



ITALIAN
PORTS
ASSOCIATION

**Estratto Rassegna Stampa Assoporti
sabato, 11 gennaio 2020**



Prime Pagine

11/01/2020	Corriere della Sera Prima pagina del 11/01/2020	8
11/01/2020	Il Fatto Quotidiano Prima pagina del 11/01/2020	9
11/01/2020	Il Foglio Prima pagina del 11/01/2020	10
11/01/2020	Il Giornale Prima pagina del 11/01/2020	11
11/01/2020	Il Giorno Prima pagina del 11/01/2020	12
11/01/2020	Il Manifesto Prima pagina del 11/01/2020	13
11/01/2020	Il Mattino Prima pagina del 11/01/2020	14
11/01/2020	Il Messaggero Prima pagina del 11/01/2020	15
11/01/2020	Il Resto del Carlino Prima pagina del 11/01/2020	16
11/01/2020	Il Secolo XIX Prima pagina del 11/01/2020	17
11/01/2020	Il Sole 24 Ore Prima pagina del 11/01/2020	18
11/01/2020	Il Tempo Prima pagina del 11/01/2020	19
11/01/2020	Italia Oggi Prima pagina del 11/01/2020	20
11/01/2020	La Nazione Prima pagina del 11/01/2020	21
11/01/2020	La Repubblica Prima pagina del 11/01/2020	22
11/01/2020	La Stampa Prima pagina del 11/01/2020	23
11/01/2020	Milano Finanza Prima pagina del 11/01/2020	24

Trieste

11/01/2020	Il Piccolo Pagina 1 Nasce il Consorzio Ursus per gestire Porto vecchio	25
11/01/2020	Il Piccolo Pagina 20 Consorzio "fatto in casa" per il Porto vecchio Regia in mano al Comune	26
11/01/2020	Il Piccolo Pagina 20 Dal marketing ai bandi di gara: tutto sarà nelle mani dell' ente	28

11/01/2020	Il Piccolo	Pagina 21	29
«Così si rischia di perdere treni che non ripassano»			
11/01/2020	Il Piccolo	Pagina 21	30
«Ora si potrà trattare con i privati tutelando gli interessi collettivi»			
11/01/2020	Il Piccolo	Pagina 23	32
Ferriera, già 300 voti per il referendum Lavoratori spaccati e domina l'incertezza			
11/01/2020	Il Piccolo	Pagina 23	34
«Se passa questa intesa vanno a casa 163 operai Non accettiamo ricatti»			
11/01/2020	Il Piccolo	Pagina 27	35
Zoo, pop-up e dolci È il Festival dei piccoli			
11/01/2020	Il Piccolo	Pagina 12	36
"Cubo" della Nasa L'oggetto misterioso nelle reti calate al largo di Meleda			
10/01/2020	Trieste Prima		37
L'Ungheria conferma gli investimenti nel Porto di Trieste			
09/01/2020	shippingitaly.it		38
L'ultimo saluto all'armatore triestino Luigi Cattaruzza			
09/01/2020	shippingitaly.it		39
Nuovo record storico di container al Trieste Marine Terminal: 688.647 Teu			

Venezia

11/01/2020	Corriere del Veneto	Pagina 6	40
Mose, caos sulla manutenzione delle paratoie all'Arsenale			
11/01/2020	Il Gazzettino	Pagina 37	41
Mose, nuovo test martedì a San Nicolò col piano emergenza			<i>RAFFAELLA VITTADELLO</i>
11/01/2020	La Nuova di Venezia e Mestre	Pagina 19	43
Paratoie, oscillazioni e rischio rottura Una catena per legarle durante le prove			
11/01/2020	La Nuova di Venezia e Mestre	Pagina 19	45
«Paratoie all'Arsenale? Un'offesa alla città» Il Forum scrive alla Spitz			
11/01/2020	La Nuova di Venezia e Mestre	Pagina 19	46
D'Alpaos: «Scelte da ponderare bene la fortuna non basta»			
11/01/2020	Corriere del Veneto	Pagina 9	47
Pontile abusivo al porto di Chioggia a processo Gambato e Zanardo			
11/01/2020	Il Gazzettino	Pagina 47	48
Molo galleggiante fuori tempo, in due a processo			<i>NICOLA MUNARO</i>
11/01/2020	La Nuova di Venezia e Mestre	Pagina 32	49
Pontile mobile non rimosso manager dell'Aspo a giudizio			
11/01/2020	La Nuova di Venezia e Mestre	Pagina 33	50
Il Comitato No Gpl preme sul governo «Ci dia delle risposte»			
11/01/2020	Corriere del Veneto	Pagina 7	51
Undicesimo giorno di smog Protesta all'Usi			
10/01/2020	La Gazzetta Marittima		52
Affidato il Masterplan per Venezia su Marittima, Sant'Andrea e Santa Marta			

Savona, Vado

11/01/2020	La Stampa (ed. Savona)	Pagina 42	53
"La via Aurelia è al collasso" Cgil ora propone l'utilizzo dei treni dal porto a Bragno			<i>ELENA ROMANATO</i>
11/01/2020	Il Secolo XIX (ed. Savona)	Pagina 20	54
La strada di scorrimento si farà in cambio di alloggi e parcheggi			

11/01/2020	Il Secolo XIX (ed. Savona) Pagina 23	55
<hr/>		
10/01/2020	Savona News	56
Funivie, la lettera di un ex dipendente: "Diversificare tipologia delle merci? Già in passato qualcuno espresse dei dubbi"		
<hr/>		
10/01/2020	Savona News	57
Denuncia dei sindacati liguri delle Dogane: fuori gioco l' ufficio principale del Porto di Sampierdarena e traffici marittimi a rischio a causa della grave situazione logistica		
<hr/>		

Genova, Voltri

11/01/2020	Il Secolo XIX Pagina 15	58
«Il porto di Genova è di fronte a un bivio L' immobilismo rischia di farci retrocedere»		
<hr/>		
11/01/2020	La Repubblica (ed. Genova) Pagina 8	60
Dogane, appello dei sindacati a istituzioni e privati del porto "Situazione al limite, intervenite"		
<hr/>		
10/01/2020	Informare	61
La situazione di emergenza all' ufficio doganale di Genova Sampierdarena pone a rischio i traffici marittimi		
<hr/>		
10/01/2020	The Medi Telegraph	63
Dogane, i sindacati denunciano: "Fuori gioco l' ufficio principale di Sampierdarena, a rischio i traffici del porto"		
<hr/>		
10/01/2020	Genova Post	64
Ocean Alliance conferma le tre linee su Genova		
<hr/>		
10/01/2020	Il Nautilus	65
Ocean Alliance conferma le tre linee su Genova		
<hr/>		
11/01/2020	Genova24	66
Petrolchimico alla foce del Polcevera, Bucci conferma: "Non sarà nel municipio Ponente"		
<hr/>		
09/01/2020	shippingitaly.it	67
Più rotabili e meno container a Terminal San Giorgio che investe in equipment		
<hr/>		
11/01/2020	Il Secolo XIX Pagina 20	68
L' addio di porto e politica all' avvocato dei moli «Gallanti guardava al futuro senza banalità»		
<hr/>		
11/01/2020	La Repubblica (ed. Genova) Pagina 8	69
Per l' addio a Gallanti un saluto trasversale		
<hr/>		
10/01/2020	The Medi Telegraph	70
Genova, l' ultimo saluto a Giuliano Gallanti		
<hr/>		
10/01/2020	La Gazzetta Marittima	71
Giuliano Gallanti, morte di un signore		
<hr/>		

La Spezia

10/01/2020	Citta della Spezia	73
Ocean Alliance conferma gli scali alla Spezia e Genova per il 2020		
<hr/>		

Ravenna

11/01/2020	Il Resto del Carlino (ed. Ravenna) Pagina 39	74
Delegazione Cinque stelle a confronto con le realtà del porto		
<hr/>		
10/01/2020	Ravenna Today	75
Il Movimento 5 Stelle al porto di Ravenna per guardare al futuro e all' ambiente		
<hr/>		
10/01/2020	ravennawebtv.it	76
Una delegazione istituzionale del Movimento 5 stelle in visita ispettiva presso il porto di Ravenna		
<hr/>		
11/01/2020	Corriere di Romagna (ed. Ravenna-Imola) Pagina 9	77
«Dogane, dopo la Brexit al porto manca personale»		
<hr/>		

11/01/2020	Il Resto del Carlino (ed. Ravenna) Pagina 44	78
	Dogana del porto, i sindacati «Forte carenza di personale»	
10/01/2020	Lugonotizie	79
	Sindacati allarmati dalla carenza di personale doganale al porto di Ravenna	
10/01/2020	Ravenna Today	80
	Porto, i sindacati: "Carenza di almeno 32 addetti doganali, servizi a rischio"	
10/01/2020	Ravenna24Ore.it	81
	Dogane di Ravenna, allarme dei Sindacati: "Mancano 32 lavoratori e non si prevedono assunzioni"	
10/01/2020	ravennawebtv.it	82
	I sindacati: "Al porto mancano almeno 32 addetti doganali. Problemi di personale mai risolti"	
10/01/2020	Ravenna Today	83
	'Poggia nera', Ancisi (LpRa): "Protocollo non più attivo, in corso un indagine penale"	

Livorno

11/01/2020	Il Tirreno Pagina 15	84
	L' ex fabbrica diventa area portuale Trinseo comprata da Neri-Grimaldi	
10/01/2020	Messaggero Marittimo <i>Massimo Belli</i>	86
	Livorno: portale del lavoro portuale	
10/01/2020	La Gazzetta Marittima	87
	Ecco i traffici portuali di Livorno: solite navi, più LNG meno bunker	
10/01/2020	La Gazzetta Marittima	88
	Darsena Europa: ma l' economia la giustifica?	
10/01/2020	La Gazzetta Marittima	89
	Passeggeri dei traghetti perché no una navetta?	

Piombino, Isola d' Elba

11/01/2020	Il Tirreno (ed. Piombino-Elba) Pagina 23	90
	È online il sito web del lavoro portuale	

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

09/01/2020	La Provincia di Civitavecchia	91
	Un 2019 da record per le crociere	

Napoli

10/01/2020	Otto Pagine	92
	Spirito: "La priorità è integrare i porti di Napoli e Salerno"	
11/01/2020	La Repubblica (ed. Napoli) Pagina 11	93
	Regione Amendola frena su De Luca	

Bari

11/01/2020	Quotidiano di Puglia Pagina 6	94
	E all'esterno botte al giornalista «Mi hanno colpito senza pietà»	

Brindisi

11/01/2020	Corriere del Mezzogiorno (ed. Bari) Pagina 12	95
<hr/> Un tavolo di crisi per sostenere il porto di Brindisi		
10/01/2020	Transportonline	96
<hr/> Nel porto di Brindisi accessi con permessi elettronici		
10/01/2020	La Gazzetta Marittima	97
<hr/> Nel porto di Brindisi accessi 'elettronici'		
11/01/2020	Quotidiano di Puglia (ed. Brindisi) Pagina 9	98
<hr/> Violenza all' esterno dell' abitazione: giornalista picchiato con calci e pugni		
10/01/2020	Brindisi Report	100
<hr/> Il direttore Orlandini aggredito mentre faceva il suo lavoro: gli attestati di solidarietà		

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi e Villa San Giovanni

11/01/2020	Gazzetta del Sud (ed. Reggio Calabria) Pagina 26	101
<hr/> Cumuli di rifiuti, fogna e ratti in libertà		
11/01/2020	Gazzetta del Sud (ed. Reggio Calabria) Pagina 26	102
<hr/> Automar SpA acquisisce il 100% del terminal		
11/01/2020	La Gazzetta Marittima	103
<hr/> Automar completa l'acquisizione di AutoTerminal a Gioia Tauro		
10/01/2020	La Gazzetta Marittima	104
<hr/> Dopo due anni negativi Gioia Tauro torna a crescere		
10/01/2020	Il Dispaccio	106
<hr/> La senatrice Abate (M5S): "Ecco gli obiettivi raggiunti"		

Olbia Golfo Aranci

11/01/2020	La Nuova Sardegna (ed. Gallura) Pagina 17	109
<hr/> Al porto si cambia in attesa della nuova stazione marittima		
11/01/2020	La Nuova Sardegna (ed. Gallura) Pagina 17	110
<hr/> Sistemati anche gli ultimi tasselli nel puzzle dei servizi		

Messina, Milazzo, Tremestieri

11/01/2020	Gazzetta del Sud (ed. Reggio Calabria) Pagina 4	111
<hr/> Sequestrate tre navi della Caronte&Tourist		
10/01/2020	Blog Sicilia	113
<hr/> Con 20 chili di droga nel trolley al porto di Messina, arrestati due gelesi		
10/01/2020	Messina Ora	114
<hr/> Trovati con 20 chili di marijuana nel trolley, arrestati al porto di Messina		

Catania

11/01/2020	La Sicilia Pagina 18	115
<hr/> Interporto, ordigni bellici a Bicocca aprono confronto su costi dell' opera		

Palermo, Termini Imerese

11/01/2020	Giornale di Sicilia Pagina 10	116
<hr/> Traghetti a rischio, scattano i sequestri		
11/01/2020	Giornale di Sicilia Pagina 10	118
<hr/> Il gip: «La società ha nascosto la mancanza di requisiti»		
11/01/2020	Giornale di Sicilia Pagina 23	119
<hr/> Ong, la nave Ocean Viking al porto di Termini Imerese		

Trapani

11/01/2020	Giornale di Sicilia (ed. Trapani) Pagina 16	120
<hr/> Aliscafi, nuovo attracco		
11/01/2020	Giornale di Sicilia (ed. Trapani) Pagina 16	121
<hr/> Ed a Bonagia si chiede un porto sicuro		

CORRIERE DELLA SERA

Milano, Via Solferino 28 - Tel. 02 63821
Roma, Via Campana 50-C - Tel. 06 688281

laLettura

FONDATA NEL 1876

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

Prolife®
INTEGRATORI DI FERMENTI
LATTICI VIVI



La Lettura: l'anticipazione
Pennac: vi racconto il mio Fellini sognatore
di **Ida Bozzi**
a pagina 38 e nel supplemento



Domani gratis
Speciale sull'arte
Tutte le mostre dell'anno
nell'inserto di 28 pagine
di **Roberta Scorrane**
a pagina 23

Prolife®
INTEGRATORI DI FERMENTI
LATTICI VIVI

Le culture diverse

IL RAZZISMO E I SUOI CONFINI

di **Ernesto Galli della Loggia**

L'alternativa non è tra il razzismo e l'accoglienza. Quando si tratta di rapporti con l'«altro», con chi percepiamo come diverso perché estraneo alla collettività umana cui noi apparteniamo, l'alternativa non è tra il rifiuto aggressivo intessuto di uno sprezzante senso di superiorità da un lato, e dall'altro la disponibilità più aperta, amichevole e ospitale. C'è una terza posizione, che è poi quella istintivamente adottata dalla grande maggioranza degli esseri umani.

