-Rapallo e Masone-Ovada'. 'Sarà l' occasione per fare il punto su tutte le possibili iniziative da mettere in campo per ridurre il più possibile i disagi agli automobilisti liguri che stanno vivendo una situazione inaccettabile di cui anche il Ministero competente dovrebbe farsi carico'.

**Genova24.it**  
**Caos autostrade liguri: lunedì l'amministratore delegato di Aspi incontra Toti e Bucci**  
 Le istituzioni liguri ribadiranno la richiesta della gratuità dei tratti resi impraticabili dai lavori  
 di Redazione - 28 Dicembre 2019 - 9:41

**Genova.** Dopo la decisione del cda di Autostrade per l'Italia che ha dato il via libera al nuovo ad Tomasi di valutare la gratuità di tratti autostradali coinvolti nel tilt di queste giornate, lunedì proprio Tomasi sarà a Genova per incontrare il presidente della Regione Liguria Giovanni Toti, il sindaco di Genova Marco Bucci e il presidente dell'autorità portuale di sistema Paolo Signorini.

**'Al tavolo - si legge in una nota della Regione Liguria - si ribadirà la richiesta delle istituzioni di ottenere la gratuità per altri tratti stradali, quelli maggiormente interessati da disagi, così come già richiesto e ottenuto per Chiavari-Rapallo e Masone-Ovada'.**

**'Sarà l'occasione per fare il punto su tutte le possibili iniziative da mettere in campo per ridurre il più possibile i disagi agli automobilisti liguri che stanno vivendo una situazione inaccettabile di cui anche il Ministero competente dovrebbe farsi carico'.**

**ALRE NOTIZIE DI GENOVA**  
 GLI ARRECATI  
 L'AGGIORNAMENTO  
 Situazione autostrade  
 Carcere di Masoli

## Il Secolo XIX (ed. La Spezia)

La Spezia

PIERLUIGI PERACCHINI interviene ad ampio spettro sulla questione dello scalo marittimo: dal licenziamento della lavoratrice Lsct al piano regolatore portuale datato 2006

### Peracchini: «Da Contship più attenzione al territorio e rispetto degli investimenti»

Sondra Coggio / LA SPEZIA Il licenziamento di una lavoratrice con 29 anni di servizio e i ritardi nell' ampliamento del Molo Garibaldi, necessario per sgomberare Calata Paita e fare la nuova stazione crocieristica, hanno spinto il sindaco della città Pierluigi Peracchini a ventilare la revoca della concessione da 53 a Lsct, terminalista del gruppo Contship. Legambiente ha colto lo spunto per ribadire che i nuovi interramenti sono superati dai tempi, mentre Bucchioni, voce degli agenti marittimi, si è schierato contro il sindaco. Così risponde il primo cittadino. Signor sindaco, il porto e la città: una convivenza storicamente proficua, ma anche ambientalmente difficile... «L' anomalia di avere il porto dentro la città richiede un grande equilibrio fra le parti: sono fondamentali tutti gli aspetti, lo sviluppo occupazionale, il futuro della città, la sostenibilità ambientale. Questo equilibrio richiede una responsabilità sociale delle imprese e dei terminalisti che, fino a qualche anno fa, non è mai mancata. Ad oggi ho qualche dubbio. Per questo ho richiamato l' attuale gruppo dirigente di Contship ad avere una maggiore attenzione verso il nostro territorio e a rispettare gli investimenti previsti dalla concessione a partire dalle condizioni per la restituzione del waterfront. Il mercato è in continuo cambiamento e per continuare ad essere competitivi non possiamo perdere tempo: se arrivano nuove navi di nuova generazione che portano oltre ventimila teu ci vogliono investimenti adeguati per far sbarcare quei volumi. Gli altri porti concorrenti hanno volumi di sei, sette volte più grandi rispetto ai nostri e con ammortamenti di investimenti che avvengono in modo molto più conveniente». **Già Carla Roncallo, mesi fa, aveva "diffidato" Lsct, contestando i ritardi. Perché lei si è sentito in dovere di rafforzare il richiamo? Che cosa sta succedendo, secondo lei, in porto?** «Nel 2015, come la Roncallo ha già sottolineato, è stata data a Contship una concessione per 53 anni in cambio dell' ampliamento del molo Garibaldi e di una serie di investimenti per restituire Calata Paita alla città. Ad oggi, dopo quasi cinque anni, la gara per l' ampliamento del Molo Garibaldi non è ancora bandita. Per Contship ci sono oneri e onori: a noi interessa soprattutto la restituzione della Calata Paita, fermo restando che quando si gode di una concessione pubblica senza una gara europea è fondamentale che vengano rispettati integralmente gli obblighi conseguenti. Per questo ho ritenuto giusto dare un segnale di richiamo ai doveri da parte di una proprietà che mi pare un po' distratta per quanto riguarda il mercato italiano». Girano voci inquietanti, su possibili esuberi. Il gruppo Contship ha licenziato una lavoratrice sotto Natale, cui lei ha espresso una apprezzata solidarietà, e dice di «non capire il nesso» fra i 53 anni di concessione pubblica e il dovere di rispettare i livelli occupazionali... «Non seguo le voci, ma mi piace guardare i fatti. Primo punto, non è mai successo nella storia portuale il licenziamento di una donna a dieci giorni dal Natale per soppressione dell' attività lavorativa. E' un elemento che deve far riflettere perché può valere per chiunque. E PIERLUIGI PERACCHINI È SINDACO



## Il Secolo XIX (ed. La Spezia)

### La Spezia

DAL GIUGNO 2017 ED È ANCHE PRESIDENTE DELLA PROVINCIA siccome Lsct gode di una concessione pubblica e il suo utile è di oltre 30 milioni di euro, mi sembra giusto esprimere la solidarietà del sindaco alla lavoratrice per aver soppresso un unico posto di lavoro in un sistema **portuale** che ne ha migliaia. Secondo punto, le concessioni vengono rilasciate nell' interesse pubblico a fronte di un piano industriale e un piano occupazionale ben precisi che devono essere rispettati. E qui è scattato il campanello d' allarme. Nessuno si deve scandalizzare: se vivo in una casa in affitto e non lo pago, il proprietario lo esige. Punto». **I sindacati ritengono le sue parole un azzardo, si è mosso anche Giorgio Bucchioni per "richiamarla", ma la sua scelta piace invece a molti, che non fanno parte della sua area di riferimento politico. Cosa risponde?** «Quali sono gli interessi di chi parla? Questa è la domanda da porsi. Se un dipendente Contship attacca il sindaco per aver richiamato l' obbligo di un contratto, l' ha fatto un dipendente Contship. Se un' associazione a cui Contship è iscritta attacca il sindaco, prendo atto che è un' associazione che gode dei contributi di Contship. Stesso discorso per imprese associate a Contship. E' la democrazia, nessun problema con la dialettica soprattutto perché nessuno ha attaccato il sistema **portuale**. Ma non è lesa maestà richiamare Contship ai suoi doveri sottoscritti. E' normale che ciascuno tuteli i propri interessi, ma io non ho alcun interesse che non sia il bene della città. Per questo ho ribadito che La Spezia ha bisogno della Calata Paita per il proprio futuro ma che ad oggi quella calata è in concessione a Contship che non la restituirà finché non amplierà il molo Garibaldi, di cui ancora non è partita la gara. Siamo una città paradossale: una città di mare a cui è stato tolto il mare, stretta fra la Marina Militare e l' **Autorità Portuale**. Credo che sia giusto che un sindaco cerchi di riconquistarlo per i suoi concittadini». Pare che Msc sia interessata a entrare e che Contship, che ufficialmente smentisce, stia valutando un disimpegno come a Gioia Tauro. «So che la famiglia Aponte è socia al 40% di Lsct, so che il gruppo di maggioranza relativa di Lsct si è disimpegnato a Livorno, a Gioia Tauro, e mi pare anche a Cagliari. Il nostro interesse è che il porto della Spezia sia competitivo e preferisco non entrare in queste dinamiche societarie». **Legambiente coglie l' occasione per chiedere di riflettere su un piano **portuale** datato 2006. Cosa ne pensa?** «Dopo 14 anni il piano regolatore **portuale** non è stato ancora completamente attuato, quindi credo sia da lì che bisogna partire. Inoltre, sul porto e sulla città in generale, abbiamo bisogno di una visione di sistema, non interventi a spot. Attuiamo il piano regolatore **portuale**, questo è il tema». In effetti, ci sono segnali strani. Ha notato che il piano delle opere portuali stranamente ha posticipato gli interrimenti delle marine storiche? Pareva fossero la priorità, invece stranamente ora i tombamenti sono cronologicamente successivi rispetto a tutte le altre opere... «L' **Autorità Portuale** avrà le motivazioni adeguate: è chiaro che la cronologia degli investimenti è molto importante perché dà il senso all' attuazione del piano regolatore **portuale**. Non voglio però entrare nella pianificazione di un ente che ha degli aspetti tecnici da valutare perché sono elementi che non ho». -