Ce la indica un grande antropologo, forse il più grande del Novecento, Claude Lévi-Strauss — è necessario aggiungere che difficilmente lo si sarebbe potuto definire un conservatore? — in un suo testo poco noto (*De près et de loin*, Odile Jacob, 1988) contenente parole di straordinaria attualità che meritano di essere conosciute e meditate. Specialmente in un momento come l'attuale in cui nella società italiana le tensioni di vario genere causate dall'immigrazione stanno accendendo intorno a questi temi un aspro dibattito pubblico nel quale si sprecano le accuse e le strumentalizzazioni politiche.

Per Lévi-Strauss il razzismo è «ostilità attiva» di una cultura verso un'altra, volta a «distruggerla o semplicemente ad opprimerla» sulla base di una presunta gerarchia qualitativa dei rispettivi patrimoni genetici. Questo è il razzismo: che, come è ovvio, si accompagna inevitabilmente alla negazione all'altro degli stessi diritti di cui godiamo noi.

continua a pagina 24

GIANNELLI



La resa dei conti nei 5 Stelle. Raggiunto il quorum per la consultazione: Lega decisiva Di Maio sotto attacco sfida i ribelli M5S Taglio dei parlamentari, sì al referendum

CAMERE E TEMPI SUI DECRETI

Casellati a Fico: siate più veloci

di **Paola Di Caro**

La presidente del Senato Maria Elisabetta Casellati ha scritto a Roberto Fico, presidente della Camera: «Siate più veloci». a pagina 11

di **Emanuele Buzzi**

Via libera al referendum per il taglio dei parlamentari. Lega decisiva per il raggiungimento del quorum. Il leader dei pentastellati Di Maio sfida i ribelli. Dopo l'era di Grillo, del direttorio, del capo politico solo, si sta preparando una nuova fase nel Movimento Cinque Stelle.

da pagina 8 a pagina 13
commento di **Tommaso Labate**

SETTEGIORNI

di **Francesco Verderami**

Il governo (per ora) non rischia

Per una volta maggioranza e opposizione concordano: è più facile che Meghan mandi in crisi la monarchia britannica piuttosto che i grillini mettano in crisi il governo italiano.

continua a pagina 9

La crisi Washington approva nuove misure, colpiti acciaio e tessile. E la Ue rilancia: intesa sul nucleare

Mossa Usa: sanzioni all'Iran

I possibili effetti per le aziende italiane. Libia, oggi Conte vede Sarraj a Roma

di **Giuseppe Sarcina**

È «guerra» economica tra Stati Uniti e Iran. Washington approva nuove sanzioni. Colpiti acciaio e tessile. Nel mirino gli scambi con Cina e India. È il secondo atto di quella che il Segretario di Stato Pompeo ha definito «da campagna» contro «lo sponsor numero uno del terrorismo». Le ricadute sulle aziende italiane che commerciano con Teheran. L'Ue chiede di rilanciare un'intesa sul nucleare. L'Iraq ribadisce: via i militari americani. Oggi il leader libico Sarraj sarà a Roma per incontrare Conte.

da pagina 2 a pagina 6



L'Australia continua a bruciare, ecco cosa resta del bosco lungo l'autostrada Playford, sull'isola di Kangaroo

LA SCIAGURA DEL JET CADUTO

L'aereo, il missile Lite con Teheran

di **Viviana Mazza**

Divampa la polemica sul jet ucraino caduto in Iran. Per gli Usa la zona dell'incidente è stata contaminata. Teheran respinge le accuse. a pagina 6

Perché i roghi in Australia ci riguardano da vicino

di **Walter Veltroni**

Brucia, l'Australia. Ma è lontana, chi se ne importa? Il mondo globalizzato immagina sia inutile occuparsi di quelle case distrutte, di quei morti. Ma nelle nubi di fuoco dell'Australia c'è il destino di tutti noi.

a pagina 21

ASPETTANDO LA CONSULTA

Tarzan perduto nella giungla elettorale

di **Sabino Cassese**

Il prossimo 15 gennaio la Corte costituzionale esamina l'ammissibilità del referendum per l'abolizione del metodo proporzionale nell'attribuzione dei seggi nei collegi plurinominali per l'elezione nei due rami del Parlamento.

La richiesta referendaria proviene da otto regioni a maggioranza leghista ed è diretta a sopprimere, con un complicato ritaglio, dalle vigenti leggi elettorali tutte le espressioni che si riferiscono alla componente proporzionale, in modo da lasciare sola la parte maggioritaria.

continua a pagina 24

REFLESSIONE SUI DATI ISTAT

Pil-occupazione: strano divorzio

di **Dario Di Vico**

Siamo al divorzio tra Pil e occupazione? Gli ultimi dati Istat riferiti a occupati e disoccupati prefigurano proprio questo scenario.

a pagina 32

IL CAFFÈ

di **Massimo Gramellini**

L'Uomo Nero

Vorrei ringraziare un pizzaiolo della provincia di Sondrio per il cartello con cui ha offerto quattro alternative agli accompagnatori dei pargoli che corrono e strillano nel suo locale: «Venire senza bambini; educarli; cambiare pizzeria; starvene a casa vostra». Firmato: «L'Uomo Nero». Vorrei ringraziarlo per il tono ironico, così demodé in quest'epoca di incavallati cronici. Ma soprattutto per l'ottimismo che lo ha spinto a inserire tra le ipotesi praticabili l'insegnamento della buona educazione. L'ultima volta che al ristorante ho fatto notare a un padre la spiacevole insistenza con cui suo figlio lanciava proiettili di mollica contro la mia nuca, mi sono sentito rispondere: «Ma è un bambino!». Sottotesto: che vita triste dev'essere la tua, se non riesci a tro-

vare divertente che il mio adorato vando ti abbia scambiato per l'orso del luna park.

Parliamone, avrei voluto rispondergli. Capisco che un bambino detesti stare a tavola. E capisco che i suoi genitori desiderino uscire senza svenarsi per la babysitter. Capisco persino che lo smartphone con cui cercavate di sedarlo abbia esaurito la carica. Quello che non capisco è come Lei non capisca che anch'io ho diritto di cenare in pace. E che l'unico modo per tenere insieme tanti diritti è fissare qualche regola e comunicarla, anche in tono risoluto, al piccolo teppista. Questo avrei voluto dirgli, se proprio in quel momento suo figlio non mi avesse tirato una polpetta al sugo in faccia.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Prolife®

Serenità in forte aumento su tutta la FLORA INTESTINALE

10 miliardi di fermenti vivi certificati | 10 ceppi attivi



il Giornale



SABATO 11 GENNAIO 2020

Quotidiano diretto da ALESSANDRO SALLUSTI

Anno XLVII - Numero 9 - 1,50 euro*

www.ilgiornale.it
024 71324971 | Sede: tel. 02471324971

E L'INDUSTRIA SI FERMA

«ALLA LARGA DALL'ITALIA»

Allarme di Bloomberg: «Paese a rischio, non investite» Di Maio è stato licenziato dai 5s ma fa finta di nulla

La situazione dei conti italiani è sempre più critica. Mentre la produzione industriale fa segnare l'ennesimo stop, da Bloomberg arriva un allarme ai mercati finanziari: «Evitate di investire sui titoli di Stato italiani, perché il Paese è instabile». Intanto Di Maio viene siliurato dal Movimento, ma si ostina a fingere di essere saldamente al timone.

servizi alle pagine 2-3 e 7

L'EDITORIALE

POCA COSA, O NIENTE

di Alessandro Sallusti

Di Maio si è sorpreso che i Cinque Stelle abbiano deciso di farlo fuori. In realtà è sorprendente che sia ancora lì dopo i disastri che ha combinato. Nell'ordine: ha tradito i suoi elettori (si Tav e si Tap); in un anno e mezzo ha perso più della metà dei consensi elettorali; da ministro dello Sviluppo ha innescato il casino dell'Iva e non ha risolto quello di Alitalia; da ormai due anni dice di voler buttar fuori i Benetton dalla gestione delle autostrade ma non sa come fare; si è fatto imbrigliare prima da Salvini e ora dal duo Renzi-Zingaretti; ha spaccato il partito tra «contiani» e «dimaiiani»; come leader della maggioranza ha portato il Paese a crescita zero, e chi più ne ha più ne metta.

Di Maio voleva cambiare il mondo ma il mondo non lo ha ascoltato, e non lo ascolta neppure oggi che è ministro degli Esteri e vaga da un vertice all'altro senza toccare palla. Qualcuno glielo deve pur dire: Di Maio, lei non conta più nulla, sia nel partito che nel governo. Ho appena letto, nel libro che Claudio Martelli ha scritto su Craxi (*L'antipatico*, edizioni La nave di Teseo) a giorni in libreria, una frase che gli si addice. Bettino chiese al vecchio e saggio padre che cosa ne pensasse dei suoi rivali politici all'interno del Psi, e la risposta fu lapidaria: «Sono poca cosa, o niente».

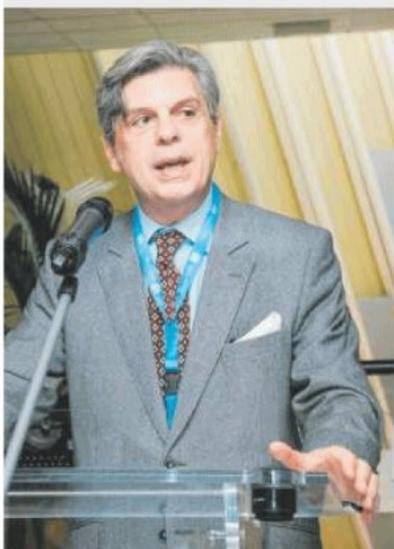
Ecco, Di Maio è «poca cosa», ma peggio di lui ha fatto il premier per caso Giuseppe Conte, uno che ha tramato per farlo fuori ed è ora a un passo dal riuscirci. Se raggiungesse l'obiettivo, sarebbe l'unico successo della sua presidenza, perché sul resto i suoi due governi sono un colabrodo. Ieri - ultima perla - l'agenzia economica Bloomberg ha diramato un report nel quale invita gli investitori internazionali a stare alla larga da questa Italia, l'Italia di Conte e Di Maio, per la sua scarsa affidabilità.

Eppure questi vanno avanti, a colpi di «salvo intese» tirano diritti contro ogni logica. Si scannano sulla nuova legge elettorale e sul referendum per tagliare i parlamentari - cioè sul nulla - incuranti del fatto che il mondo e l'Italia girano e avrebbero bisogno di una guida certa e sicura. Conte pare aver fatto sua una famosa massima di Andreotti, che a chi gli rinfacciava l'immobilismo di uno dei suoi tanti governi rispose: «Meglio tirare a campare che tirare le cuoia». Sì, meglio per lui ma non per noi.

RICONOSCIMENTO ECCEZIONALE

Serra, primo storico italiano entrato all'Accademia di Francia

di Matteo Sacchi



STUDIOSO Maurizio Serra è stato collaboratore del «Giornale»

Non era mai successo, dal 1635 anno della sua fondazione. Giovedì, però, un italiano è stato cooptato tra i membri dell'Académie française, l'istituzione culturale più importante d'Oltralpe.

Si tratta di Maurizio Serra, storico e diplomatico di lungo corso che è stato chiamato ad occupare il seggio numero (...)

segue a pagina 30

ZUPPA DI PORRO

Chi uccide 500mila partite Iva

di Nicola Porro

Ci sono due piccole norme nell'ultima manovra finanziaria e che entrano in vigore da oggi, nascoste nelle pieghe dei commi, e che danno il senso di come un governo di sinistra continui ad avere i medesimi pregiudizi economici di sempre. Vediamole. La prima riguarda le partite Iva

che godevano della flat tax. E la seconda riguarda quei proprietari di immobili commerciali, negozi e botteghe. Entrambe hanno cancellato il regime di maggior favore introdotto nel 2019. Comporteranno aumenti di imposta a carico di quel ceto medio impoverito, vessato da imposte e burocrazia kafkiana. Sono (...)

segue a pagina 2

MOSSA PER ANDARE A VOTARE

Adesso Salvini si rimangia il taglio dei parlamentari

Massimiliano Scafi

Sono 71 le firme raccolte in Senato per consentire un referendum sul taglio dei parlamentari. A sorpresa, dopo il ritiro di alcuni parlamentari forzisti, sono arrivate in extremis le firme dei leghisti. «E sempre un bene quando si dà la parola ai cittadini», ha chiosato Salvini. Che deve difendersi dalle accuse di «poltronismo» dei 5 Stelle. In realtà quella del leader leghista è una mossa strategica per tornare presto alle urne.

a pagina 4

EMERGENZA IMMIGRAZIONE

Libia, esodo di profughi Ripartono i barconi

Micalessin a pagina 8

DIBATTITO SUI REALI INGLESI

Harry e Meghan: «bimbi» viziati o coppia ribelle?

di Gaia Cesare e Tony Damascelli

Il gesto di Harry e Meghan di «dimettersi» dalla corte reale inglese continua a dividere. Si tratta di un'astuta mossa a uso e consumo dei tabloid da parte di due «bamboccioni» viziati, oppure di un atto di coraggio nonché di accusa nei confronti della gabbia dorata della monarchia?

a pagina 11

Re-Hash



L'OSSessione SESSISTA STRAVOLGE LA LINGUA

Un asterisco tra le parole uomo e donna

No, gli asterischi qui accanto non sono un refuso. Anzi, sono la nuova stella dei telex dei diritti civili, che si infiltrano anche nel dizionario e vorrebbero sovvertire pure la grammatica. Si chiama «asterisco di genere». E non è un'invenzione di oggi, esiste da anni. Ma, grazie ai social, è sempre più diffuso. Si sa, nell'elaborare mausolee scemenze gli intellettuali radicali sono dei pionieri. L'asterisco al posto della vocale finale servirebbe - secondo la Tre-

di Francesc* Mari* Del Vigo

cani -, a evitare l'uso del maschile indifferenziato. Il «maschile indifferenziato», pericolosissimo nemico delle donne. Roba da telefono rosa. Eppure è questa l'ultima ossessione di chi ci vuole fluidi, senza sesso, senza genere: con la scusa del diverso distruggono le identità. Quindi, brutti maschilisti, non dovete più dire: «Cari ragazzi, studiate di più»; ma invece: «Car* ragazz*, studiate di

più». Non sia mai che le ragazze si offendano. Il primo cittadino sarebbe meglio chiamarlo sindaco*, guai a farne trapelare il sesso. Anche se non ha né senso né suono e dunque non lo si può nemmeno leggere. Magari ci costringeranno a scrivere così anche i giornali e i nostri nomi. Tra duecento anni, quando studieranno le epiche gesta di Luigi* Di Maio, non capiranno mai se sia stato un uomo o una donna: Luigi o Luigia? Una bella ca**ata. E scusate gli asterischi.

IL GIORNO

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

SABATO 11 gennaio 2020
1,50 Euro*

Nazionale

FONDATA NEL 1956
www.ilgiorno.it



I retroscena dell'intesa in Lombardia

Il contratto con Trenord era l'unica strada La rabbia dei pendolari

Anastasio e G. Moroni alle pagine 2 e 3



Poliziotti al verde, clandestini liberi

Livorno, gli agenti avrebbero dovuto anticipare i soldi per il rimpatrio. Il sindacato: stufi di pagare di tasca nostra **Servizi e Pini** alle pagine 4 e 5

Le mosse per evitare il voto

La crisi M5s e lo spauracchio di Salvini

Bruno Vespa

Quanti fra i 945 parlamentari in carica tornando alle loro precedenti occupazioni avrebbero un prestigio e una retribuzione comparabili agli attuali? Pochissimi. Si capiscono perciò, umanamente, le contorsioni di deputati e senatori a rischio rielezione pronti a qualunque compromesso pur di tenere in piedi la legislatura. Questo vale soprattutto per il M5S dove la cura dimagrante sarebbe assai drastica e dove il divieto di un terzo mandato semina il panico tra quanti svolgono il secondo. Ma si vedono scene antipatiche anche in Forza Italia, destinata anch'essa a un prevedibile ridimensionamento.

Continua a pagina 10

LA DUCHESSA È IN CANADA. IL MARITO A LONDRA AFFRONTA LA REGINA FURIBONDA



La regina Elisabetta II, 93 anni

DIO SALVI MEGHAN & HARRY

Bonetti, Cocchi e commento di Pazzi alle pagine 14 e 15

DALLE CITTÀ

Milano

All'Arena lavori in ritardo Il Golden Gala va a Napoli

Mingola nelle Cronache

Milano

Chef Cracco: la mia scuola di cucina

Servizio nelle Cronache

Brugherio

Accusati di abusi sui due figli Assolti dopo 6 anni

Totaro a pagina 19



Le misure allo studio per scongiurare lo scalone

Pensioni, ecco quota 102 Via dal lavoro a 64 anni

Marin a pagina 12



Successo della nuova serie con Terence Hill

Don Matteo inossidabile Sette milioni alla tv

Massi a pagina 29

IL CAMBIO DI STAGIONE RICHIEDE PIÙ ENERGIA?

SUSTENIUM PLUS

LA STAGIONE CAMBIA, L'ENERGIA RESTA!

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





Oggi su Alias

DURAS INCONTRA FRANCIS BACON
Un'intervista inedita in Italia realizzata dalla scrittrice nel 1971 proposta da Domenico Brancale



Domani su Alias D

DOMENICA Joy Williams, si chiarisce l'equivoco doppio de "L'altro bambino"; intervista con Adam Zagajewski; Arthur Cravan boxeur; Una famiglia etrusca



Culture

GINETTE KOLINKA A 95 anni parla una delle ultime sopravvissute alla Shoah, deportata a Birkenau
Guido Caldiron pagina 10

quotidiano comunista oggi con ALIAS

il manifesto

CON LE "ESTERTELEVEVISIVE" INFORMATO GRATIS • EURO 2,50 • CON LE MONDIE DIPLOMATICHE • EURO 2,00

SABATO 11 GENNAIO 2020 - ANNO L - N° 9 www.ilmanifesto.it euro 2,50

L'EUROPA CHIEDE IL RISPETTO DELL'EMBRAGO DELLE ARMI

Il futuro della Libia si decide a Mosca

Arrivare a un cessate il fuoco e far rispettare l'embargo di armi alla Libia. Al termine del vertice straordinario dei ministri degli Esteri del 28, convocato per parlare delle crisi libica ma anche di Iran e Iraq, l'impressione che si ha è che l'Europa sia sempre un passo indietro rispetto a quanto accade

nel paese nordafricano. Ora Bruxelles chiede di fermare le forniture di armamenti dopo che da tempo la Turchia per una parte (Serraj) e la Russia per l'altra (Haftar) riforniscono non solo di armi, ma anche di droni e blindati entrambi i contendenti. Senza contare i mercenari russi che agiscono

per il generale della Cirenaica e il piccolo contingente di 35 soldati turchi da qualche giorno impegnati nella difesa di Tripoli e che si sono aggiunti alle milizie turcomanne già presenti. Intanto lunedì vertice turco-russo a Mosca, probabile inizio di una spartizione della Libia. **LANCARI A PAGINA 2**

Medio Oriente
Perché l'Italia non ha una politica estera

ALBERTO NEGRI

Perché contiamo poco o niente? Una risposta è venuta dalla stretta di mano tra Putin ed Erdogan all'inaugurazione del Turkish Stream, simbolo del nostro fallimento in politica estera nel Mediterraneo e in Libia. — segue a pagina 2 —

Mike Pompeo e Steve Mnuchin comunicano le nuove sanzioni anti-Iran foto Ap

Pompeo funebre

L'uccisione di Soleimani a Trump non basta: il segretario di Stato Usa Mike Pompeo annuncia nuove pesanti sanzioni all'Iran dopo l'attacco «telefonato» in Iraq. Colpiti anche interessi europei e italiani. E sul Boeing caduto accusa: «Teheran nasconde che è stato un suo missile». Ma Kiev ora ha le scatole nere. Nel mirino obiettivi iraniani in Yemen

pagine 2, 3

all'interno



5 Stelle
Di Maio sotto assedio. Congresso a metà marzo

Dopo il Foglio, anche il Fatto parla di imminenti dimissioni di Di Maio, che si infuria. Ma il malumore nei confronti del «capo politico» cresce. Stati generali dal 13 al 15 marzo.

GIULIANO SANTORO
PAGINA 4

Taglio dei parlamentari
Per il Referendum arrivano le firme del soccorso leghista

Dopo le defezioni, si contano 71 senatori. Salvini: «Così manderemo a casa il governo. Il verbale di raccolta depositato di corsa in Cassazione per impedire ulteriori ripensamenti»

ANDREA FABOZZI
PAGINA 5

Fuori dal carcere
Con Nicoletta Dosio oggi No Tav in corteo a Torino

L'appuntamento per il corteo di solidarietà con la leader No Tav e di altri arrestati è in piazza Statuto alle 14. Ieri Dosio ha ricevuto la visita del senatore Pd Tommaso Cerno: Amnistia

MAURIZIO PAGLIASSOTTI
PAGINA 7

FOGGIA

La marcia coraggiosa dei 20 mila contro la mafia



In tanti sono scesi in piazza ieri contro la criminalità organizzata dopo l'omicidio di un commerciante e diversi attentati che hanno segnato l'inizio dell'anno nella città pugliese oppressa dalla mafia (in 2 anni 58 delitti) e dal caporalato. All'appello di Libera decine di associazioni. Dal palco Luigi Ciotti sprona a ribellarsi senza tregua. **LEONE A PAGINA 7**

all'interno

India Sciopero generale, tutti in piazza contro Modi

MATTEO MIAVALDI PAGINA 6

Taiwan Elezioni presidenziali all'ombra di Cina e Usa

COLARIZI, FROSINA PAGINA 9

Ungheria Orbàn nazionalizza le cliniche della fertilità

MASSIMO CONGIU PAGINA 8

CASINO ROYAL

Buckingham Palace, una monarchia vetusta e il declino politico inglese

ALDO GARZIA

Sembra un film sulla libertà di Ken Loach, che però di sicuro non avrebbe scelto due rampolli di casa reale per protagonisti. L'annuncio che Harry e Meghan, duchi di Sussex, abbiano intenzione di abbandonare il proprio status nobiliare e di emigrare in Canada ha un che di sovversivo e liberatorio come i film di Loach. «Vogliamo renderci autonomi economicamente e vivere normalmente», hanno annunciato i due scandalosamente. — segue a pagina 8 —



Royal Family

APOCALISSE TASCABILE
di Nicola Ferrara e Lorenzo Guerrieri

con Niccolò Ferrara e Sandra e Lorenzo Guerrieri
10 - 11 - 12 gennaio 2020
Teatro dei Contrari
Viale dei Quattro Venti, 38 Roma
per prenotazioni 348 977 4959

Poste Italiane SpA s.p.a. - D.L. 353/2003 (conv. L. 46/2004) art. 1, c. 1. Impa/CRM/23/2103
 9 771025 215117





€ 1,20 ANNO CCNVE-N° 10 ITALIA
PREZZI IN ABBONAMENTO POSTALE 45% - ART. 2 COM. 20/01, L. 662/96

Fondato nel 1892



Sabato 11 Gennaio 2020 •

Commenta le notizie su ilmattino.it

A BONA FIDUCIA, "IL MATTINO" - "IL CORAIO" - EURO 130

Il saggio
I due 007 della Cia che portarono in Urss "l'arma" del Dottor Zivago
Santa Di Salvo a pag. 17



Buckingham soap opera
Carlo minaccia di tagliare a Harry la «paga reale»
Concita Borrelli a pag. 14



Il Golden Gala
I campionissimi dell'atletica al San Paolo battuta Milano
Gianluca Agata a pag. 21



La sfida per votare subito

► Taglio parlamentari, la Lega salva il referendum: «Urne più vicine». Conte accelera la verifica Leadership nei CinqueStelle, Di Maio sotto attacco: «Sono stanco dei traditori, ma non mollo»

L'analisi
LA LEGGE ELETTORALE E IL POPOLO

Luca Ricolfi

Un paio di giorni fa i partiti di maggioranza hanno fatto depositare alla Commissione Affari Costituzionali della Camera una nuova proposta di legge elettorale, che alcuni hanno già battezzata "germanicum" causa vaghe somiglianze con il sistema tedesco. La proposta prevede, in buona sostanza, un ritorno al proporzionale (come nella prima Repubblica), con una soglia di sbarramento al 5%, corretta con un fumoso "diritto di tribuna". *Continua a pag. 43*

Punto di Vespa
SE VALE TUTTO E IL CONTRARIO DI TUTTO

Bruno Vespa

Quanti fra i 945 parlamentari in carica tornando alle loro precedenti occupazioni avrebbero un prestigio e una retribuzione comparabili agli attuali? Pochissimi. Si capiscono perciò, umanamente, le contorsioni di deputati e senatori a rischio rielezione pronti a qualunque compromesso pur di tenere in piedi la legislatura. Questo vale soprattutto per il M5S dove la cura dimagrante sarebbe assai drastica e dove il divieto di un terzo mandato sembra il panico tra quanti svolgono il secondo. *Continua a pag. 43*

Taglio dei parlamentari, sono 71 le firme dei senatori depositate in Cassazione. La sfida è per votare subito. Dopo la rinuncia di 7 senatori, sono state le new entry: 5 di Fi, 1 di Leu e 6 della Lega: urne più vicine. I cinque stelle attaccano il Carroccio: «Sono attaccati alle poltrone». Il premier Conte accelera la verifica. E in M5S viene messa in discussione la leadership. Di Maio sotto attacco si difende: «Sono stanco dei traditori ma non mollo». **Acquaviti, Gentili, Vazza** *eservizi da pag. 2 a 5*

L'intervista Il rettore della Federico II ha giurato da ministro
Manfredi: «Vanno assunti 10mila ricercatori»

Rettore della Federico II e presidente Crui, la Conferenza dei rettori delle università italiane, ieri il nolano Gaetano Manfredi ha giurato al Quirinale come ministro dell'Università e della Ricerca. Lui che degli studi universitari ne ha fatto la sua vita e la sua carriera, ieri era visibilmente



Manfredi al Quirinale per il giuramento

commosso: «È stata una grandissima emozione giurare davanti al presidente Mattarella. Adesso però c'è davvero tanto da fare, è il momento di mettersi a lavorare per sistemare quel che non va». E annuncia: «Vanno assunti 10mila ricercatori». **Loiacono** a pag. 9

Libia, oggi Serraj a Roma
Sanzioni all'Iran
Gli Usa raddoppiano
Cosa paga l'Italia

Nuovo giro di vite degli Usa contro l'Iran. L'ordine esecutivo di Trump prevede misure punitive contro chi «possiede, opera, scambia o assiste operazioni commerciali legate all'economia iraniana». Intanto dalla Libia arriva a Roma Serraj. **Servizi alle pagg. 12 e 13**

Realtà e propaganda
VIVERE A TEHRAN TRA REGIME E DIRITTI

Franco Cardini

Insomma, che tipo di sistema è quello oggi vigente in quella che da quarant'anni si denomina "Repubblica islamica dell'Iran"? *Continua a pag. 43*

Le idee Foggia, in 10mila contro le mafie. Calabria, il video del leghista in vasca



Puglia, il corteo antimafia a Foggia: diecimila in piazza



Calabria, il candidato alle Regionali della Lega Alfio Baffa

Il Sud, la piazza giusta e il candidato sbagliato

Isaia Sales a pag. 42

Le campagne del Mattino

«Alcol, diamo troppi soldi ai nostri figli»

Allarme baby ubriachi a Napoli
L'atto di accusa di una mamma
Maria Chiara Aulisio

Alessia Giangrasso, 46 anni, mamma di una 14enne, era a Roccaraso anche lei la notte del 31 dicembre quando sei ragazzini sono finiti in coma etilico dopo la serata in discoteca. Oltre cento euro a persona solo per acquistare il biglietto di ingresso, e fiumi di alcol. Dai locali di Roccaraso a quelli di Napoli, sempre più spesso nei pronto soccorso arrivano minorenni ubriachi fino a perdere conoscenza. La colpa? «Da un lato c'è una libertà assoluta, per cui fanno quello che gli pare, dall'altro ci sono tanti gestori incoerenti che vendono alcol senza alcun controllo». E accusa: «Diamo ai nostri figli troppi soldi». *In Cronaca*

Oggi la sfida contro una Lazio in gran forma

Difesa a pezzi, Meret a casa
Il diktat di Gattuso: risalire



Roberto Ventre alle pagg. 18 e 19

DOPO L'INFLUENZA NON RIESCI A RIPARTIRE?