## Il Secolo XIX (ed. La Spezia)

La Spezia

### «Concordia, una presa in giro Voi volete cittadini -sudditi»

«Si può parlare di armonia soltanto se c'è equilibrio tra le parti, se si tiene conto delle esigenze di tutti: residenti terminalisti, lavoratori» LA SPEZIA «Inquinamento dal porto di Spezia. Altro che concordia. Quello che si vuole è solo sudditanza». Così il giurista ambientale Marco Grondacci commenta l'invito alla «concordia» di Giorgio Bucchioni, ex presidente degli industriali e del porto. Un invito che, confessa Grondacci, gli fa venire in mente le parole di Tacito, quando scriveva che i romani facevano «un deserto», per risolvere le controversie, e «lo chiamavano pace». La concordia c'è, rileva Grondacci, solo se c'è equilibrio tra le parti e se vengo no prese in considerazione le esigenze di tutti, non solo quelle dei terminalisti ma anche quelle dei lavoratori e dei cittadini. Specie in un porto «a venti metri dalle case, cresciuto con una logica del fatto compiuto, non rispettosa neppure delle regole della pianificazione portuale e senza un piano complessivo di sicurezza». In linea con l'appello di Legambiente a fermarsi un at timo a riflettere, il giurista ambientale ribadisce che il porto spezzino non ha «mai rispettato le prescrizioni di valutazione di impatto ambientale sul piano portuale, che imponevano misure preventive prima di realizzare gli stati di avanzamento del porto commerciale». Un porto «con una fascia di rispetto che non rispetta neppure le prescrizioni di profondità e continuità e che sfrutta una normativa sul rumore inadeguata a tutelare dal rumore i residenti». Grondacci cita poi la classificazione in zona acustica «industriale», che permette limiti di immissione rumorosa molto elevati. E ricorda che il porto produce «red diti milionari per i terminalisti senza fornire un contributo economico per fare studi epidemiologici adeguati a capire il rischio sanitario in atto nella zona Est della città». Un porto così, osserva, «non può essere un porto di conciliazione, se si pone come un porto di sopraffazione della vita quotidiana di chi vive in quelle zone e dal porto non riceve nulla se non rumori polveri e lo stress da impotenza di chi da anni lancia allarmi sanitari inascoltati». Da qui l'invito a non prendere in giro i cittadini con appelli alla concordia: «Non volete la concordia, volete la sudditanza come dei padroni verso i propri sudditi. E non si ripeta la sciocchezza del "volete chiudere il porto". Il porto non lo ha mai voluto chiudere nessuno. Semmai una grande parte di città è stata chiusa da tempo dentro una gabbia di rumore e polveri. E non è un' area retro portuale, anche se questo sono diventati interi quartieri come Canaletto e Fossamastra». - S.COCCO.



## Il Secolo XIX (ed. La Spezia)

La Spezia

### Laghezza: serve il cronoprogramma degli interventi per creare il futuro

L' imprenditore spezzino presidente di Confetra Liguria: «C' è bisogno di uomini in grado di tutelare un' industria che occupa ottomila addetti» Laura Ivani / LA SPEZIA Un tavolo sul futuro del **porto**. Per stilare un cronoprogramma di interventi e investimenti. Ma con «la voglia repressa di condurre battaglie personali o, peggio, di retroguardia» lasciata alla porta. Duro intervento del presidente di Confetra Liguria, l' imprenditore spezzino Alessandro Laghezza, sulla querelle tra terminal Lsct e il sindaco Peracchini: quest' ultimo ritiene opportuna una revoca delle concessioni per quel che riguarda l' allargamento del molo Garibaldi, se l' atteso bando non sarà pronto a gennaio. Le polemiche e gli interventi che sono poi seguiti stanno trasformando secondo Laghezza «un dibattito serio in una chiacchiera da bar, dove anche personaggi del passato cercano di ottenere spazio e notorietà». Laghezza non risparmia critiche a nessuno. «Recentemente - ricorda l' imprenditore - abbiamo rivendicato la realizzazione rapida di nuove infrastrutture per gli scali liguri. Abbiamo lanciato per primi l' idea di un piano Marshall. Ad assistere quotidianamente alle "danze macabre" che si ballano sul **porto**, mi viene da pensare che il primo problema da risolvere sia quello degli uomini, uomini in grado di tutelare e difendere un' industria che garantisce lavoro a 3 mila addetti diretti e 5 mila indiretti. Uomini che non pensino di poter usare la più grande industria cittadina come vetrina per la loro sopravvivenza». La Spezia ha d' altra parte necessità che permanga un terminalista come Lsct, «e ha altrettanto bisogno di società indipendenti come la mia che gestiscano attività doganali e logistiche. Ha bisogno di più treni e di un autotrasporto che sia posto in condizione di operare al meglio». Se entro pochi anni non saranno realizzati gli investimenti in banchine e gru il terminal «non sarà più competitivo. Questi investimenti deve farli Contship». L' ampliamento del molo Garibaldi est permetterà, oltre a liberare calata Paita per la nuova stazione crocieristica, di accogliere portacontainer sempre più grandi. Ma servono i dragaggi, ai quali «non esistono alternative». L' appello è che pubblico e privato siedano al tavolo per definire un cronoprogramma. «Dovranno partecipare attivamente gli operatori logistici: dal rispetto di questi impegni dipende il futuro delle nostre aziende. Il sindaco - sottolinea - avrà ruolo di stimolo, nel superiore interesse della città. Il tutto evitando, e mi riferisco a tutte le parti in causa, i protagonismi. La Spezia deve continuare a essere il **porto** dei miracoli». -



## Il Secolo XIX (ed. La Spezia)

La Spezia

### «Voglia di apparire a tutti i costi Ma ci sono esigenze da rispettare»

I consiglieri Baldino e Liguori si dissociano dalle parole dell' ex presidente Bucchioni Pecunia di Italia Viva: «Il sindaco ha usato toni che non aiutano» LA SPEZIA «Un intervento pretestuoso e riduttivo». I consiglieri comunali Massimo Baldino Caratozzolo e Luigi Liguori si dissociano dalle parole di Bucchioni, che «ha sentito l' esigenza di esternare, nonostante Confindustria, cui aderisce, avesse già detto la sua», ed ha usato una «citazione alta, sulla concordia», riferendosi alla difficile convivenza fra città e **porto**, «come ad affermare che richiedere il rispetto delle garanzie a tutela dei cittadini, anche da rumore e inquinamento, sia azione che turba una sorta di quieto vivere che peraltro neanche c' è». Una «voglia di apparire a tutti i costi», ipotizzano i consiglieri, sottolineando che «la concordia si ha quando esiste un equilibrio fra le esigenze delle parti, che sono rappresentate prima di tutto da migliaia di residenti dei quartieri che si affacciano sul **porto** e dai lavoratori». Il sindaco, rilevano, rappresenta la città. Bucchioni si è mosso invece per una parte sola. Baldino Caratozzolo e Liguori solidarizzano con la lavoratrice licenziata, con trent' anni di servizio alle spalle, e con chi vive al Canaletto e a Fossamastra, e attende da anni e anni una soluzione ai disagi. «Di fronte ad una concessione pubblica di lunga durata - sottolineano - è legittimo ricordare tutti gli aspetti e non una parte». In termini di reazione politica si registra anche l' intervento di Federica Pecunia, di Italia Viva, che - pur sollecitando Lsct a rispettare gli impegni - attacca il sindaco. «La città ha diritto quanto prima a riavere Calata Paita ed il **porto** al potenziamento previsto dal piano regolatore portuale. Gli investimenti di Lsct sono un dovere, previsto dagli impegni del rapporto. Non sono accettabili ulteriori rinvii. In gioco c' è il destino della comunità portuale. Il mondo si muove. Intorno a noi gli investimenti sono in atto, o stanno partendo. Spezia rischia di trovarsi ridimensionata, in termini di competitività». Detto questo, Pecunia ritiene che «i toni usati dal sindaco non aiutino a creare un clima di dialogo». Peracchini, dice, ha chiesto legittimamente chiarezza, ma «ciò non significa che un sindaco possa mettere in dubbio l' affidabilità imprenditoriale di una realtà portuale strategica». Secondo Pecunia, il sindaco «esacerba i toni, dimostrando ancora una volta la sua inadeguatezza, che per debolezza si trasforma in arroganza, rischiando di danneggiare **porto** e lavoratori». S.COGG.



## Il Secolo XIX (ed. La Spezia)

La Spezia

### PUNTO DI VISTA

#### Sul porto sto con il sindaco: liberare subito Calata Paita

Ha ragioni da vendere il sindaco della Spezia Pier Luigi Peracchini nel lamentare i gravi ritardi del **porto** container nel liberare la calata Paita. E' dal 1997 che la giunta regionale ligure ne ha decretato la restituzione alla città e tuttavia il **porto** è sempre lì, con le sue rotaie e i suoi container, ad impedirlo e questo anche se già sono trascorsi ben ventidue anni. Un comportamento, quello del **porto** container, che arreca gravi danni alla città in quanto impedisce l' avvio dei lavori per la costruzione della nuova stazione marittima per il traffico dei passeggeri. Si muova dunque l' Autorità portuale, faccia il proprio dovere e sgomberi immediatamente la calata Paita e la restituisca alla nostra città. Che cosa aspetta? Non appartengo a coloro che si illudono di presunti benefici del **porto**, da quando si è insediato negli anni Settanta si è verificato un calo demografico del trenta per cento, dagli oltre 130 mila abitanti di quegli anni ai poco più dei novantamila attuali stranieri compresi, indice inequivocabile di crisi, quella spezzina una popolazione di illusi sempliciotti, come ben l' aveva definita Indro Montanelli, raggirati e gabbati da astuti imprenditori, impadronitisi dell' intera fascia litoranea di levante con la promessa di migliaia di posti di lavoro, rincarato dal professore Renato Chironna, già candidato a presidente della Provincia, che aveva definito gli spezzini sudditi senza cultura e senza spirito creativo. Condivido questi giudizi e anzi rincarare la dose sugli spezzini, specie quando, attraverso i sindacati, proclamano "il **porto** non si tocca", perché non diversamente può essere proclamata una popolazione che opta per la povertà e si lascia soffiare la parte più preziosa del suo territorio, quella a mare, e che permette siano erette interminabili mura e sovrumane barriere che ne impediscono la visione e l' accesso, ottenendone in cambio poche migliaia di posti di lavoro: scaricatori, picchettini, facchini, uomini di fatica di cui almeno la metà non residenti. Lavoratori mal retribuiti con impieghi svolti in un ambiente malsano e ad altissimo rischio, carico di polveri sottili e rumori dirompenti e insopportabili. Insomma, un agglomerato di veleni micidiali che si riversano nei polmoni degli abitanti ponendone a rischio la salute, allo stop irreversibile ad una qualsivoglia prospettiva di rinascita economica, che per una città di mare presuppone spiagge aperte all' industria turistica, nautica, diportistica, balneare, commerciale residenziale, questa sì capace di creare migliaia di veri posti di lavoro, maggiore benessere e una migliore qualità della vita. Per questo sto con il sindaco Peracchini e con la sua volontà di restituire prima possibile Calata Paita ai suoi cittadini. L' autore è fondatore di Confesercenti ed ex commerciante.



## Citta della Spezia

La Spezia

## Pecunia (Italia viva): "Lsct rispetti impegni. Ma Peracchini è inadeguato"

La Spezia - "In questi giorni i toni sulla vicenda dei mancati investimenti da parte di Lsct si stanno alzando oltre misura. Voglio dire subito, senza giri di parole, che la città ha diritto quanto prima a Calata Paita recuperata e al potenziamento del porto previsti dal piano regolatore portuale. Gli investimenti con Lsct sono, infatti, un dovere previsto dagli impegni legati al rapporto concessorio. Non è accettabile che ci siano ulteriori rinvii, perché in gioco c'è il destino portuale di una comunità e la crescita occupazionale. Ricordo infatti che il mondo intorno a noi si muove e nelle vicine Genova, Savona e Livorno gli investimenti sono in corso o stanno partendo e rischiano di vederci ridimensionati in termini di competitività". Lo scrive in una nota Federica Pecunia, capogruppo di Italia Viva in consiglio comunale. "Detto questo, con grande chiarezza - prosegue -, voglio altresì ribadire che i toni utilizzati dal Sindaco in questi giorni non aiutano a creare un clima di dialogo, che consenta di superare le difficoltà. Peracchini ha chiesto legittimamente a Lsct chiarezza; ma ciò non significa che un sindaco possa mettere in dubbio l'affidabilità imprenditoriale di una realtà portuale così strategica nella nostra città. Perché Peracchini, anziché esacerbare i toni, non agisce attraverso il proprio membro designato nel comitato di gestione di Adsp? Ancora una volta sta dimostrando la sua inadeguatezza, che per debolezza si trasforma quasi sempre in arroganza e che con questi toni rischia di danneggiare il porto e i suoi lavoratori". Sabato 28 dicembre 2019 alle 11:28:01 Redazione.

The screenshot shows a news article on the Guardia Online website. The main headline is "Pecunia (Italia viva): 'Lsct rispetti impegni. Ma Peracchini è inadeguato'". The article text is partially visible, starting with "La Spezia - 'In questi giorni i toni sulla vicenda dei mancati investimenti da parte di Lsct si stanno alzando oltre misura...'. Below the article is a photo of Federica Pecunia. To the right of the article are several advertisements, including one for Volkswagen Tiguan 1.5 TSI, another for Volkswagen City of the Future, and a promotion for 'Le tue Feste natalizie' at Piazza Cavour. The article is dated Saturday, December 28, 2019, at 11:28:01.

## Il tour ravennate di Bonaccini, tra porto e trivelle da sbloccare

Il presidente uscente promette un tavolo ministeriale dopo il caso Schlumberger

RAVENNA «I lavoratori dell' oil and gas sappiano che siamo con loro. E il Governo si renda conto che qui non si tratta di dare nuove concessioni estrattive, ma di garantire la transizione energetica». Stefano Bonaccini passa nel Ravennate questo sabato incastrato fra Natale e Capodanno. Prima al mercato di Faenza, ricevuto dalla consigliera e candidata nelle liste del Pd, Manuela Rontini. Poi nel pomeriggio a Russi, in un affollato appuntamento con la sindaca Valentina Palli ed infine a Cotignola, dove in piazza Vittorio Emanuele II è salito sul palco assieme al sindaco Luca Pio vaccari. Ma al Mercato di Ravenna si è intrattenuto coi giornalisti per parlare della crisi dell' oil and gas, che in questi giorni ha aperto un nuovo capitolo con i licenziamenti collettivi annunciati da Schlumberger (vedialtro articolo a pagina 5). Se infatti al banchetto dem lo aspettavano fra gli altri l' assessore uscente e candidato del Pd, Andrea Corsi ni, oltre al sindaco Michele De Pascale ed i rappresentanti delle sei liste che lo sostengono, a lungo si è intrattenuto a parlare con Alessandro Mongiusti della Filctem Cgil e col consigliere dem Gianni Bessi. Da parte del sindacalista della Cgil, gli aggiornamenti sul problema ri -esploso con il "Blocca trivelle" di marzo scorso: «Ho informato il ministero dello Sviluppo economico della necessità sempre più pressante della convocazione di un tavolo. Noi, col governo Gentiloni, avevamo portato avanti un lavoro per tornare agli investimenti sull' upstream - ricorda Bonaccini -. Ora vanno preservate professionalità e know how di altissima qualità, e bisogna almeno avviare una riconversione». Bonaccini pensa a una strategia «scevra da ideologismi»: «Qui a Ravenna abbiamo chiuso l' inceneritore portando la raccolta differenziata al 70 per cento, con un incremento dell' 8 per cento rispetto ai cinque anni precedenti - ricorda -. E al contempo abbiamo ricollocato i 28 lavoratori. Si vergognino Salvini e Borgonzoni, che definiscono l' Emilia Romagna la pattumiera d' Italia. Con loro siamo giunti a questo punto sull' oil and gas». Poi una battuta sul **porto**: «Nelle scorse settimane abbiamo definitivamente superato l' impasse per l' approfondimento dei fondi per lo scalo della nostra regione: Ravenna-sottolinea-. Ora con infrastrutture e investimenti bisogna disegnare il futuro».