PROVA SUSTENIUM PLUS

con l'aggiunta di **CREATINA**

LA SPINTA CHE TI SERVE

ANCHE IN TAVACQUO CALDO

IL TUO PRONTO RECUPERO





Il Messaggero



24h € 1,40* ANNO 142 - N° 10 ITALIA
Sped. in A.P. 0133/2002 con L. 4/2004 art. 1 c. 1 BCB RM

NAZIONALE



Sabato 11 Gennaio 2020 • S. Igino

IL GIORNALE DEL MATTINO

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

Pagine di Storia
Topolino, in Italia da 90 anni
Quell'eroe di carta
maschera dei giusti
Nordio a pag. 23



Le donne dei musei
Barbara Jatta:
«Vedrete la Sistina
come la sognava
il divino Raffaello»
Larcan a pag. 24



Il campionato
Lazio-Napoli, Inzaghi
a caccia del record:
la decima vittoria di fila
Domani Roma-Juve
Nello Sport



LA MAGIA DEL DIGITALE
2 mesi a soli 6€
vai su: shop.ilmessaggero.it/natale

Partiti e popolo
Sulla legge
elettorale
non esistono
religioni

Luca Ricolfi

Un paio di giorni fa i partiti di maggioranza hanno fatto depositare alla Commissione Affari Costituzionali della Camera una nuova proposta di legge elettorale, che alcuni hanno già battezzata "germanicum" causa vaghe somiglianze con il sistema tedesco. La proposta prevede, in buona sostanza, un ritorno al proporzionale (come nella prima Repubblica), con una soglia di sbarramento al 5%, corretta con un fumoso "diritto di tribuna", ossia con un meccanismo per dare qualche seggio anche ai partiti incapaci di raggiungere la soglia del 5%.
Fra qualche giorno la Corte Costituzionale dovrà decidere sull'ammissibilità del referendum proposto dalla Lega, che in caso di successo prevede il passaggio a un sistema esattamente opposto, interamente maggioritario.
L'impressione è che fra i due eventi vi sia un nesso. Verosimilmente, i partiti di maggioranza hanno scelto questo momento per avviare l'iter di una nuova legge elettorale anche per mandare un preciso segnale alla Corte Costituzionale: se di legge elettorale ci stiamo già occupando noi in Parlamento, perché mai dare la parola al popolo?
Ma la di là dei tempi e delle piccole convenienze dei protagonisti di questa vicenda (leggermente surreale se si pensa allo stato della nostra economia e alle tensioni del quadro internazionale), qual è la posta in gioco? Che conseguenze può avere l'adozione di una legge elettorale o di un'altra?
Continua a pag. 22

Manovre per il voto anticipato

► Taglio dei parlamentari, la Lega salva il referendum: «Urne più vicine». Conte: verifica subito
► M5S, battaglia sul dopo Di Maio. L'ipotesi del passo indietro a marzo. Ma il leader: io tradito

ROMA Manovre per il voto anticipato. Acquaviti, Ajello, Gentili, Jerkov e Pucci da pag. 2 a pag. 7

Aereo ucraino, spunta il video del razzo che lo ha abbattuto



Armagliati iraniani esposti a scopo dimostrativo dalla Guardia rivoluzionaria a Teheran (foto ANSA)

Sanzioni Usa all'Iran, rischi per l'Italia

Flavio Pompetti

Nuovo giro di vite degli Usa contro l'Iran, e questa volta la morsa è da strangolamento. Trump ha deciso nuove sanzioni. Aereo abbattuto per sbaglio: anche l'Iran valuta l'errore umano.
A pag. 13
Carta e Mangani a pag. 12



Vertice a Palazzo Chigi

Libia, Serraj oggi vola a Roma
L'allarme Ue: «Caos migranti»

BRUXELLES «Terrorismo e caos migranti». La Ue lancia l'allarme Libia. Oggi il premier libico Serraj a Roma.
Follio Salimbeni e Tinazzi a pag. 9

Fronda alla Raggi

Prove di scissione in Campidoglio
5 grillini guardano a Fioramonti

Simone Canettieri

Cinque consiglieri comunali. Quanti bastano per «condizionare l'azione di Virginia Raggi fino alla fine del mandato». Una scissione dai



tempi non brevissimi di cui però già se ne parla, e molto, nei corridoi del Campidoglio e nelle riunioni ristrette. I timori della scissione sono esplosi nelle ultime 24-48 ore.
A pag. 5

Cantiere pensioni uscite a 64 anni con assegno ridotto

► Allo studio Quota 102 a partire dal 2021
Tridico: più anticipo per i lavori gravosi

Luca Cifoni

Uno schema flessibile, con un livello minimo di età intorno ai 64 anni e penalizzazioni economiche più o meno esplicite per chi sceglie di lasciare il lavoro prima dell'età della vecchiaia. Potrebbe essere questo il punto di caduta delle discussioni sul dopo Quota 100.
A pag. 17

I legali: «Disparità»

Carminati, negati gli arresti domiciliari

Valentina Errante

Negati gli arresti domiciliari a Massimo Carminati. La difesa: «Disparità».
A pag. 14

I piani di Azzolina. E Manfredi: «Portiamo all'estero i nostri atenei» Scuola, assunzioni lampo e classi ridotte

ROMA Provare a migliorare la scuola dalle basi, valorizzando il personale docente che ci lavora e gli studenti che trascorrono in classe la maggior parte del loro tempo. In che modo? Con aule meno affollate, con assunzioni lampo dei prof e con un'attenzione riservata al merito e alla formazione. Dovrà essere questo il futuro della scuola, secondo Lucia Azzolina la neo ministra all'istruzione che ieri ha giurato al Quirinale, assieme al ministro per l'Università e la Ricerca Gaetano Manfredi. Che annuncia: «L'Italia ha atenei competitivi dobbiamo portarli all'estero».
Loiaccono alle pag. 10 e 11

E Carlo minaccia di tagliare il vitalizio

I destini diversi di Harry ed Edoardo VIII
Affari per il primo, "solo" feste per l'altro

Concita Borrelli

Una è in bianco nero, anni '30, e una patinatissima, sotto flash, degli anni '20 del Millennium. Due foto. Due coppie. Edoardo e Wallis ed Harry e Meghan. Composte



entrambe da un uomo titolatosissimo e una donna borghese e americana. Cosa ci sarà in comune? Nulla di umano! Una virago elegante e sorridente e vincente che trascina il suo uomo inglese Oltreoceano.
A pag. 15

LEONE LANCIATO NELLE FINANZE

Buongiorno, Leone! Siete figli del Sole, il vostro momento scatta intorno alle ore 12, il famoso mezzogiorno di fuoco, come in un film western. Anche oggi, con l'arrivo della Luna, si apre una scena molto interessante per altre affermazioni professionali, questa volta con particolare attenzione alla finanza. Magnifica suspense in amore, reso passionale da Marte, impaziente da Venere.
Auguri.

© RIPRODUZIONE RISERVATA
L'oroscopo all'interno

IACOPINI Since 1988
Jewellery

* € 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 € 1,00; nelle province di Bari e Foggia, il Messaggero • Nuovo Quotidiano di Puglia • Corriere dello Sport Stadio € 1,50



il Resto del Carlino

SABATO 11 gennaio 2020
1,60 Euro

Nazionale

FONDATA NEL 1885
www.ilrestodelcarlino.it

Dossier Emilia Romagna

Voglia di impresa: sfida di 29mila giovani

Catapano e Claser alle pagine 2 e 3



Poliziotti al verde, clandestini liberi

Livorno, gli agenti avrebbero dovuto anticipare i soldi per il rimpatrio. Il sindacato: stufi di pagare di tasca nostra Servizi e Pini alle p. 4 e 5

Le mosse per evitare il voto

La crisi M5s e lo spauracchio di Salvini

Bruno Vespa

Quanti fra i 945 parlamentari in carica tornando alle loro precedenti occupazioni avrebbero un prestigio e una retribuzione comparabili agli attuali? Pochissimi. Si capiscono perciò, umanamente, le contorsioni di deputati e senatori a rischio rielezione pronti a qualunque compromesso pur di tenere in piedi la legislatura. Questo vale soprattutto per il M5s dove la cura dimagrante sarebbe assai drastica e dove il divieto di un terzo mandato semina il panico tra quanti svolgono il secondo. Ma si vedono scene antipatiche anche in Forza Italia, destinata anch'essa a un prevedibile ridimensionamento.

Continua a pagina 10

LA DUCHESSA È IN CANADA. IL MARITO A LONDRA AFFRONTA LA REGINA FURIBONDA

La regina
Elisabetta II,
93 anni

DIO SALVI MEGHAN & HARRY

Bonetti, Cocchi e commento di Pazzi alle pagine 14 e 15

DALLE CITTÀ

Castel Maggiore

Evadono al Fisco due milioni Indagati padre e figlio

Tempera in Cronaca

INTESA CON LA REGIONE

Il bus ritarda? Ora ti avvisa il gps di Google

Rosato in Cronaca

Bologna, la strage in stazione

Due agosto, diversi mandanti già deceduti

N. Bianchi in Cronaca



Le misure allo studio per scongiurare lo scalone

Pensioni, ecco quota 102 Via dal lavoro a 64 anni

Marin a pagina 12



Successo della nuova serie con Terence Hill

Don Matteo inossidabile Sette milioni alla tv

Massi a pagina 29

IL CAMBIO DI STAGIONE RICHIEDE PIÙ ENERGIA?

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

GECAR nuova concessionaria OPEL

SABATO 11 GENNAIO 2020 IL SECOLO XIX

GECAR OPEL

QUOTIDIANO FONDATAO NEL 1886 - EDIZIONE GENOVA

2,00€ con "SENTE" in Liguria, AL e AT. In omaggio "Italia Oggi" in Liguria - 1,50€ in tutte le altre zone - Anno CCXXIV - NUMERO 9, COMMA 20/B. SPEDIZIONE ABB. POST. - GR 50

GNN

LIBIA, L'EUROPA NON DECIDE C'È L'IPOTESI MISSIONE DI PACE

L'INVIATO BRESOLINI È STABILE / PAGINA 7



SEGNII DEI TEMPI India, se la cittadinanza è decisa dalla religione

ORTOLEVA / PAGINA 17

INDICE

Table with 2 columns: Page Name and Page Number. Includes Primo Piano, Cronache, Economia-Marittimo, Commenti, Genova, Cinema/Tv, Arte, Sport.

IL MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E LA LISTA DELLE 200 EMERGENZE: NON CI SONO STRUTTURE A RISCHIO MA SERVONO INTERVENTI DI ADEGUAMENTO

Gallerie fuorilegge, ecco la mappa In Liguria la metà dei punti critici

La Finanza sequestra nuovi documenti. Il Consiglio dei lavori pubblici due mesi fa chiese il via ai cantieri

Metà delle gallerie fuorilegge è in Liguria. Il dato è affiorato all'interno di un documento del Consiglio superiore dei Lavori pubblici sequestrato ieri dalla Guardia di Finanza in un blitz nella sede genovese di Aspi. Nel documento si sottolinea che il 47,5% delle 105 gallerie gestite da Autostrade giudicate fuorilegge è concentrata sulla rete ligure. È, di queste, il 41% è tutto sul territorio di Genova. Nella relazione, che risale allo scorso ottobre, si invitano le Autostrade a intervenire. Un mese e mezzo dopo, come si ricorderà, dalla gallerie Bertè, sulla A26, nei pressi di Masone, sono

crollate due tonnellate di calcinacci. Proprio da qui è partita l'indagine della Procura di Genova che ora, con i documenti prelevati ad Aspi, potrebbe allargare l'inchiesta in tutta Italia. Autostrade aveva risposto ai rilievi del Consiglio superiore promettendo interventi e controlli sui tunnel individuati a rischio. Ora questi lavori, dopo il caso di Masone, hanno subito una forte accelerazione. E la notte scorsa, sulla A6, una nuvola di calcinacci si è staccata da un tunnel nel vicino a Savona. Per fortuna senza particolari conseguenze.

FREGATI / PAGINA 2

IL CASO

Emanuele Rossi

Autostrade toglie a Spea tutti i monitoraggi «I lavori a unità speciali»

Autostrade, come già avvenuto per i viadotti, ha deciso di togliere alla sua controllata Spea anche i controlli e la progettazione lavori dei tunnel. Il ministro De Michelis, intanto, garantisce: «Non ci sono pericoli».

L'ARTICOLO / PAGINA 3

LA TESTIMONIANZA

Paolo Giampieri

Io, pendolare da 20 anni investito da una nuvola dentro il tunnel sulla A6

Ammetto, sono un pendolare. Lo so, è una colpa grave, così confesso: pendolo da vent'anni sull'asse Carcare-Genova. La mia speranza è che, facendo coming out, si possano ridurre le sventure che fatalmente attraggo.

L'ARTICOLO / PAGINE 2 E 3

CRUCIOLI: «SERVE UN CAMBIAMENTO»

Di Maio ai ribelli «Sfiduciatemi» È già corsa a tre per sostituirlo

Il leader dei Cinquestelle, Luigi Di Maio, è sempre più assediato. Dopo il durissimo documento firmato da tre senatori del Movimento, Di Maio ieri ha sfidato i ribelli grillini che gli chiedevano di fare un passo indietro cercando di giocare al contrattacco: «Sfiduciatemi», è il senso della sua sfida. Una mossa che non sembra essere riuscita a modificare la criticità della situazione. Lo conferma in un'intervista al Secolo XIX Mattia Crucoli, uno dei tre senatori firmatari: «Va assecondata l'evoluzione del Movimento», ha detto. E che la situazione sia compromessa è confermato dalla corsa a tre, fra Patuanelli, Taverna e Di Battista, già scattata per la successione.

LOMBARDO / PAGINE 4 E 5

GENOVA, OGGI A PALAZZO DUCALE Dall'odio ai delitti: Così il Festival della criminologia legge il lato oscuro

Gli insulti sui social, le violenze, i delitti: i lati oscuri dell'uomo sono al centro del Festival della Criminologia a Genova.

ZAPPALÀ / PAGINA 39



LA MISSIONE DI VALENTE DAL CENTRO TRAPIANTI AI POVERI DEL MADAGASCAR

VIANI / PAGINA 23



Sanremo, effetto onda per il palco di Amadeus

Il palcoscenico del Festival di Sanremo, quasi ultimato: una sequenza di forme curve, simili a onde

LEONE / PAGINA 41

ROLLI



IL COMMENTO

SOFIA VENTURA

UNA MACCHINA CHE RISCHIA DI INCEPPARSI

Di Maio è un leader inadeguato, ma non bisogna dimenticare che è stato «creato» dalle visioni di Casaleggio senior e dall'istrionismo di Beppe Grillo.