### La denuncia del Comitato Cittadino Lidi Nord

#### «Situazione critica, troppi gli allagamenti»

*Allarme lungo il litorale: «Pavimentazioni spaccate, non bastano le transenne»*

Tanti allagamenti nell'ultimo periodo lungo il litorale e il Comitato cittadino Lidi nord denuncia una situazione «a dir poco allo sbaraglio». Perché, scrivono in una lettera, «quando i nostri concittadini ci chiedono cosa sta succedendo nel nostro litorale, allora ci corre l'obbligo di girare la domanda alle autorità competenti che 'dovrebbero' amministrare il nostro territorio con sapienza e lungimiranza. E invece pare non essere proprio così». La stiletta è riferita agli allagamenti dei giorni scorsi a Porto Corsini e Casal Borsetti dove, «analogamente a Marina di Ravenna, si ripetono sempre più frequenti ingressioni di acqua dal canale Candiano lungo via Molo San Filippo mentre nella passeggiata lungo il canale di Casal Borsetti si è sollevata e spaccata la pavimentazione e il problema si ritiene risolto con quattro transenne che ne impediscono il passaggio». «Da qualche tempo - continua il comitato presieduto da Massimo Fico -, si ripetono le dichiarazioni dei nostri amministratori di grossi investimenti, chiaramente in queste occasioni è usanza fare credere che va tutto bene.

Ma non è così. A Porto Corsini, come a Marina di Ravenna, i cittadini e i commercianti guardano con paura questi sempre più frequenti eventi che sono dovuti, a nostro avviso, alla incuria e alla incapacità degli Enti preposti alla tutela della sicurezza dei cittadini. Abbiamo sempre sostenuto che alla nostra comunità non interessano i grandi investimenti se poi viviamo con l'ansia di trovarci l'acqua in casa». Dito puntato non solo sul Comune. «L' **autorità portuale** è colpevole di questa situazione, da quasi due anni promette interventi su via Molo San Filippo per la riqualificazione e messa in sicurezza della zona. Il Comune di Ravenna deve trovare un modo diverso per risolvere i problemi: siamo stanchi di vedere transenne posizionate per mesi. Siamo stanchi di false promesse». La lettera poi si chiude con un appello direttamente al «presidente della regione Bonaccini, che invitiamo a fare un tour con noi, al quale faremo vedere la realtà della situazione. E ovviamente, per rispetto della par-condicio, invitiamo anche la candidata alle prossime elezioni regionali Lucia Borgonzoni. Speriamo che questo Natale ci regali una possibile e celere risoluzione di tutte queste problematiche».





## Ex Mediterraneo, una ferita ancora aperta

*Degrado anche in centro città, i residenti chiedono maggiore decoro urbano. A Marina il Lavello pieno di spazzatura*

CARRARA Degrado ovunque. Non si salva neanche il centro storico. E l'ex Mediterraneo è una ferita ancora aperta per molti residenti della costa.

Marina invasa dalla spazzatura nei suoi torrenti, le strade nel cuore della città deturpate dalle scritte vandaliche sui muri. Questo e altro viene segnalato dai cittadini cronisti che, armati di smartphone, ci hanno inviato queste foto, corredate di commento (partecipare alla nostra iniziativa è semplice, basta inviare una mail con le foto a [cronaca.carrara@lanazione.net](mailto:cronaca.carrara@lanazione.net), oppure inviare tutto il materiale al numero di telefono del contatto Whatsapp 338 796.177.8).

Da alcuni mesi stiamo portando avanti questa battaglia nel tentativo di rendere più educati alcuni carrarini che lasciano la loro immondizia ai lati dei cassonetti, ma anche per evitare che piccoli segnali di degrado vengano lasciati lì, senza che l'amministrazione comunale intervenga per risolverli.

Il primo caso che riguarda il centro parla di un cartello in piazza D'Armi: «E' così da tempo, non indica nessuna informazione, c'è una scritta sopra fatta da alcuni vandali e non serve a niente. Cosa ci vuole per rimuoverlo? Basterebbe poco». Un'altra segnalazione riguarda via Finelli, nel cuore del centro storico: «Basta passare sotto questa galleria per vedere l'incuria e la maleducazione di alcune persone. Che senso ha scrivere su tutto il muro? E' una cosa bella da vedere? Questa è arte?». E prosegue: «Anche la fontana della strada, credo l'abbiano restaurata: secondo voi questo restauro è degno dell'opera d'arte? Io ho molti dubbi a riguardo». Anche via Roma è «invasa dalle scritte dei soliti vandali. Questa ormai è lì da tempo: perché non viene cancellata?». Ci si sposta poi a Marina: «L'ex Mediterraneo sono anni che è in queste condizioni. Caro Comune, se ci sei batti un colpo».

Infine alla passeggiata Pertini c'è una struttura chiusa da tempo: «L'**Autorità portuale** pubblicizza numeri propagandistici di statistiche portuali e fantamilioni di euro destinati a lavori pressoché inutili e noi siamo costretti a convivere con un degrado simile». © RIPRODUZIONE RISERVATA.



## Informazioni Marittime

Napoli

### Autotrasporto, in Campania arriva il "costo di security"

*25 euro per container, dal primo febbraio 2020, nei terminal delle aziende strutturate. Fai-Confrtrasporto: "Li spenderemo in equipaggiamento, formazione, recuperando parte dei costi di servizio"*

Con una lettera alle associazioni di categoria Accsea, Assospena, Assogeni e Confetra, la Fai-**Confrtrasporto** della Campania comunica che le imprese di autotrasporto che operano all' interno del cluster portuale della regione, in seguito all' assemblea della sezione container tenutasi venerdì, hanno stabilito un nuovo "costo di security" a partire dal primo febbraio 2020, per la movimentazione all' interno dei terminal delle aziende di autotrasporto strutturate. Si tratta di 25 euro per container, con cinque giorni di free-time , per il ritiro e l' ingresso dei contenitori pieni. Le aziende, inoltre, si riservano l' addebito di ulteriori costi per eventuali altri servizi come la sosta o altri tipi di movimentazione. La riunione della sezione container, precisa la Fai, ha visto la partecipazione attiva dei dipendenti delle società di autotrasporto e delle organizzazioni sindacali presenti in azienda, «nell' ottica di migliorare e garantire condizioni di maggiore sicurezza dei propri collaboratori, dei dipendenti, anche all' interno dei loro terminal privati, e non solo per il personale viaggiante, nel rispetto del rinnovo del CCNL della logistica». Il "costo di garanzia" si ispira ai principi dettati dal Dlgs 81/08 (Testo Unico sulla salute e sicurezza sul lavoro) e sarà destinato al miglioramento degli equipaggiamenti, alla formazione specifica del personale e anche al recupero di una parte dei costi di servizio. - credito immagine in alto.



## La città riparta dal porto Comune e operatori definiscano le priorità

«Il porto di Brindisi è al capolinea della sua millenaria storia? Se non si agisce e reagisce rischia grosso». È il tema su cui invita a riflettere il Presidente di Left Brindisi Carmine Dipietrangelo. «Si è arrivati ormai al dunque. E mentre si discute - prosegue Dipietrangelo - nel frattempo il porto rimane sempre quello che era: un porto naturale, infrastrutturato nei secoli passati e per ultimo negli anni 60 al servizio di una zona industriale progettata in quegli anni (facendola diventare tra le più infrastrutturate d' Italia). Interventi seri per adeguarlo alle esigenze dei cambiamenti che ci sono stati nella competizione portuale italiana e mediterranea sono stati molto pochi e qualche volta sbagliati e inutili o addirittura bloccati. Il porto rimane forse bello a guardarlo, così come rimangono ancora intatte le sue potenzialità naturali e polifunzionali». Un porto, però, che così come è oggi, non è sufficiente per essere produttivo, attrattivo e competitivo. «Il ritorno al passato sia quello dei turisti dei traghetti per la Grecia (anni 60/70/80) così come quello al servizio di una industria di base (petrolchimica e combustibili fossili) non è più proponibile. Le navi di ultima generazione non possono più attraccare per mancanza di sicurezza, di fondali e di moderne infrastrutture. Il vecchio apparato produttivo industriale si sta ridimensionando e una parte di esso è in una fase di esaurimento. Sono indicativi i dati della movimentazione delle merci e delle rinfuse di questi ultimi anni così come prive di futuro sono ormai le prospettive di alcuni settori come quello energetico». Gli allarmi degli operatori e l' ultima lettera/denuncia del presidente dell' **Autorità portuale** impongono a tutti scelte coraggiose, tempestive e coerenti. «Alcune domande per tutti coloro che hanno una responsabilità decisoria. Il porto può rimanere lo stesso dei decenni passati? Le sue vecchie infrastrutture e spazi possono essere rifunzionalizzati? Di cosa ha bisogno? Il mare è tornato al centro di tutto. Economia, strategie geopolitiche, sicurezza, commercio, energia. Il mare mediterraneo dopo il recente raddoppio del canale di Suez, rappresenta una opportunità ritrovata in un' area ricca di risorse e dalle enormi capacità di sviluppo. Da qui passano già il 30% del commercio mondiale di petrolio, il 20% del traffico marittimo, un terzo del turismo mondiale. Un mercato di 500 milioni di consumatori sparsi in una ventina di Paesi. Brindisi si trova qui». E ancora: «In tutto il mediterraneo nei vecchi porti, in Spagna, in Grecia e in Francia, è stata fatta una pianificazione da cui sono scaturiti investimenti strutturali e infrastrutturali. A questi porti se ne sono aggiunti di nuovi come quelli costruiti nel nord Africa che già intercettano notevoli traffici marittimi. Per non parlare poi dei porti del nord Europa. E noi a Brindisi facciamo polemiche mentre il porto si avvia ad un declino. Rischia di diventare sempre più marginale. Presidenti e commissari del porto, amministratori locali e regionali che si sono susseguiti in questi anni non sono stati all' altezza delle potenzialità del porto ma soprattutto non hanno capito in tempo che la portualità, le navi, i traffici stavano cambiando con la globalizzazione e che i servizi e le infrastrutture del porto di Brindisi erano ormai datati. Si è perso molto tempo a pensare e a progettare, e mentre la rendita del passato si esauriva è stata di fatto paralizzata la realizzazione di interventi nuovi e necessari per ridare attrattività e competitività al porto». Il problema secondo il presidente di Left è «che non c' è mai una discussione serena e competente per decidere quello che si vuole che diventi il porto di Brindisi, sia alla luce dei nuovi possibili traffici e sia di quelle che sono le sue necessarie riconversioni a fronte di quello che è il lento esaurimento del vecchio apparato industriale brindisino. Si parla tanto di Zone Economiche Speciali