L'ARTICOLO / PAGINA 17

BUONGIORNO

L'ultimo approdo della nostra civiltà è squadrato in una notizia diffusa in solitaria dal Dubbio: a dicembre furono liberati dalla detenzione preventiva (cioè prima del processo) due indagati di Bibbiano, ai quali almeno stavolta si risparmiarono i nomi in pagina. I motivi della decisione sono stati ora illustrati dal giudice delle indagini preliminari: «Concordemente con il pm» si ritiene che «la distruzione dell'immagine pubblica» è tale che i due «devono temere per la loro incolumità» e rende impossibile l'inquinamento delle prove. Non solo. «Il timore della propria immagine pubblica» sconsiglierebbe chiunque di accostarsi a gente con la reputazione così ben infangata, e ne sortirà un «cordone sanitario» più efficace di «qualsivoglia altra misura cautelare». Riassunto brutale: due in-

nocenti (non secondo me, secondo la Costituzione) sono stati sputtanati al punto da doversi stare alla larga dal consesso umano per non ricavarne spunti o botte, e questo sarà persino più efficace della prigione. Il caso suggerisce un'idea (al ministro Alfonso Bonafede potrebbe piacere): invece del gabbio, catrame e piume e calci nel sedere nella piazza del paese per tutti gli indagati, si risparmia anche sui costi di mantenimento. Se poi malauguratamente saranno assolti, si vedrà. Non è sarcasmo, è il nostro pane quotidiano, e non vorrei se ne riversasse la colpa esclusivamente sulla magistratura. Siete voi i cannibali, la volete voi la carne umana, lo spettacolo sanguinolento con contorno d'indignazione gratis. E siamo noi, noi giornalisti, gli chef stellati di questo osceno pasto. —

La distruzione

MATTIA FELTRI

Advertisement for Gailli Market Cotto Insuperabile Barabino €20,90 KG. Includes a barcode and the address Via Trebisonda 56C.

Advertisement for Gailli Market Grana Padano 20 Mesi €8,90 KG. Includes a barcode and the address Via Trebisonda 56C.

€ 2,50* in Italia — Sabato 11 Gennaio 2020 — Anno 156°, Numero 10 — ilsole24ore.com

*solo per gli acquisti edicola e fino ad esaurimento copie: la vendita abbonata obbligatoria con Arre e Letteratura — Reg. Trib. di Milano (El. N. 24/0001) del 2/10/1993 — D. 1/10/1993

Poste Italiane SpA, in A.P. - D.L. 353/2003 art. 1, c. 26/bis, art. 1, c. 2, DCE Milano



Il Sole 24 ORE

Fondato nel 1865
Quotidiano
Politico Economico Finanziario Normativo

Previdenza
Pensioni 2020:
mercoledì 15
guida facile
con Il Sole 24 Ore



— a 0,5 euro oltre
al quotidiano

Manovra 2020
Per le imprese
tax planning
tra investimenti
e bonus fiscali

Luca Galani
— a pagina 18

INCOTEX
1951

THE WORLD'S BEST TROUSERS
AT SLOWEAR.COM

FTSE MIB 24021,40 +0,02% | SPREAD BUND 10Y 157,30 -2,20 | €/S 1,1091 -0,17% | ORO FIXING 1553,60 +0,18% | Indici&Numeri → PAGINE 24-27

Borse mondiali, scampato pericolo Spread giù a 150 punti

MERCATI

La strategia della tensione di Donald Trump non ha spaventato gli investitori

Bilancio settimanale positivo per il Ftse Mib, in rialzo dell'1,35 per cento

Vendite del Bund e, in contemporanea, acquisti di Btp



Edizione chiusa in redazione alle 22.00

Longo e Loppo — a pag. 2

Istat: produzione industriale e Pil restano ancora molto deboli

CONGIUNTURA

In 11 mesi industria in calo dell'1,1%, variazione mensile +0,1%

L'economia italiana resta debole. Secondo i dati Istat, a novembre la produzione industriale ha segnato un +0,1% dopo due mesi in calo. Da inizio anno la perdita però è del -1,1% sui primi 11 mesi del 2019. Per quanto riguarda il Pil, l'indicatore anticipatore mantiene un profilo negativo, suggerendo il proseguimento della debolezza dei livelli produttivi. **Colebello** — a pag. 4



Carlo Cottarelli è direttore dell'Osservatorio sui Conti pubblici italiani dell'Università Cattolica di Milano. È stato direttore Esecutivo al Pmi per Italia, Albania, Grecia, Malta, Portogallo e San Marino fino all'ottobre 2017

L'intervista
Cottarelli: «Per ripartire va ridotta di due punti la pressione del fisco»

Gianni Trovati — a pag. 4

LA BUSSOLA E IL TIMONE

TUTTI RISCHI DI UN MONDO DEGLOBALIZZATO

di Giovanni Tria

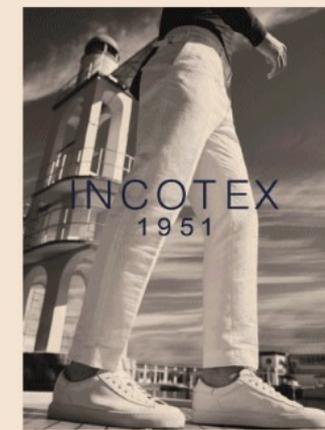
Il termine *decoupling*, "disaccoppiamento", è entrato nel dibattito economico per indicare il rischio di un progressivo e durevole processo di divisione dell'ordine mondiale, come conseguenza del perdurante conflitto tra Cina e Stati Uniti. **Cinemas** a pagina 13

FALCHI & COLOMBE

DOLLARO, EURO E YUAN: LA SFIDA È A TRE

di Donato Masciandaro

Oggi sullo scacchiere mondiale ci sono due: uno continua a essere dominante, il dollaro, l'altro appare un po' appannato, l'euro. Ma c'è un terzo incombente, che casella dopo casella, vuol trasformare un duello in trionfo e lo Yuan. **Cinemas** a pagina 13



THE WORLD'S BEST TROUSERS
AT SLOWEAR.COM

FASHION WEEK



In passerella. La sfilata delle creazioni Dsquared2 ieri a Milano durante la prima giornata della fashion week maschile

Milano hub della moda uomo

È inziata ieri, con la sfilata Zegna e Dsquared2, la fashion week maschile di Milano, che si concluderà martedì 14, con Gucci. Un inizio che si sovrappone all'ultima giornata del Pitti di Firenze, evento con un format diverso da quello milanese, fatto di sfilate e presentazioni in showroom, ma che si rivolge allo stesso pubblico di buyer e operatori. **Quella che può**

essere considerata come la settimana italiana della moda maschile, organizzata sull'asse Firenze-Milano, è una vetrina per un comparto che ha fatturato nel 2019 quasi 50 miliardi (+4% sul 2018), con un export vicino al 70%. Nei prossimi cinque anni, il sistema avrà bisogno di 68 mila figure tecniche, veri "artigiani 4.0". **Crivelli e Piacavento** — a pag. 6

PANORAMA

TENSIONE IN MEDIO ORIENTE

Iran, in vigore nuove sanzioni Usa sull'acciaio

Le nuove sanzioni Usa all'Iran colpiscono vari settori, tra cui il manifatturiero, il tessile, il minerario (acciaio e alluminio in particolare), nonché otto dirigenti iraniani coinvolti nell'attacco missilistico alle basi Usa in Iraq. Lo hanno detto il segretario al tesoro, Mnuchin, e il segretario di Stato, Pompeo. S'infittisce intanto il mistero del Boeing iraniano caduto. Teheran si dice ora disposta a condividere il contenuto delle scatole nere. **— a pagina 15**

PAROLA DI NOBEL

ECCO COSA NON AVEVO SAPUTO PREVEDERE

di Michael Spence — a pagina 13

OSSERVATORIO POLITICO

Se torna il proporzionale, addio stabilità di Governo

Si torna al passato. I partiti della maggioranza hanno presentato un progetto di legge che reintroduce un sistema elettorale proporzionale. Se verrà approvato, finirà per certo la stagione del bipolarismo e si accetterà il rischio della instabilità permanente. **D'Alfonso** — a pag. 5

CONCESSIONI

Autostrade, stop a Spea Cambia la direzione Lavori

Il Cda di Autostrade ha deciso di avviare la gestione diretta di progettazione e direzione lavori firmate a Spea. Alcaso intanto precisa che non sussiste il pericolo di 200 gallerie non a norma strutturale e aggiunge che sta provvedendo all'adeguamento antincendio Ue. **— a pagina 8**

Foggia dice basta a mafia e racket Don Ciotti: miccia da disinnescare

SICUREZZA

Oltre 8 mila persone e 300 associazioni alla manifestazione

Un corteo di ottomila persone in rappresentanza di 300 associazioni. Foggia ieri è stata attraversata dalla marcia contro la mafia e il racket che dilagano, organizzata da Libera. «Siamo qui per disinnescare la miccia di paura e rassegnazione. Siamo qui affinché ci sia un passaggio, un cambiamento», ha detto il fondatore di Libera, don Luigi Ciotti. **Palmiotto** — a pag. 7



Libera, Don Luigi Ciotti

IL MINISTRO GUALTIERI

PopBari, alt sulle imposte differite Possibili aiuti ai piccoli azionisti

— a pagina 3

L'UNGHERIA E L'EMERGENZA DEMOGRAFICA ALL'EST

Orban inventa la natalità di Stato

T rattamenti di fecondazione in vitro a spese dello Stato senza liste d'attesa e specializzazione delle cliniche diventano una sorta di monopolio perché operanti in un "settorio strategico". L'Ungheria di Viktor Orban, che non vuole i migranti ma patisce un inesorabile calo demografico, inserisce

un altro tassello nella strategia per aumentare la natalità, dopo i prestiti a fondo perduto alle coppie con almeno tre figli. Il problema, del resto, è particolarmente acuto e sentito nell'Europa dell'Est tanto che la presidenza di turno croata ha indicato nella lotta al calo della popolazione la sua priorità. **Miraglia e Romano** — a pag. 17

.food

ECONOMIA DEL CIBO E AGROALIMENTARE



Ibridi sperimentali, l'Europa riapre il dossier Ogm

L'agricoltura europea ha ancora paura degli Ogm? Gli organismi geneticamente modificati — che l'Europa da tempo ha deciso di non produrre ma che continua a importare, essendo largamente deficitaria soprattutto di soia (quasi esclusivamente Ogm) — uscirà dalla porta ricentrano dalla finestra. **Alessio Romeo** — a pag. 22

ILSOLE24ORE.COM



ONLINE Fatti, notizie, approfondimenti, gallery e video: l'informazione diventa Premium





IL TEMPO

QUOTIDIANO INDIPENDENTE

ristora
INSTANT DRINKS

Sabato 11 gennaio 2020
Anno LXXVI - Numero 10 - € 1,20
Sant'Ugino papa

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 0391-6950

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

I VITALIZI DELLAZIO

I Pd fanno causa a Zingaretti

Sessanta ex consiglieri regionali si sono trovati ieri in un hotel di Roma per iniziare la guerra. Tra loro anche molti iscritti al Nazareno ricorrono contro la Regione per i tagli ai loro assegni

Di Mario a pagina 3

Il Tempo di Osho

La vendetta di Carlo: via la paghetta reale a Harry e Meghan

Di Pietro a pagina 11



"A questo tutta sta
gnocca 'o sta a rovinà"

La gaffe

Virginia annette pure Ciampino

Trattato da frazione nell'assegnazione di una casa popolare

Magliaro a pagina 19

Rifiuti

Monte Carnevale prende tre «no»

Contro la discarica ministero della Difesa e due dipartimenti

De Rosa a pagina 16

Sicurezza

A Corso Francia ecco l'autoveloce

Dopo la tragedia arrivano le rilevazioni per l'eccesso di velocità



Ossino a pagina 18

«Frenati dalle leggi. Ma la ricostruzione si farà»

Il commissario Farabollini dopo la denuncia del Tempo: «Sette anni per i danni del sisma 2016»

Pasticcio previdenza

**Riparte il circo pensioni
Ora spunta «quota 102»**

Caleri a pagina 8

Non deve essere stato facile per Piero Farabollini districarsi tra ordinanze, leggi, deroghe ed enti locali. Quando è diventato commissario straordinario del governo per la ricostruzione dell'Italia centrale ha cominciato un viaggio difficile. Non soltanto per i danni provocati dal terremoto del 24 agosto 2016. Ma anche perché, ammette lui stesso, «mi sono trovato di fronte una situazione molto complicata anche sul terreno normativo».

Di Majo a pagina 5

Suppletive nel centro storico

**I Dem vogliono Cuperlo
sulla poltrona di Gentiloni**

a pagina 14

UN LIBRO, TANTE RISPOSTE

Riccardo Pedrizzoli
Il salvadanaio

Un vero e proprio manuale di sopravvivenza per imparare a saper interpretare i possibili rischi di attività che possono mettere in pericolo i propri risparmi.

COMPRA UN SALVADANAIO!

Un contenitore di idee, analisi e proposte per una BUONA economia e un'economia ETICA

GuidaEditori

buona tv
a tutti

di Maurizio Costanzo



È ripartito, in questi giorni, il pre-serale di Canale5 "Avanti un altro!", condotto da Paolo Bonolis, con la complicità di Luca Laurenti. È un programma che funziona, come ha sempre funzionato nelle precedenti edizioni ed è la conferma, laddove ce ne fosse bisogno, che Paolo Bonolis è veramente un artista completo.