## La Gazzetta del Mezzogiorno (ed. Brindisi)

Brindisi

---

(ZES) che potranno diventare funzionali non certamente per le pur necessarie semplificazioni amministrative, per la quantità di aree inserite o da inserire quanto se alle spalle di esse esiste una efficace ed efficiente dotazione infrastrutturale in grado di aumentare la capacità operativa in termini di costi e di tempi. E il porto è centrale. Il porto di Brindisi si trova al "crocevia di poteri" che invece di interagire e cooperare, interferiscono. Una **autorità portuale** che si trova a Bari, un Consorzio Asi che ha potestà su aree retroportuali, la Capitaneria di porto con tutte le sue funzioni, il Comune che si trova con un porto dentro la città e che lo dovrebbe considerare uno degli asset del proprio sviluppo». Insomma, ammonisce Dipietrangelo: «Se non si costruisce un approccio collaborativo e sinergico, il porto di Brindisi è destinato ad uscire fuori dai traffici più interessanti e redditizi per diventare sempre più residuale rispetto alla portualità del Mediterraneo che nel frattempo continua a spostare e ad attrarre vecchi e nuovi traffici. Allora la domanda che si devono fare coloro che hanno delle responsabilità politiche, amministrative ed economiche, cosa si vuole che diventi il porto di Brindisi? I porti sono attività economiche e come tali richiedono investimenti, adeguamenti e innovazioni continui. Le navi non sono quelle di una volta e richiedono infrastrutture, fondali, servizi diversi, qualificati ed efficienti, altrimenti o non arrivano o se ne vanno altrove. È ora che si faccia chiarezza definitiva sulle infrastrutture e i relativi investimenti necessari su tutte le banchine e sulle aree portuali, sulla loro fruizione compatibile e sostenibile. La chiarezza deve andare di pari passo alla trasparenza e alla lungimiranza che in alcuni punti del "crocevia dei poteri" sem brano latitare. Che ci vuole per definire un piano degli spazi attuali e delle aree necessarie per nuovi, qualificati e sicuri servizi, liberandosi delle vecchie logiche e consuetudini?». L' invito è al Comune per prendere una iniziativa convocando la comunità del porto, gli attuali e i potenziali utilizzatori, per definire una agenda di priorità a partire da come utilizzare le infrastrutture.

## Porto, ormeggi ridotti per garantire sicurezza

*Nuovi limiti introdotti dalla Capitaneria in attesa dell'ok del pontile a briccole Il provvedimento in caso di condizioni meteorologiche particolarmente difficili*

ORONZO MARTUCCI

Oronzo MARTUCCI Mentre si discute sulle modalità per dare forza alle attività economiche collegate al porto di Brindisi e in attesa che il governo risponda all'appello lanciato dal presidente dell' **Autorità di sistema portuale**, Ugo Patroni Griffi, al governo per ottenere l' apertura di un Tavolo di crisi proprio per il porto di Brindisi e per ottenere che ci siano finanziamenti più consistenti per le infrastrutture e percorsi burocratici più snelli e condivisi dalle amministrazioni pubbliche, la Capitaneria di porto ha emesso un' ordinanza che limita gli accosti presso alcune banchine per la sicurezza degli ormeggi. L' ordinanza, sottoscritta dal Comandante della Capitaneria capitano di vascello Giovanni Canu, fa riferimento agli ormeggi presso le banchine di Costa Morena-Terrare, Costa Morena-Terrare di Punta, e Prolungamento del nuovo sporgente di Costa Morena-Lato Terrare. Con riferimento agli accosti della banchina Prolungamento del Nuovo sporgente di Costa Morena-Lato Terrare, l' ormeggio in andana è consentito alle seguenti condizioni: 2 unità esclusivamente con condizioni meteo favorevoli; una unità con vento di grado 7 (28-33 nodi marini) della scala Beaufort, anche a raffiche, proveniente dai quadranti settentrionali (I e IV) con obbligo di assistenza di almeno un rimorchiatore per l' ormeggio. L' ormeggio al Prolungamento del nuovo sporgente di Costa Morena-Lato Terrare non è consentito con previsioni di vento di grado 8 e oltre della scala Beaufort (34-40 nodi) proveniente dai quadranti settentrionali. Con riferimento alla banchina Costa Morena-Terrare di Punta delle Terrare, l' ormeggio in andana (cioè in perpendicolare) presso gli accosti numero 15 e 17 è consentito alle seguenti condizioni; 1 unità in andana con vento fino al grado 7 (28-33 nodi) della scala Beaufort, anche a raffiche, proveniente dai quadranti settentrionali (I e IV) con obbligo di assistenza di almeno un rimorchiatore. Non è consentito l' ormeggio con previsioni di vento di grado 8 e oltre della scala Beaufort. Con riferimento alla banchina Costa Morena-Terrare, l' ormeggio affiancato all' accosto numero 18 con vento anche a raffica di grado 7 e oltre della scala Beaufort proveniente dal quadrante settentrionale di Nord Ovest (IV) è consentito con l' obbligo di assistenza di almeno un rimorchiatore. Il Comandante della Capitaneria ha ricordato nell' ordinanza che tali disposizioni durante la permanenza delle navi all' ormeggio non esimono il Comando di bordo e i responsabili delle imprese portuali dalla rispettiva responsabilità e dalle pertinenti valutazioni circa la sussistenza delle condizioni di sicurezza per l' effettuazione delle operazioni commerciali. L' ordinanza è conseguenza del fatto che la Capitaneria di porto il 14 novembre 2019 ha richiesto alla **Autorità di sistema portuale** la possibilità di ridiscutere la realizzazione del pontile a briccole lungo la banchina del Prolungamento del Nuovo sporgente di Costa Morena-Lato Terrare sulla scorta delle criticità connesse alla fase di ormeggio presso gli ormeggi numeri 19 A e 19 B, in condizioni meteo avverse. E' poi accaduto che in data 12 dicembre 2019 il provveditorato per le Opere pubbliche di Campania, Molise, Puglia e Basilicata ha annullato in autotutela un suo precedente decreto con il quale aveva accertato, il 15 novembre, la conformità urbanistica del progetto del pontile a briccole. © RIPRODUZIONE RISERVATA.