Complimenti ad Amadeus: è bravo, sa parlare con il pubblico ed infatti è alla guida de "I soliti ignoti", tutti i giorni, e poi direttore artistico e conduttore del Festival di Sanremo e, il 6 gennaio, ha guidato la Lotteria Italia (...)

segue a pagina 33

Commercio

Fine della corsa per gli ambulanti

«Urtisti» via da oggi. E fuori dal Campidoglio volano urla e spintoni

Verucci a pagina 15

Allarme

Sos bronchiolite tra i bimbi romani

Record di ricoveri al Bambino Gesù. Inutili gli antibiotici

Ottaviani a pagina 17

Sabato 11 Gennaio 2020

Nuova serie - Anno 29 - Numero 8 - Spedizione in A.P. art. 1 c.1 L. 46/04, DCB Milano
* A Salerno e provincia, in abbonamento esclusivo con La Città di Salerno € 7,50
* Nella provincia di Bari, Barietto Andria Trani e Foggia, in abbonamento esclusivo con la Gazzetta del Maresuglio a € 1,30

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



SEZIONI UNITE
Sugli atti prima del 2017 è nulla la notifica fatta dal privato
Ferrara a pag. 25

POLIZIA
Vigili in appoggio per sicurezza strade e controllo del territorio
Ceriano a pag. 27

FIRMATO IL DECRETO
In arrivo un logo che grifferà i marchi storici italiani
Chiarello a pag. 28

NOTA DEL MINILAVORO
Gli accertamenti sul reddito di cittadinanza viaggiano online
Cirioli a pag. 29

SU WWW.ITALIAOGGI.IT
Processo civile - Il disegno di legge di riforma con la relazione illustrativa
Mifid II - Il testo del decreto attuativo
Notifiche - La sentenza delle Sezioni unite della Cassazione
Sicurezza stradale - La direttiva del ministero dell'interno

Mancano solo 20 giorni alle elezioni in Emilia Romagna. Si scoprono le carte: ecco chi sostiene chi
Carlo Valentini a pag. 8

Italia Oggi

QUOTIDIANO ECONOMICO, GIURIDICO E POLITICO

IN EDICOLA
Patrimoni
SORPRESE DI INIZIO DECENNIO
IL NUOVO NUMERO DI PATRIMONI

Perry Mason nel processo civile

Gli avvocati potranno acquisire testimonianze da utilizzare nel successivo giudizio. La riforma punta tutto su velocità, semplicità, digitalizzazione

Gli avvocati, rispettando il contraddittorio e la parità delle parti, potranno acquisire testimonianze da utilizzare in un successivo giudizio. Con un compenso maggiorato in misura non inferiore al 30%. È questa una delle novità di epico disegno dal disegno di legge delega per la riforma del processo civile, in procinto di iniziare il proprio iter parlamentare. I principi ispiratori sono velocità, semplicità e digitalizzazione.
Ciccio Messina a pag. 23

L'Europa adesso rischia di perdere il suo acciaio



L'Europa non può perdere l'acciaio e altri settori industriali strategici. Che devono restare attivi e sotto il controllo nazionale ed europeo. Non si tratta di ritornare a un passato in cui si producevano i panettoni di Stato ma, se fosse necessario e non vi fossero imprenditori all'altezza, la partecipazione pubblica non solo è auspicabile ma inevitabile. Non scordiamoci mai che l'Italia (che resta la seconda potenza manifatturiera in Europa) e l'intero Vecchio continente dovranno confrontarsi con la potenza economica cinese la cui gestione è notevolmente politica e statale. Per non parlare degli Stati Uniti che hanno una fortissima presenza statale nei settori considerati di interesse nazionale.
Lettieri e Raimondi a pag. 10

ORSI & TORI

DI PAOLO PANERAI
«Così Google sa tutto di noi», hanno titolato in prima pagina giovedì 9 le tre testate del *Quotidiano nazionale* (Qn), *La Nazione*, *Il Resto del Carlino* e *Il Giorno*. E il titolo è stato accompagnato da un occhietto ancora più penetrante: «Un nostro giornalista documenta come è stato spiato per un anno intero». Il giornalista è **Matteo Massi**, che scrive: «A mettermi in allarme è stata un collega, ignaro che qualsiasi attività della sua vita privata fosse passata ai raggi X dal Grande G...». Massi, più smanettone del collega, lo ha avvertito che in realtà il modo per non essere spiato c'è: basta disattivare da parte di chi usa una qualsiasi delle applicazioni di Google, in primo luogo l'account di posta Gmail, il servizio di geolocalizzazione andando su Impostazioni. Massi aveva già compiuto l'operazione di escludere il servizio
continua a pag. 2

DIRITTO & ROVESSIO
Il film *Hammann* è un capolavoro. Il marito lo si deve a un attore assolutamente squallido, a livello internazionale, che è **Pierfrancesco Favino** che interpreta **Berlino Craxi** nel suo ultimo tentativo. *L'attore*, che pure cerca la rassomiglianza con il politico socialista, non lo riproduce milligrammicamente, alla **Alighiero Noschese**, ma ne esprime il mood, lo spirito, l'essenza. **Credulissimo** anche il regista **Gianini Amelio** che gira con mano sicura, indagando sui particolari significativi, con rapidità e linea personalista. Cogliendo la progressiva distruzione di un uomo che fu potentissimo. Un uomo malato in pubblico. *Anzi nella rete*. Questo film non è una riabilitazione. Anzi non è nemmeno un film politico, ma umano. Molti miei amici, che di film se ne intendono e che non possono non averlo apprezzato, hanno stroncato questo film. *Per loro vale la demagogia menzognera, la cancellazione di cose possibili anche dal ricordo del loro accanimento politico. Per fortuna non è stato possibile. Anche questo è un passo avanti nella caccia di un paese. Accentratissimo.*

LUNEDÌ IN EDICOLA
Italia Oggi
Vince la rivoluzione digitale

PRODURRA BORSE
YSL conquista a Scandicci l'ex palazzo delle finanze
Sottillaro a pag. 15

TOGETHER TO COMPETE

Il Network di Professionisti della Consulenza Aziendale numero UNO in Italia

JOIN US!

Oltre 70 convegni svolti in 15 mesi
Più di 2500 Professionisti partecipanti
100 articoli pubblicati online in 15 mesi

Oltre 50 Webinar realizzati in un anno
Più di 700 professionisti coinvolti
200 Professionisti iscritti in un anno

Per maggiori informazioni:
tel +39 02 49 75 85 71 | ttc@noverim.it | noverim.it



* Esclusivamente per la Liguria fino a esaurimento scorte in abbonamento esclusivo a «IL SECOLO XIX» a euro 1,50
Quotidiano della Nuova Sardegna 1000 € (1000) per chi la legge, il sabato e il lunedì esclusivo a € 1,00



LA NAZIONE

SABATO 11 gennaio 2020
1,60 Euro

Nazionale

FONDATA NEL 1859
www.lanazione.it



La nostra inchiesta sulle trappole del web

Start up contro le fake news «Così smascheriamo le bufale»

Caroppo, Marinari e Pieraccini alle pagine 4 e 5



Poliziotti al verde, clandestini liberi

Livorno, gli agenti avrebbero dovuto anticipare i soldi per il rimpatrio. Il sindacato: stufi di pagare di tasca nostra **Servizi e Pini** alle p. 2 e 3

Le mosse per evitare il voto

La crisi M5s e lo spauracchio di Salvini

Bruno Vespa

Quanti fra i 945 parlamentari in carica tornando alle loro precedenti occupazioni avrebbero un prestigio e una retribuzione comparabili agli attuali? Pochissimi. Si capiscono perciò, umanamente, le contorsioni di deputati e senatori a rischio rielezione pronti a qualunque compromesso pur di tenere in piedi la legislatura. Questo vale soprattutto per il M5s dove la cura dimagrante sarebbe assai drastica e dove il divieto di un terzo mandato semina il panico tra quanti svolgono il secondo. Ma si vedono scene antipatiche anche in Forza Italia, destinata anch'essa a un prevedibile ridimensionamento.

Continua a pagina 10

LA DUCHESSA È IN CANADA. IL MARITO A LONDRA AFFRONTA LA REGINA FURIBONDA



La regina
Elisabetta II,
93 anni

DIO SALVI MEGHAN & HARRY

Bonetti, Cocchi e commento di Pazzi alle pagine 14 e 15

DALLE CITTÀ'

Firenze

Bivacchi e urla Scatta la rivolta Borgo la Croce come via de' Neri

Conte in cronaca

Firenze

Consulente ruba 560mila euro dai conti dei clienti

Spano in cronaca

Fiorentina

Ecco Cutrone, può giocare già domani

Giorgetti nel QS



Le misure allo studio per scongiurare lo scalone

Pensioni, ecco quota 102 Via dal lavoro a 64 anni

Marin a pagina 12



Successo della nuova serie con Terence Hill

Don Matteo inossidabile Sette milioni alla tv

Massi a pagina 29

IL CAMBIO DI STAGIONE RICHIEDE PIÙ ENERGIA?

SUSTENIUM PLUS
LA STAGIONE CAMBIA, L'ENERGIA RESTA!
I TUDI MOMENTI INTENSI

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



la Repubblica

Fondatore Eugenio Scalfari



Direttore Carlo Verdelli

Anno 45 - N°9

Sabato 11 gennaio 2020

Oggi con Robinson e D

In Italia € 2,50

IL PIANO DI ZINGARETTI

Pd, cambio tutto

L'idea del segretario dopo il voto in Emilia: "Subito un congresso per rifondare la sinistra" Partito nuovo aperto a sardine, movimento dei sindaci e ambientalisti. Il tema della modifica del nome

Di Maio: "Non lascio". E propone una leader donna al suo fianco

di Massimo Giannini

Vinciamo in Emilia-Romagna, e poi cambio tutto: scioglio il Pd e lancio il nuovo partito». Era il 10 gennaio del 49 a. C. e Giulio Cesare passava il Rubicone. È il 10 gennaio 2020 e anche Nicola Zingaretti, nel suo piccolo, il suo dado lo ha tratto.

● alle pagine 2 e 3
di Cuzzocrea e Pucciarelli
● a pagina 5

La politica che non decide

**Autostrade
in senso
vietato**

di Sergio Rizzo

In un Paese civile è avvilente assistere allo spettacolo messo in scena su una questione seria come quella delle autostrade.

Fra chi avanza l'idea di una super multa e chi insiste per la revoca della concessione, spunta perfino l'offerta di un taglio delle tariffe.

● a pagina 32. Servizi di Filetto Lignana e Pagni ● a pagina 8

Aveva 14 anni il migrante della Costa d'Avorio morto nel carrello di un aereo



Laurent, dalla scuola al volo disperato verso l'Occidente

di Michele Serra

Laurent Barthélémy Ani Guibahi, nato il 5 febbraio 2005 a Yopougon, distretto di Abidjan. Ha un nome e una storia il ragazzino ivoriano trovato morto, assiderato e/o asfissiato, nel vano del carrello di un aereo diretto in Francia. Andava a scuola, aveva una famiglia e una casa. Il suo gesto contiene, in una sola volta e per una sola e definitiva occasione, la pazzia magnifica e disperata degli adolescenti di tutti i continenti e di tutte le epoche (si è afferrato con destrezza al carrello, una sfida ginnica, come stare in piedi sui treni in corsa, i teenager lo fanno) e la smania irrefrenabile dei migranti, andare via, andare dove si sogna una vita migliore, e farlo a qualunque costo, anche a costo della vita.

● a pagina 32
di Anais Ginori ● a pagina 15

La marcia di Libera

**Quel popolo
che a Foggia
sfida la mafia
"No alla paura"**

di Carlo Bonini



▲ In piazza La manifestazione di Libera a Foggia

GIUSEPPE FORMIGLIO

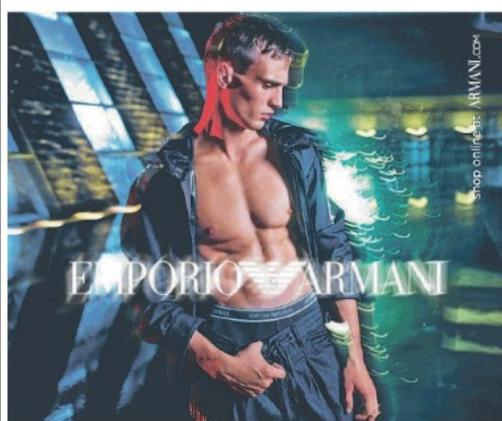
Ventimila che ieri hanno attraversato Foggia contro la più feroce, resiliente e impermeabile delle mafie - "la Quarta Mafia" - parlano all'intero Paese, prima ancora che a una città e alla sua martoriata provincia, la terza più grande d'Italia per estensione. Alla sua coscienza, alle sue istituzioni, alle sue classi dirigenti, alle sue amnesie. Raccontano di una guerra di liberazione che non solo è cominciata, ma che può essere vinta.

● a pagina 33
di Giuliano Foschini ● a pagina 18

Da oggi Robinson

**Vi racconto
il silenzio
del mio amico
Del Giudice**

di Ernesto Franco



Spettatori in calo

**Rai, allarme tg
Gli ascolti
vanno in rosso**

di Giovanna Vitale

Anno 2019, la grande fuga dai tg Rai. Se fosse un film sarebbe questo il titolo in grado di raccontare la stagione più nera dell'informazione pubblica.

Con picchi negativi d'ascolto che superano addirittura il 10 per cento.
● a pagina 9 con un servizio di Goffredo De Marchis

La sindrome dimenticata

**I ragazzi
con l'Asperger
"Grazie Greta"**

di Maria Novella De Luca

Dobbiamo ringraziare Greta Thunberg. Perché oggi quella strana parola, Asperger, è entrata nel lessico collettivo. Per chi ha la sindrome è stato come uscire dall'isolamento». Davide Moscone, psicologo e psicoterapeuta, racconta così "l'effetto Greta".

● a pagina 23



Ecco, ora prendilo tu», mi dice Daniele continuando a guardare dritto davanti a sé e staccando contemporaneamente entrambe le mani dal suo volantino. Siamo in un freddo assoluto mattino autunnale di fine anni Novanta.

● su Robinson

Sede: 00147 Roma, via Cristoforo Colombo, 90
Tel. 06/49821; Fax 06/4982293 - Sped. Abb.
Post., Art. 1, Legge 46/04 del 27/02/2004 - Roma.

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

Prezzi di vendita all'estero: Belgio, Francia, Germania, Grecia, Isole Canarie,
Lussemburgo, Malta, Monaco P., Olanda, Slovenia € 3,00 - Croazia HR 22 -
Regno Unito GBP 2,50 - Svizzera Italiana CHF 3,50 - Svizzera Francese e Tedesca CHF 4,00

con Libro
"Il Silenzio"
€ 12,40

N2

Arte Film e programmi tv riempiono i nostri musei

MINUCCI E ZONCA - P. 24

Cremonini "Nell'ultimo tour mi inchino al pubblico che amo"

LUCA DONDONI - P. 32



La collana Con La Stampa i grandi romanzi di guerra

DOMENICO QUIRICO - P. 27



LA STAMPA

SABATO 11 GENNAIO 2020



QUOTIDIANO FONDATA NEL 1867

2,00 € (CON TUTTOLIBRI) | ANNO 154 | N. 10 | IN ITALIA | SPEDIZIONE ABB. POSTALE I.D.L. 353/03 (CONV. IN L. 27/02/04) | ART. 1 COMMA 1, DCB - TO | www.lastampa.it

GNN

IL CAPO POLITICO MESSO IN DISCUSSIONE AMMETTE: "TUTTO È MIGLIORABILE"

5 Stelle, Di Maio ai ribelli "Se volete, sfiduciatemi" Successione, corsa a tre

Di Battista idolo della piazza, Patuanelli istituzionale, Taverna l'anti-Meloni

L'ANALISI
IN ATTESA DELLE IDI DI MARZO
SOFIA VENTURA - P. 23

Di Maio sfida i ribelli grillini: «Tutto è migliorabile, se volete sfiduciatemi». Corsa a tre per la successione: Di Battista è l'idolo di piazza ma non è amato dai gruppi parlamentari; Patuanelli è istituzionale ma con poco carisma; Taverna è l'anti-Meloni.
CAPURSO E LOMBARDO - PP. 2-3

LE ACCUSE DI SPOILS SYSTEM
È rivolta all'Inps I dirigenti pronti a far causa a Tridico
JACOPO IACOBONI - P. 2