«Strutture per lo scalo che rischia di morire: il Comune deve avviare subito un'iniziativa»

Il porto di Brindisi è al capolinea della sua millenaria storia?. Se lo chiede Carmine Dipietrangelo, presidente dell' associazione Left di Brindisi e per anni protagonista della vita politica del territorio, che subito dopo aver posto la domanda riflette che se non si agisce e reagisce, rischia grosso. Mentre si discute, nel frattempo il porto - il suo timore - rimane sempre quello che era: un porto naturale, infrastrutturato nei secoli passati e per ultimo negli anni 60 al servizio di una zona industriale progettata in quegli anni (facendola diventare tra le più infrastrutturate d' Italia). Un porto, però, che così come è oggi, non è sufficiente per essere produttivo, attrattivo e competitivo afferma Dipietrangelo che ritiene superate e non più proponibili il ritorno al passato dei turisti diretti in Grecia e la portualità al servizio di un' industria di base (petrolchimica e combustibili fossili) qual è stata quella insediata a Brindisi il secolo scorso. Gli allarmi degli operatori e l' ultima lettera/denuncia del presidente dell' **autorità portuale** impongono a tutti scelte coraggiose, tempestive e coerenti sottolinea il presidente di Left. Alcune domande andrebbero fatte a tutti coloro che hanno una responsabilità decisoria. Il porto può rimanere lo stesso dei decenni passati? Le sue vecchie infrastrutture e spazi possono essere rifunzionalizzati? Di cosa ha bisogno il porto? Il mare è tornato al centro di tutto. Economia, strategie geopolitiche, sicurezza, commercio, energia. Il mare Mediterraneo - la riflessione - dopo il recente raddoppio del canale di Suez, rappresenta una opportunità ritrovata in un' area ricca di risorse e dalle enormi capacità di sviluppo. Da qui passano già il 30% del commercio mondiale di petrolio, il 20% del traffico marittimo, un terzo del turismo mondiale. Un mercato di 500 milioni di consumatori sparsi in una ventina di Paesi. Brindisi si trova qui. Nell' intervento Carmine Dipietrangelo ricorda che in tutto il Mediterraneo nei vecchi porti, in Spagna, in Grecia e in Francia, è stata fatta una pianificazione da cui sono scaturiti investimenti strutturali e infrastrutturali. A questi porti se ne sono aggiunti di nuovi come quelli costruiti nel nord Africa che già intercettano notevoli traffici marittimi. Per non parlare poi dei porti del nord Europa. E noi a Brindisi facciamo polemiche mentre il porto si avvia ad un declino. Secondo Dipietrangelo si è perso molto tempo a pensare e a progettare, e mentre la rendita del passato si esauriva è stata di fatto paralizzata la realizzazione di interventi nuovi e necessari per ridare attrattività e competitività al porto. Ma quello che è stato e tuttora è il maggiore limite è che non c' è mai una discussione serena e competente per decidere quello che si vuole che diventi il porto di Brindisi, sia alla luce dei nuovi possibili traffici e sia di quelle che sono le sue necessarie riconversioni a fronte di quello che è il lento esaurimento del vecchio apparato industriale brindisino. Si sottolinea poi che il porto di Brindisi si trova al crocevia di poteri che invece di interagire e cooperare, interferiscono. Una **autorità portuale** che si trova a Bari, un Consorzio Asi che ha potestà su aree retroportuali, la capitaneria di porto con tutte le sue funzioni, il comune che si trova con un porto dentro la città e che lo dovrebbe considerare uno degli asset del proprio sviluppo. Se non si costruisce un approccio collaborativo e sinergico, il porto di Brindisi è destinato ad uscire fuori dai traffici più interessanti e redditizi per diventare sempre più residuale rispetto alla portualità del Mediterraneo che nel frattempo continua a spostare e ad attrarre vecchi e nuovi traffici. Che aspetta allora il Comune di Brindisi per prendere una iniziativa convocando la comunità del porto, gli attuali e quelli potenziali utilizzatori, per definire - la proposta conclusiva - una agenda di





## Quotidiano di Puglia (ed. Brindisi)

Brindisi

---

priorità a partire da come utilizzare le infrastrutture che l' esaurimento del vecchio apparato produttivo lascerà libere? Di tutto ha bisogno il porto tranne che di ulteriori conflitti, polemiche o addirittura di vecchi attriti che nulla hanno a che fare con la nostra città. © RIPRODUZIONE RISERVATA.

## Brindisi Report

Brindisi

### "Porto, crocevia di poteri in conflitto. Ma così Brindisi affonda"

*La città non può rinunciare ad adeguare il suo principale asset di sviluppo alla realtà dei moderni traffici marittimi*

Il porto di Brindisi è al capolinea della sua millenaria storia? Se non si agisce e reagisce rischia grosso. Si è arrivati ormai al dunque. E mentre si discute, nel frattempo il porto rimane sempre quello che era: un porto naturale, infrastrutturato nei secoli passati e per ultimo negli anni 60 al servizio di una zona industriale progettata in quegli anni. Gli interventi seri, per adeguarlo alle esigenze dei cambiamenti che ci sono stati nella competizione **portuale** italiana e mediterranea, sono stati molto pochi e qualche volta sbagliati e inutili o addirittura bloccati. Il porto di Brindisi rimane forse bello a guardarlo, così come rimangono ancora intatte le sue potenzialità naturali e polifunzionali. Un porto, però, che così come è oggi, non è sufficiente per essere produttivo, attrattivo e competitivo. Il ritorno al passato, sia quello dei turisti dei traghetti per la Grecia (anni 60 - 80) così come quello al servizio di una industria di base (petrolchimica e combustibili fossili), non è più proponibile. Le navi di ultima generazione non possono più attraccare per mancanza di sicurezza, di fondali e di moderne infrastrutture. Progettato per il polo industriale, ma oggi la realtà è cambiata. Il vecchio apparato produttivo industriale si sta ridimensionando e una parte di esso è in una fase di esaurimento. Sono indicativi i dati della movimentazione delle merci e delle rinfuse di questi ultimi anni così come prive di futuro sono ormai le prospettive di alcuni settori come quello energetico. Gli allarmi degli operatori e l'ultima lettera - denuncia del presidente dell'**Autorità** di **Sistema portuale** impongono a tutti scelte coraggiose, tempestive e coerenti. Alcune domande andrebbero fatte a tutti coloro che hanno una responsabilità decisoria. Il porto può rimanere lo stesso dei decenni passati? Le sue vecchie infrastrutture e spazi possono essere rifunzionalizzati? Di cosa ha bisogno il porto? Il mare è tornato al centro di tutto. Economia, strategie geopolitiche, sicurezza, commercio, energia. Il mare mediterraneo dopo il recente raddoppio del Canale di Suez, rappresenta una opportunità ritrovata in un'area ricca di risorse e dalle enormi capacità di sviluppo. Da qui passano già il 30% del commercio mondiale di petrolio, il 20% del traffico marittimo, un terzo del turismo mondiale. Un mercato di 500 milioni di consumatori sparsi in una ventina di Paesi. Brindisi si trova qui. In tutto il Mediterraneo nei vecchi porti, in Spagna, in Grecia e in Francia, è stata fatta una pianificazione da cui sono scaturiti investimenti strutturali e infrastrutturali. A questi porti se ne sono aggiunti di nuovi come quelli costruiti nel Nord Africa che già intercettano notevoli traffici marittimi. Per non parlare poi dei porti del Nord Europa. E noi a Brindisi facciamo polemiche mentre il porto si avvia ad un declino e rischia di diventare sempre più marginale. La paralisi di innovazioni degli ultimi decenni. Presidenti e commissari del porto, amministratori locali e regionali che si sono susseguiti in questi anni non sono stati all'altezza delle potenzialità del porto ma soprattutto non hanno capito in tempo che la portualità, le navi, i traffici stavano cambiando con la globalizzazione e che i servizi e le infrastrutture del porto di Brindisi erano ormai datati. Si è perso molto tempo a pensare e a progettare, e mentre la rendita del passato si esauriva, è stata di fatto paralizzata la realizzazione di interventi nuovi e necessari per ridare attrattività e competitività al porto. Ma quello che è stato e tuttora è il maggiore limite, è che non c'è mai una discussione serena e competente per decidere quello che si vuole che diventi il porto di Brindisi, sia alla luce dei nuovi possibili traffici e sia di quelle che sono le sue necessarie riconversioni a fronte di ciò che è il lento esaurimento del vecchio apparato industriale brindisino. Si parla tanto di Zone economiche speciali (Zes) che potranno diventare funzionali non certamente per le pur necessarie

The image shows a screenshot of a news article from the website BRINDISIREPORT. The article title is "Porto, crocevia di poteri in conflitto. Ma così Brindisi affonda". The text on the page is a preview of the article, starting with "Il porto di Brindisi è al capolinea della sua millenaria storia? Se non si agisce e reagisce rischia grosso. Si è arrivati ormai al dunque. E mentre si discute, nel frattempo il porto rimane sempre quello che era: un porto naturale, infrastrutturato nei secoli passati e per ultimo negli anni 60 al servizio di una zona industriale progettata in quegli anni. Gli interventi seri, per adeguarlo alle esigenze dei cambiamenti che ci sono stati nella competizione portuale italiana e mediterranea, sono stati molto pochi e qualche volta sbagliati e inutili o addirittura bloccati." The article is attributed to Carmine Di Pietro, presidente Leptarmidis. There is also a small image of a ship at sea and a sidebar with social media links and a "I più letti di oggi" section.