Libia, l'opzione di una missione militare sul tavolo dell'Europa



Combattenti fedeli al premier Al Sarraj si scontrano con le milizie del generale Haftar alla periferia di Tripoli, in Libia
MAMMO TURIGIA / AFP
BRESOLIN, SEMPRENTI E STABILE - PP. 8-9 CON UN COMMENTO DI VERNETTI - P. 23

STAMPA PLUS **ST+**

REGNO UNITO

VITTORIO SARADIN
Rivalità Meghan-Kate dietro l'addio di Harry alla corona
P. 12



IL CASO

FABIO POLETTI
Violenze sui figli, genitori assolti ma solo dopo sei anni
P. 15



LE STORIE

MARLA CUSCELA
In Valsesia le rammentatrici hi-tech
P. 21

PAOLA SCOLA

Cuneo, il geologo della Val Tanaro diventa poeta
P. 21

IL GOVERNO: RETE SICURA

Gallerie a rischio ecco la mappa: metà fra Liguria e Piemonte

TOMMASO FREGATTI

Un mese e mezzo prima del crollo di 2,5 tonnellate di detriti dalla volta del tunnel Bertè sulla A26, la commissione permanente del Consiglio superiore dei Lavori pubblici aveva prescritto ad Autostrade per l'Italia di svolgere una serie di interventi all'interno delle gallerie, per evitare rischi per la sicurezza degli utenti. L'imposizione è contenuta nel documento sequestrato dalla Guardia di Finanza che indaga sul cedimento del soffitto della galleria genovese e che ha messo nel mirino 200 tunnel fuorilegge.
BARBERA E ZANCAN - PP. 6-7

TASSAZIONE AGEVOLATA

Niente stretta sulla flat tax Le nuove regole in vigore dal 2021

PAOLO RUSSO

Niente stretta sulla flat tax per il 2020. In base allo Statuto del contribuente e a quanto ribadito da una circolare dell'Agenzia delle Entrate lo scorso anno, la tassa piatta del 15% sul reddito da lavoro autonomo si applica anche a chi al momento ne verrebbe escluso dai palletti fissati dalla legge di bilancio. Quindi via libera per quest'anno alla tassazione agevolata anche a chi, oltre al reddito da lavoro autonomo, ha percepito più di 30mila euro da pensione o lavoro dipendente, così come non scatta per ora l'altro limite fissato dalla finanziaria 2020, quello di 20mila euro di compensi a collaboratori o di spese per acquisto di beni strumentali. - P. 18

BUONGIORNO

L'ultimo approdo della nostra civiltà è squadrato in una notizia diffusa in solitaria dal Dubbio: a dicembre furono liberati dalla detenzione preventiva (cioè prima del processo) due indagati di Bibbiano, ai quali almeno stavolta si risparmiarono i nomi in pagina. I motivi della decisione sono stati ora illustrati dal giudice delle indagini preliminari: «Concordemente con il pm» si ritiene che «la distruzione dell'immagine pubblica» è tale che i due «devono temere per la loro incolumità» e rende impossibile l'inquinamento delle prove. Non solo. «Il timore della propria immagine pubblica» sconsiglierebbe chiunque di accostarsi a gente con la reputazione così ben infangata, e ne sortirà un «cordone sanitario» più efficace di «qualivoglia altra misura cautelare». Riassunto brutale: due in-

nocenti (non secondo me, secondo la Costituzione) sono stati sputtanati al punto da doverne stare alla larga dal consesso umano per non ricavarne spunti o botte, e questo sarà persino più efficace della prigione. Il caso suggerisce un'idea (al ministro Alfonso Bonafede potrebbe piacere): invece del gabbio, catrame e piume e calci nel sedere nella piazza del paese per tutti gli indagati, si risparmia anche sui costi di mantenimento. Se poi malauguratamente saranno assolti, si vedrà. Non è sarcasmo, è il nostro pane quotidiano, e non vorrei se ne riversasse la colpa esclusivamente sulla magistratura. Siete voi i cannibali, la volete voi la carne umana, lo spettacolo sanguigno con contorno d'indignazione gratis. E siamo noi, noi giornalisti, gli chef stellati di questo osceno pasto.

La distruzione

MATTIA FELTRI

DI CAFFÈ IN CAFFÈ IL MEGLIO
dicafe
GHIGO
800 150 250
DICAFF | BRA
dicafe.it

sinatra
Galerie de Beauté
Dal 4 al 12 gennaio
40%
di sconto
VIENI, VEDI, PROVA
Piazza San Carlo 201, Torino



Scopri le idee di investimento di domani su www.fidelity-italia.it

PARLA GHOSN LE MIE PRIGIONI GIAPPONESI

PERSONAGGI QUALE RENAULT PER DE MEO

MILANO FINANZA

www.milanoфинanza.it



Scopri le idee di investimento di domani su www.fidelity-italia.it

€ 4,20 Sabato 11 Gennaio 2020 Anno XXXI - Numero 008 MF il quotidiano dei mercati finanziari *Classedificati* Spedimento in A.2 art. 1 e L. 66/04 DC3 Milano

DIVIDENDI Mancano quattro mesi allo stacco delle cedole. E più di 20 titoli hanno un ottimo rendimento
Ma quali azioni recupereranno lo stesso valore dopo che i soci avranno incassato? Eccole

Chi batte il cinque (percento)

ORSI & TORI
DI PAOLO PANERAI

«Cosi Google sa tutto di noi», hanno titolato in prima pagina giovedì 9 le tre testate del *Quotidiano nazionale (Qn)*, *La Nazione*, *Il Resto del Carlino* e *Il Giornale*. E il titolo è stato accompagnato da un occhio ancora più penetrante: «Un nostro giornalista documenta come è stato spiato per un anno intero». Il giornalista è Matteo Massi, che scrive: «A mettermi in allarme è stato un collega, ignaro che qualsiasi attività della sua vita privata fosse passata ai raggi X dal Grande G...». Massi, più smaniettono del collega, lo ha avvertito che in realtà il modo per non essere spiato c'è: basta disattivare da parte di chi usa una qualsiasi delle applicazioni di Google, in primo luogo l'account di posta Gmail, il servizio di geolocalizzazione andando su Impostazioni. Massi aveva già compiuto l'operazione di escludere il servizio di geolocalizzazione e quindi fino a quando il collega gli ha manifestato tutti i suoi dubbi, era tranquillo. «Nel dubbio», scrive il giornalista di *Qn*, «ho deciso di



- | | | | |
|---|--|---|--|
| <p>BANCO BPM
Quel fascino discreto del popolare Tononi</p> | <p>SAGA ESSELUNGA
Albera compra il 30% di Giuseppe e Violetta</p> | <p>CASHLESS & LIBERTÀ
Perché l'hi-tech non eliminerà il contante</p> | <p>AFFARI BELLICI
Chi controlla i droni made in Italy</p> |
|---|--|---|--|



MOLTIPLICA IL TUO VALORE

Connex: il marketplace di Confindustria per la crescita delle imprese.
Entra nella Business Community.

CONFINDUSTRIA CONNEXT 2020
MiCo Milano, 27-28 FEBBRAIO

connex.confindustria.it/2020

Il Piccolo

Trieste

riuso dello scalo: regia al comune

Nasce il Consorzio Ursus per gestire Porto vecchio

Si fa tutto in casa. La bozza dello statuto del Consorzio per la valorizzazione del **Porto** vecchio, approvata nel dicembre scorso, configura un modello tutto pubblico per l'ente, denominato Ursus, che dovrebbe nascere nel giugno prossimo. Il futuro Consorzio è disegnato come un' espressione delle istituzioni cittadine e regionali, con il Comune nella parte del regista. tomasin / Alle PAG. 20 e 21.



Consorzio "fatto in casa" per il Porto vecchio Regia in mano al Comune

Il via atteso a giugno: lo statuto prevede una struttura snella e interamente pubblica. Gli incarichi potrebbero essere coperti ricorrendo a personale dei soci fondatori

Giovanni Tomasin Si fa tutto in casa. La bozza dello statuto del Consorzio per la valorizzazione del Porto vecchio, approvata nel dicembre scorso, configura un modello tutto pubblico per l'ente che dovrebbe nascere nel giugno prossimo. Accantonata l'idea di mettere grandi nomi al timone e di imbarcare i privati, il futuro Consorzio è disegnato come un'espressione delle istituzioni cittadine e regionali, con il Comune nella parte del regista. Nell'aprile scorso il sindaco Roberto Dipiazza dava per imminente la costituzione della "società di gestione" del Porto vecchio. Già allora anticipava il modello da adottare: «La società avrà una prima fase in cui sarà completamente pubblica, diretta dai tre enti - dichiarava al Piccolo -. Quando il Comitato portuale funzionava così andava alla grande. Poi, in una seconda fase, potremo eventualmente pensare a far entrare alcuni privati». S'è dovuto attendere dicembre, però, per la firma dell'accordo fra Dipiazza, il presidente Fvg Massimiliano Fedriga e il presidente del Porto Zeno D'Agostino. Oltre a sancire la iniziativa da concordare tra gli enti per l'avvio dei cantieri, l'accordo ha sancito la bozza di statuto e fissato a giugno la data in cui il Consorzio vedrà la luce. Cosa contiene la bozza? Il testo stabilisce che l'ente si chiamerà Ursus (l'omaggio è evidente, pur essendo acronimo di Urban Sustainable System) e che avrà il compito di «promuovere la rigenerazione urbana e la riqualificazione urbanistica» dell'area, fungendo da interfaccia unico fra istituzioni e potenziali investitori. Il Consorzio dovrà in sostanza fare il lavoro preparatorio per tutte le alienazioni dei beni comunali (la maggioranza dei magazzini) e per le concessioni che l'Autorità portuale darà alle aree di sua competenza (la linea di costa). Bandi di gara inclusi. A tal fine verrà redatto ogni tre anni un "Piano di valorizzazione operativo" che conterrà le linee guida per lo sviluppo del Porto vecchio e che servirà proprio ad armonizzare le azioni di Comune e Adsp. Le attività del Consorzio saranno suddivise in quattro aree, ognuna guidata da un dirigente (vedi articolo in basso). L'ente avrà un fondo di dotazione iniziale da 300 mila euro, conferito dai fondatori. Il fondo sarà diviso in quote di partecipazioni nominative da mille euro: al Comune è attribuita una quota minima di partenza di 160 quote, la maggioranza. Le casse del Consorzio potranno ingrassare grazie a ulteriori conferimenti, fondi europei, al pagamento di servizi o a proventi derivanti dalle alienazioni. L'assemblea consortile sarà l'organo di indirizzo politico, da convocare almeno due volte l'anno per approvare i bilanci ed eventuali modifiche al piano operativo. Sarà composta dai rappresentanti legali dei soci, cui spetterà un numero di voti pari alle quote di partecipazione al fondo. Il consiglio di amministrazione sarà la cabina di regia operativa e avrà un minimo di tre membri, eletti dall'assemblea sulla base dei nomi proposti dai soci: Comune, Regione e Adsp potranno proporre ognuna un elenco di potenziali consiglieri, ma solo un candidato per lista potrà venir eletto. Ai membri del cda si richiede «comprovata esperienza amministrativa, imprenditoriale o professionale» nella valorizzazione di immobili pubblici o privati, «attestata dallo svolgimento di almeno un quinquennio di attività». Il consigliere eletto su proposta del Comune sarà automaticamente il presidente del Consorzio. L'assemblea consortile sarà incaricata di nominare il Revisore, mentre al cda toccherà individuare il direttore, che potrà essere tanto un libero professionista quanto un «dipendente delle amministrazioni



Il Piccolo

Trieste

socie». Potranno essere ammessi altri soci, purché siano enti pubblici o associazioni di categoria (vedi articolo in basso). I compensi per tutti gli incarichi dovranno essere definiti dall' assemblea. Questa, in sintesi, l' impostazione voluta con forza da Comune e Regione: una società di gestione in versione "domaca", costruita in modo da poter essere amministrata anche solo poggiandosi sul personale degli enti amministratori. --© RIPRODUZIONE RISERVATA.

Il Piccolo

Trieste

LE COMPETENZE

Dal maketing ai bandi di gara: tutto sarà nelle mani dell' ente

Il nuovo soggetto sarà diviso in quattro aree operative e si occuperà anche di definire il piano per il masterplan dedicato al rilancio dell' area

Dalla promozione ai bandi di gara, il Consorzio Ursus si occuperà dello sviluppo del Porto vecchio a 360 gradi. Il futuro ente sarà diviso in quattro aree, corrispondenti al suo fine istituzionale: area investimenti, area marketing e comunicazione, area tecnica, area amministrativa e dismissioni. Ogni area sarà guidata da un responsabile, la cui nomina sarà proposta dal direttore al consiglio d' amministrazione. Un punto che rende il direttore l' epicentro della macchina del Consorzio. I requisiti per la nomina a responsabile sono gli stessi richiesti al direttore. Come funzioneranno le quattro aree? L' area investimenti farà da «interfaccia e interlocutore unico con i potenziali investitori per la promozione, lo sviluppo e la realizzazione di investimenti, opere pubbliche e private che stimolino possibili finanziatori». L' area marketing e comunicazione dovrà condurre le attività di promozione di carattere generale, «anche mediante campagne pubblicitarie» sia analogiche che digitali, «finalizzate all' individuazione dei potenziali acquirenti o concessionari degli immobili». Spetterà all' area anche un lavoro più specifico sugli edifici da cedere o affidare, attraverso «attività di marketing immobiliare e home staging (l' allestimento dell' edificio in vista della vendita ndr)», volte a rendere più appetibili gli stabili. Alla stessa area spetterà anche «l' organizzazione di eventi, dibattiti pubblici e workshop finalizzati al coinvolgimento della città e del territorio». L' area tecnica effettuerà le attività di due diligence urbanistica, edilizia, ambientale ed energetica. Le spetterà anche predisporre le linee guida per le opere di manutenzione ordinaria e straordinaria che i soci dovranno effettuare «al fine di massimizzare l' appetibilità sul mercato degli immobili». L' area amministrativa e dismissioni avrà il compito più impegnativo: predisporre, di concerto con i soci, tutta la documentazione tecnica nonché i bandi di gara o d' asta e «la successiva contrattualistica operativa» delle procedure di alienazione o concessione. L' area tecnica dovrà redarre anche il Piano di Valorizzazione operativo che fungerà da canovaccio per tutta l' operazione, incluse eventuali varianti. --G.Tom. © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Il Piccolo

Trieste

Russo, "padre" della sdemanializzazione critico nei confronti del sistema proposto