## Brindisi Report

### Brindisi

---

semplificazioni amministrative, o per la quantità di aree inserite o da inserire, bensì se alle spalle di esse esiste una efficace ed efficiente dotazione infrastrutturale in grado di aumentare la capacità operativa in termini di costi e di tempi. E il porto è centrale. I poteri amministrativi in contrasto al porto di Brindisi si trova al crocevia di poteri che invece di interagire e cooperare, interferiscono. Una **autorità portuale** che si trova a Bari, un Consorzio Asi che ha potestà su aree retroportuali, la Capitaneria di Porto con tutte le sue funzioni, il Comune che si trova con un porto dentro la città e che lo dovrebbe considerare uno degli asset del proprio sviluppo. Se non si costruisce un approccio collaborativo e sinergico, il porto di Brindisi è destinato ad uscire fuori dai traffici più interessanti e redditizi per diventare sempre più residuale rispetto alla portualità del Mediterraneo che nel frattempo continua a spostare e ad attrarre vecchi e nuovi traffici. Allora ecco la domanda che si devono porre coloro che hanno delle responsabilità politiche, amministrative ed economiche: cosa si vuole che diventi il porto di Brindisi? I porti sono attività economiche e come tali richiedono investimenti, adeguamenti e innovazioni continui. Le navi non sono quelle di una volta e richiedono infrastrutture, fondali, servizi diversi, qualificati ed efficienti, altrimenti o non arrivano o se ne vanno altrove. È ora che si faccia chiarezza definitiva sulle infrastrutture e i relativi investimenti necessari su tutte le banchine e sulle aree portuali, sulla loro fruizione compatibile e sostenibile. Il Comune deve essere lungimirante. La chiarezza deve andare di pari passo alla trasparenza e alla lungimiranza che in alcuni punti del "crocevia dei poteri" sembrano latitare. Che ci vuole per definire un piano degli spazi attuali e delle aree necessarie per nuovi, qualificati e sicuri servizi, liberandosi delle vecchie logiche e consuetudini? Insomma se il porto è un asset importante dello sviluppo di Brindisi esso va reso produttivo e attrattivo di traffici, altrimenti non è un porto! Che aspetta allora il Comune di Brindisi per prendere una iniziativa convocando la comunità del porto, gli attuali e i potenziali utilizzatori, per concordare una agenda di priorità a partire da come utilizzare le infrastrutture che l'esaurimento del vecchio apparato produttivo lascerà libere? Di tutto ha bisogno il porto tranne che di ulteriori conflitti, polemiche o addirittura di vecchi attriti che nulla hanno a che fare con la nostra città. (Carmine Dipietrangelo - presidente Left Brindisi)

## Raccordo ferroviario e cala Materdomini Fine attesa per il 2020

*I binari al servizio della zona industriale saranno pronti già entro la metà di gennaio*

Sono davvero poche, con la situazione di crisi che vivono gli enti locali, le opere pubbliche il cui completamento o la cui realizzazione sono attesi per il 2020. Per questo, l'opera più significativa che si concluderà, almeno per quanto riguarda il primo lotto, il prossimo anno è senza dubbio il raccordo ferroviario al servizio della zona industriale. Allo stato attuale, infatti, l'infrastruttura è completa per il 90 per cento e dunque l'intervento si concluderà entro la metà di gennaio, anche se i termini imposti dall'Ue prevedevano la fine di dicembre 2019. L'opera, a pieno regime, consentirà di evitare il passaggio delle merci pericolose all'interno del centro abitato, garantendo così più sicurezza ma anche maggiore facilità di movimentazione delle merci. Servono, tuttavia, 25 milioni di euro per la realizzazione del secondo lotto. L'auspicio è che si concludano nel 2019 anche i lavori per la realizzazione, a cala Materdomini, della prima spiaggia libera attrezzata di Brindisi. Il cantiere, infatti, si sarebbe dovuto concludere in pochi mesi - in fase di gara d'appalto anche la durata dei lavori era soggetta ad offerta al ribasso - ed invece è fermo dall'estate dello scorso anno. Motivo? Il fatto che anche quel tratto di costa, non è chiaro per quale motivo, risulta all'interno della perimetrazione dell'area Sin, ovvero il Sito di interesse nazionale per le bonifiche. Cosa che rende le procedure infinitamente più lente a causa di una serie di vincoli ambientali. Proprio per questo, sono stati richiesti dal ministero dell'Ambiente diversi studi sui sedimenti dell'area. Sia quelli a terra che quelli in mare, in modo da verificare l'eventuale presenza di contaminazioni. Una volta chiuso questo capitolo, i lavori dovrebbero potersi concludere entro pochi mesi. Appaltati, ma mai avviati, sono anche i lavori per la vecchia versione dello Shuttle di collegamento ferrovia ed aeroporto, che prevedevano l'utilizzo di un mezzo su gomma su un tracciato realizzato in parte su corsia riservata. L'opera è stata appaltata alla Doronzo Infrastrutture ma il Comune ha perso ogni interesse alla sua realizzazione, avendo ottenuto i fondi necessari per il collegamento diretto su ferrovia, anziché su gomma, con l'aeroporto. Il tentativo in corso, dunque, è quello di rimodulare - di concerto con l'azienda appaltatrice - il capitolato in modo da consentire alla Doronzo di esercitare il diritto di eseguire i lavori che si sono aggiudicati e da ottenere in cambio opere utili alla città come, ad esempio, nuove strade, rotatorie e piste ciclabili. Difficile, tuttavia, immaginare che questi lavori - che ancora, sostanzialmente, non esistono neanche sulla carta - siano completati entro la fine del 2020. Dovranno necessariamente concludersi anche prima della fine del prossimo anno, invece, i lavori (almeno nei principali interventi previsti) per la messa in sicurezza di emergenza all'interno della discarica comunale di contrada Autigno. Questo per permettere la riattivazione dell'impianto, cosa che darebbe al Comune di Brindisi due vantaggi: azzererebbe le spese di trasporto e conferimento all'interno di impianti in altri territori, spesso anche piuttosto lontani, e genererebbe una fonte di entrata fissa - ossigeno per le asfittiche casse dell'ente - grazie al conferimento degli altri Comuni della provincia all'interno dell'impianto brindisino. Sul fronte rifiuti dovrebbe partire e concludersi nel 2020, anche se in realtà l'intervento è slittato diverse volte essendo previsto sia nel 2018 che nel 2019, la realizzazione dei tre centri comunali di raccolta destinati ai rifiuti solidi urbani.



## Quotidiano di Puglia (ed. Brindisi)

### Brindisi

---

Decisamente più semplice, rispetto agli interventi sulla discarica, che possa concludersi in tempi brevi, molto in anticipo rispetto alla fine del 2020, il completamento dei 26 alloggi di edilizia residenziale pubblica in fase di realizzazione al quartiere Paradiso, in zona Torretta. Tutto questo per quanto riguarda il Comune. L' **Autorità** di **sistema portuale** del mare Adriatico meridionale, dal canto suo, conta di realizzare entro quest' anno interventi come la realizzazione del pontile a bricole a Costa Morena Ovest, il cui iter autorizzativo, tuttavia, si è arenato con il ritiro in autotutela, da parte del Provveditorato interregionale alle opere pubbliche, dell' autorizzazione alla realizzazione dell' intervento, utile secondo Authority e Capitaneria di porto a garantire un ormeggio sicuro in condizioni meteo non ottimali. Difficile, inoltre, che il 2020 veda la conclusione dei lavori per la realizzazione di un terminal accoglienza provvisorio per i crocieristi a Costa Morena Est voluto sempre dall' **Autorità** di **sistema**. F.R.P. © RIPRODUZIONE RISERVATA.

«Per fortuna riusciamo a recuperare tante risorse per gli investimenti»

FRANCESCO RIBEZZO PICCININ

Francesco RIBEZZO PICCININ Nonostante la grave situazione economica e finanziaria del Comune, Brindisi punta per il 2020 alla conclusione di lavori pubblici importanti come quelli relativi al raccordo ferroviario ed a cala Materdomini ma anche all' avvio della realizzazione di opere strategiche come la New Arena. Il prossimo, tuttavia, sarà soprattutto un anno di tagli drastici alla spesa pubblica. E non sarà certo l' ultimo. Ma a spiegare nel dettaglio quello che i brindisini dovranno attendersi dal futuro a breve, ma anche a medio, termine sarà - annuncia il sindaco Riccardo Rossi - la stessa amministrazione comunale che, subito dopo Capodanno, organizzerà una conferenza stampa ed un incontro pubblico proprio sullo stato dei conti dell' ente e sul piano di riequilibrio finanziario pluriennale che il consiglio comunale sarà chiamato a votare entro il prossimo 9 gennaio. **Quali saranno le opere pubbliche la cui realizzazione si concluderà nel 2020?** «Per quanto riguarda il raccordo ferroviario, avevamo l' obbligo di chiudere entro il 31 dicembre ma per una serie di vicissitudini con la ditta vincitrice dell' appalto, poi revocato per inadempienze, siamo ancora al 90 per cento. Rimangono, comunque, pochissimi giorni. I lavori non finiranno entro il 31 ma comunque al massimo entro metà gennaio. Per quanto riguarda cala Materdomini, invece, le caratterizzazioni vanno avanti anche se l' interlocuzione col ministero è abbastanza lenta. Ad ogni modo, una volta avuto il via libera, non dovrebbero volerci più di due mesi. E spero che la situazione si possa sbloccare entro le prossime settimane. Lo Shuttle (le opere che riguardano la prima versione, quella su gomma, ndr), infine, dovrà essere sottoposto a Valutazione d' impatto ambientale. Per quanto riguarda la Provincia, invece, è scaduto il bando da 3 milioni di euro per i lavori in Cittadella. Sono arrivate nove offerte. Presto ci sarà l' aggiudicazione, dopo di che i lavori partiranno a brevissimo». Ed i lavori per la New Arena? Partiranno entro il 2020? «Spero proprio di sì. Siamo in attesa del progetto definitivo, che sarà messo a bando. Dopo di che, il vincitore potrà costruire il palazzetto. In questo caso, infatti, trattandosi di un privato le procedure sono più snelle». **Quali sono, invece, le opere che si aspetta di vedere realizzate nel 2020 per quanto riguarda il porto?** «Innanzitutto la caratterizzazione dei sedimenti, che consente di avviare tutte le opere previste, a partire dal dragaggio e tutti gli interventi conseguenti. Poi, bisogna capire come evolverà la situazione del pontile a briccole, visto che c' è stato il ritiro in autotutela dell' autorizzazione. E poi bisogna capire cosa succederà con il progetto per il terminal Le vele». **A cosa dovrà rinunciare Brindisi per rimettere in sesto i propri conti?** «La situazione è abbastanza complicata. Con le nuove norme di armonizzazione e ripulendo il bilancio, c' è uno squilibrio di parte corrente molto importante. Per non parlare degli 11 milioni bloccati nel fondo crediti di dubbia esigibilità. Per raggiungere il pareggio, quindi, servono nuove entrate oppure tagli». **Quali nuove entrate?**



## Quotidiano di Puglia (ed. Brindisi)

### Brindisi

---

«Poche e nella maggior parte dei casi una tantum. Le aliquote, infatti, sono già al massimo. Abbiamo introdotto, quindi, la tassa di soggiorno e stiamo cercando di puntare sulla vendita del patrimonio. E su opere infrastrutturali all'interno del cimitero perché, al di là del risanamento economico, ce n'è un obiettivo bisogno. Ma le possibilità da questo punto di vista sono limitate e, lo ripeto, nella maggior parte dei casi una tantum». Dunque è quasi tutti affidato ai tagli. Quali? «Penso che subito dopo capodanno faremo una conferenza stampa ed un' iniziativa pubblica perché è bene spiegare certe in maniera dettagliata e chiara, cosa che è difficile fare in breve. Un esempio su tutti: la navetta da piazzale Spalato, il cui biglietto si pagherà un euro. Bisogna essere chiari: in questo momento, la città ha bisogno di rivedere le proprie spese. Tra fondo crediti, massa da riequilibrare e rateo dei mutui, ci siamo trovati a dover riequilibrare il bilancio per una cifra superiore ai 16 milioni. Una cifra importante per un bilancio come il nostro. La città, dunque, soffrirà soprattutto del taglio sulla spesa corrente». **In quali settori, in particolare?** «Sulla possibilità di mantenere strade e marciapiedi, per esempio. Su cose come queste ci saranno oggettive difficoltà. Per fortuna, però, siamo in grado di recuperare tante risorse per investimenti: molti progetti ci vengono finanziati. Penso ai 2,5 milioni dei Pon Sicurezza. E speriamo che la Regione chiuda subito il disciplinare sui 5 milioni per il Paradiso. E ancora isole ecologiche, impiantistica per i rifiuti. Le difficoltà saranno sulla spesa corrente ma questo è un problema che si sta realizzando in tantissime città, soprattutto nel Meridione, a causa di queste armonizzazioni e del famoso fondo crediti. Dopo di che, però, tutto questo riflette una storia». E delle responsabilità. «Diciamo che possiamo capire perché sono state approvate certe norme: perché i bilanci di moltissimi comuni, compreso il nostro, erano gonfiati con competenze spesso aleatorie che finanziavano uscite certe e su cui erano costruiti meccanismi in grado di generare anche consensi elettorali. Speriamo che il danno per la città sia il minore possibile ma chi critica ogni misura proposta evidentemente dimentica il punto di partenza: un deficit di 16 milioni da riequilibrare nel 2020. E nel 2021 e 2022 ci dovranno essere altre operazioni, visto che questo deficit verrà riequilibrato anche con entrate una tantum che negli anni successivi non ci saranno. Sperando anche di riuscire, finalmente, a riscuotere tutto quanto è dovuto». © RIPRODUZIONE RISERVATA.

## MANFREDONIA IL PRECEDENTE PROVVEDIMENTO DI FATTO PROVOCAVA RIPERCUSSIONI SULL' ATTIVITA' DEI PESCHERECCI

### Porto, nuove regole per la pesca un' altra ordinanza sugli orari

Lavoro di squadra tra Capitaneria, Comune e prefettura di Foggia

**MANFREDONIA.** Nuova ordinanza della Capitaneria di **porto** che regola alcune operazioni dei pescherecci impegnati nella attività di pesca. Una sorta di armistizio tra i pescatori che da tempo si lamentano su quelle che ritengono eccessive misure di controllo sui movimenti dei natanti e il personale della Capitaneria di **porto** che applica le misure previste dai regolamenti marittimi e le fanno rispettare. Di qui continui contrasti e contestazioni. La nuova ordinanza rappresenta pertanto un deciso passo che riporta pace e tranquillità in un settore irto di difficoltà. A determinare la svolta in una vicenda ingarbugliata, l' azione combinata tra il commissario prefettizio, Vittorio Piscitelli, al quale si erano rivolti i pescatori, il prefetto di Foggia Raffaele Grassi, il comandante della Capitaneria di **porto**, capitano di fregata Giuseppe Turiano, e l' avvocato Pierpaolo Fischetti in rappresentanza dei pescatori. «L' adozione della nuova ordinanza - spiega Fischetti - oltre a recepire quanto rappresentato dalla categoria dei pescatori, garantisce che le manovre di ingresso ed uscita dal **porto** avvengano nel rispetto delle previste regole sulla sicurezza della navigazione ovvero nel corretto svolgimento delle attività di polizia marittima che la Capitaneria di **porto** svolge a tutela della risorsa ittica». La nuova ordinanza a far data dal 1° gennaio 2020 abrogherà le ordinanze n° 13/2010 e n° 2/2019 e regolerà, come detto, le modalità di chiamata per i pescherecci che effettuano l' ingresso e l' uscita dal **porto** di **Manfredonia**. Per quanto concerne i pescherecci che non usufruiscono della deroga di cui all' art.2 comma 3 del decreto ministeriale dell' 1 marzo 2012, ovvero quelli dotati di apparato "blue box", saranno esonerati dalla chiamata di ingresso/uscita dal **porto** di **Manfredonia** fermo restando l' obbligo di segnalare alla Capitaneria eventuali avarie dell' apparato. In ogni caso è stato modificato l' orario di presentazione del logbook da parte delle motopesche che rientrano in **porto**, con la possibilità di consegnarlo entro h24 ovvero inviarli tramite posta elettronica. La categoria dei pescatori ha espresso apprezzamento per le migliorie stabilite e tramite il proprio rappresentante Fischetti, ha ringraziato il prefetto di Foggia e il commissario straordinario Piscitelli per la disponibilità e l' attenzione mostrata nei confronti di una categoria fondamentale per l' economia cittadina, e il comandante della Capitaneria di **porto** Giuseppe Turiano per la comprensione e la considerazione delle problematiche espresse dai pescatori con i quali ha attivato un confronto edificante. «I pescatori hanno dimostrato - ha ribadito Fischetti - di voler evitare conflitti e contrapposizioni ma al contrario di invocare l' aiuto dello Stato nelle sue varie articolazioni, convinti che l' unione e la legalità sono i capisaldi essenziali per la soluzione dei problemi. Una confortante premessa per affrontare e risolvere altre problematiche che affliggono la categoria». Michele Apollonio.