«Così si rischia di perdere treni che non ripassano»

l' intervista/1 «Se gestiamo la cosa in modo così provinciale rischiamo di perdere». Il vicepresidente del Consiglio regionale Francesco Russo, che in veste di senatore dem riuscì a far passare l' emendamento per la sdemanializzazione del Porto vecchio, alza il sopracciglio di fronte alla bozza di statuto del Consorzio. **Cosa pensa della proposta?** Sono passati 5 anni dal mio emendamento. Il 28 aprile scorso Massimiliano Fedriga dichiarava trionfalmente che entro 90 giorni la società di gestione sarebbe stata operativa. Abbiamo invece aspettato fino a dicembre perché si vedessero per decidere che forse la fantomatica società nascerà entro il 30 giugno. Il Porto vecchio è un tema su cui la politica deve essere unita, e io tifo per chiunque smuova le acque. Ma cinque anni per decidere quale sarà lo strumento operativo è un tempo che rischia di farci perdere dei treni. Ovvero? Serve una visione complessiva, è quel che chiedono gli investitori. Con lo spezzatino si rischia invece di depauperare l' area per mancanza di regia: oggi giorno pare che in Porto vecchio ci debba finire di tutto, dalla piscina al Luna Park. **Cosa cambia fra il Consorzio così come definito e la**

società di cui si è parlato in questi anni? Io pensavo a una struttura con una capacità di visione e con la consulenza di realtà internazionali all' altezza della sfida. L' idea era ricalcare il modello Expo, come suggerito da Raffaele Cantone nel 2015, quando lo invitai a visitare l' area. Qui parliamo di investimenti tra i due e i tre miliardi: il pubblico non ha quei fondi, quindi servono risorse private. E il territorio deve strutturarsi come interlocutore credibile. Come? Ne abbiamo parlato spesso in passato con Dipiazza, io gli avevo proposto anche delle ipotesi. Si pensava a una società saldamente in mano pubblica, con il sindaco alla guida, ma accanto a lui un manager internazionale in grado di parlare con i fondi internazionali di New York, Dubai, Pechino. Le uniche realtà in grado di condurre operazioni simili oggi. Si è parlato a lungo di un ruolo dei privati nella macchina decisionale. Quand' ero ancora al senato chiesi ai principali vertici delle società con sede a Trieste (Generali, Allianz, Wartsila) se erano disponibili a entrare in un comitato dei saggi. Accettarono. Sarebbero entrati a titolo personale, ma portando la credibilità derivante dai loro ruoli. Anche il presidente di Fincantieri Bono aveva più volte manifestato il suo interesse. Temo che la maggioranza abbia fermato il sindaco per questioni politiche, forse anche per antipatia nei miei confronti. Io tifo a favore di chiunque faccia qualcosa per smuovere le acque, quindi mi auguro che il Consorzio nasca e sono disposto a dare il mio contributo. Ma per il momento stiamo parlando del nulla. --G.Tom. © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Il Piccolo

Trieste

Il presidente dell' Ordine degli architetti Bisiani ritiene positiva l' impostazione

«Ora si potrà trattare con i privati tutelando gli interessi collettivi»

l' intervista/2«Èuno strumento indispensabile. Necessario». Thomas Bisiani, presidente dell' Ordine degli architetti di Trieste, non dubbi: il Consorzio Ursus per la valorizzazione di **Porto** vecchio andava assolutamente fatto. Anzi, sarebbe stato meglio farlo prima... Avrebbe consentito di guadagnare tempo. **Come dovrebbe essere utilizzato questo strumento?** Un modello interessante, da questo punto di vista, è quello di Amburgo, fatto per trasformare il quartiere portuale di HafenCity. La società di gestione non si occupa solo di piazzare i magazzini storici, ma si occupa della loro trasformazione. È un programma più alto e articolato. **È un bene che la società di gestione triestina sia composta solo da enti pubblici?** Lo ritengo un aspetto positivo. Consentirà di trattare con gli operatori privati tutelando gli interessi pubblici. Senza alcuna confusione di sorta. La questione fondamentale, infatti, è come verrà gestita la partita del **Porto** vecchio tra la società di gestione e i soggetti che saranno prevalentemente privati. È un modello che mi pare coerente. Questo soggetto pubblico, ovviamente, deve però avere le capacità per trattare con i soggetti privati.

Quali competenze dovrà avere il consorzio? Ci devono essere competenze per trattare sullo stesso piano, alla pari, con quelli che possono essere dei grandi player nazionali e internazionali delle trasformazioni immobiliari. Si tratta di un tavolo formato da due fronti, le cui competenze devono essere equivalenti. **Ma come funziona ad Amburgo?** Ad Amburgo si è creato un meccanismo molto interessante. La trasformazione delle aree portuali presuppone il passaggio di proprietà solo dopo la presentazione dei progetti. Questo consente alla società di gestione di poter intervenire fino all' ultimo sul contenuto del progetto. Non ci cedono magazzini a scatola chiusa... Esatto. A mio parere si tratta di un modello virtuoso a vantaggio di tutti. L' imprenditore privato non si compra le aree e poi ci fa sopra un progetto con le conseguenti esposizioni economiche. Nel caso di Amburgo, prima faccio un progetto, lo sottopongo alla società di gestione e poi compro le aree con relativo titolo edificativo e mi impegno finanziariamente con le banche. **Serve un masterplan, come qualcuno chiede, per Porto vecchio?** Amburgo, per esempio, non ragiona in termini rigidi, ovvero in base a un masterplan. Ma piuttosto si valutano le proposte che arrivano sul tavolo. Il masterplan non è l' unica soluzione. Questo significa lavorare su tempi lunghi... È quello che va fatto. Amburgo sta lavorando su una scala di 20, 25 anni. --Fa.Do.



Il Piccolo

Trieste

© RIPRODUZIONE RISERVATA.

Il Piccolo

Trieste

si decide il destino dello stabilimento

Ferriera, già 300 voti per il referendum Lavoratori spaccati e domina l'incertezza

Superato subito il quorum, urne aperte anche oggi e lunedì Secondo un primo "exit poll" in lieve vantaggio i contrari

Piero Tallandini Superata la quota dei 300 votanti già alle 17 di ieri nel referendum sull' accordo sindacale che deciderà il destino della Ferriera di Servola e che prelude alla chiusura definitiva, su proposta del Gruppo Arvedi, dell' area a caldo già a partire da febbraio. Quorum ampiamente al sicuro, dunque, in meno di 24 ore dall' avvio delle operazioni di voto: le urne erano state aperte alle 21 di giovedì in coincidenza con l' inizio del turno di notte. Nei primi due turni di voto, serale e mattutino, su 513 aventi diritto, avevano votato 240 lavoratori (220 di Acciaierie Arvedi, 20 di Siderurgica triestina). Peraltro non era il raggiungimento del quorum - dato per scontato - a rappresentare un' incognita. Sempre più incerto, invece, appare l' esito finale, forse anche al di là delle previsioni. Bisognerà attendere il pomeriggio di lunedì (le urne chiuderanno alle 15 e si voterà anche oggi) per conoscere il responso ufficiale, ma ieri abbiamo provato a sondare la tendenza dell' elettorato. Un "exit poll" da prendere come un sondaggio del tutto esplorativo, senza pretesa di fornire un quadro troppo indicativo. L' esito, ad ogni modo, è stato il seguente: su 21 lavoratori che hanno accettato, in forma

rigorosamente anonima, di anticiparci il loro voto 12 hanno dichiarato di aver scelto il "no", gli altri 9 hanno affermato di aver votato "si". Il risultato finale, lunedì, potrebbe ovviamente non rispecchiare affatto questo trend, ma sondando gli umori e i pareri di decine di lavoratori della Ferriera - non solo di quelli che hanno accettato di partecipare al nostro "exit poll" - l' impressione è stata chiara: la partita è in sostanziale equilibrio. I primi a non sapere che risultato attendersi sono gli stessi lavoratori. Le parole più ricorrenti, di fronte alle domande su stato d' animo e clima emotivo che caratterizzano questi giorni di voto, sono state «incertezza», «confusione» e «tensione». Ecco alcuni dei pareri, riportati nell' ordine cronologico in cui sono stati raccolti. «Credo che le scelte di ognuno dipendano molto dalla situazione personale e da quella familiare - afferma Marco -. A 50 anni devi pensare anzitutto a mantenere il posto di lavoro e magari sperare che si possa trovare un accordo migliore rispetto a quello attuale». «Questa intesa, almeno, tiene aperto un futuro per tutti, al di là della demagogia - osserva Loris - e offre una doppia tutela ai 40 lavoratori che saranno impegnati nella dismissione». «Ogni giorno veniamo qua, timbriamo e sappiamo che la prospettiva è quella di ritrovarci a breve a casa - dice Demis -. Come ci sentiamo? Siamo veramente arrabbiati, anche nei confronti della Regione». Per Antonio «in questo momento avremmo tutti bisogno di più chiarezza su quelle che saranno le garanzie reali, ma io spero di poter continuare a lavorare qui, anche per mia moglie, mia figlia e mio figlio». «Come siamo vivendo queste giornate? Come delle persone che non sanno di che morte morire - sospira Nicola -. Io pensavo che sarei andato tra poco in pensione e invece ora non ho più certezze». «Cerchiamo di vivere questi momenti con serenità - suggerisce Michele - perché poi, a passare dalla serenità alla guerra si sta un attimo». Secondo Roberto «ci troviamo tra l' incudine e il martello. Ci hanno passato la palla e ci hanno detto di decidere. Ma quali sono le certezze? Due anni di cassa integrazione e poi tutti a casa?». Tullio azzarda un' altra similitudine: «È come quando ti lascia la



Il Piccolo

Trieste

tua compagna di sempre. Io sono qua da trent' anni e ho visto tante crisi, ma ora temo che il punto di non ritorno sia stato superato. Speriamo di poter tirare avanti almeno qualche mese ancora». Per Flavio «siamo di fronte a una forzatura dell' azienda che ha voluto velocizzare tutta la procedura e ora noi abbiamo la responsabilità di decidere». «È una dismissione mascherata - valuta Giovanni -, perché l' area a caldo era il cuore dello stabilimento. In più la politica ha gestito male la situazione e nessuno pensa alle conseguenze sull' indotto». A fianco dei dipendenti della Ferriera si è schierato ora anche il Coordinamento lavoratori portuali di Trieste che in una nota esprime «la propria più completa solidarietà» e «i propri dubbi suscitati dalla vaghezza degli impegni assunti da Arvedi e dalle istituzioni per assicurare la continuità dei posti di lavoro dei dipendenti e per l' ennesimo ricorso a soldi pubblici a favore dell' azienda». Secondo il Coordinamento, per contribuire a salvare l' occupazione andrebbero sfruttate le opportunità offerte dell' area extradoganale del **Porto** franco, in cui ricade anche lo stabilimento siderurgico servolano. --© RIPRODUZIONE RISERVATA.

Il Piccolo

Trieste

perché votare "no"

«Se passa questa intesa vanno a casa 163 operai Non accettiamo ricatti»

Perché votare "no" al referendum sull' accordo sindacale? Ecco le motivazioni riassunte nel volantino finale della Fiom-Cgil. L' accordo sindacale va respinto anzitutto perché «si basa su un piano industriale non ancora approvato: è come costruire una casa senza sapere se le fondamenta reggeranno». Secondo la Federazione impiegati operai metallurgici «un minuto dopo che si firma l' accordo, i lavoratori non avrebbero più nessuna possibilità né diritto di intervenire in merito al proprio destino». Firmando l' accordo, secondo i sostenitori del "no" si avvalta «la data di chiusura dell' area a caldo decisa unilateralmente dall' azienda a prescindere dagli accordi fatti o non fatti» e «si mandano a casa 163 persone, che solo in minimissima parte non subirebbero un grave danno da questo». Per la Fiom-Cgil, se un lavoratore vota "si" rischia «di trovarsi, dopo aver sofferto per due anni in cassa integrazione, senza una vera ricollocazione, a dover accettare una miseria per rimanere disoccupato». «Se firmo - prosegue il volantino dei sostenitori del "no" - ho ceduto al ricatto della politica, dell' imprenditore e non solo». «Ma soprattutto» sottolinea la Federazione, ecco perché un dipendente della Ferriera deve scegliere il "no": «Voto "no" perché sono un lavoratore siderurgico e ho una dignità, non accetto di venir trattato come un numero, di venir ricattato. Non accetto che il mio futuro venga deciso arbitrariamente da un' ottusa classe politica indegna di questo nome». «Se tutti, compatti, voteremo "no" - conclude il volantino della Fiom-Cgil - costringeremo tutti i soggetti coinvolti (azienda, Ministeri, Regione, Comune, **Autorità portuale**) a costruire assieme un accordo che rispetti tutti i livelli occupazionali e tutti i livelli economici». --© RIPRODUZIONE RISERVATA.



Il Piccolo

Trieste

Zoo, pop-up e dolci È il Festival dei piccoli

Laboratori e proiezioni per i bimbi dal 18 gennaio al Miela In programma l'omaggio a Rodari e assaggi di cioccolato

Ciuff, ciuff, si parte! All' interno della 31.ma edizione del Trieste Film Festival, ecco il Festival dei Piccoli. Sabato 18 gennaio al Teatro Miela in programma c' è "Zoo Party Lab", due laboratori curati da Vincenzo Stera e Casa della Musica-Scuola di musica 55. Il primo (per piccoli di 4-5 anni) inizierà alle 10.15 e il secondo (per bimbi di 6-7 anni) alle 11.30, entrambi al costo di 8 euro. I piccoli saranno coinvolti in musiche e narrazioni ispirate agli animali, muovendosi, suonando e danzando. Nel pomeriggio, dalle 16 al Teatro Miela c' è "Buon compleanno, Gianni Rodari!". Al costo di 6 euro, per un pubblico dai 4 anni in su, saranno proiettati due capolavori della nostra migliore animazione, tratti da due racconti di Gianni Rodari. TSFF celebra il grande pedagogo e scrittore in occasione del centenario dalla sua nascita con il meraviglioso "Castello di Carte" (10', 1962) di Giulio Gianini e Emanuele Luzzati e con il poetico "La Freccia Azzurra" (90', 1996), diretto da Enzo D' Alò. Sempre il 18 ci saranno altri due laboratori (gratuiti) organizzati in collaborazione con l' **Autorità portuale**: la paper engineer Annalisa Metus condurrà al Teatro Miela "Il mio porto va al cinema!" alle 16 per piccoli di 5-7 anni e alle 17.15 per i bambini di 8-11 anni. I partecipanti si divertiranno a giocare con il mondo Pop-up. Il 19 gennaio, alle 11.30 è in programma "Zoo Party music & painting live", a cura di Casa della Musica-Scuola di musica 55 e Alpe Adria Cinema. Fabio Magnasciutti (alle illustrazioni), Irena Cristin (al violoncello), Daniele Dibiaggio (al pianoforte e agli effetti sonori), Vincenzo Stera (al flauto, sax, clarinetto, percussioni, voci), accompagneranno gli spettatori in un altrove magico. E così, tra suoni, segni, forme e colori, entreranno in scena ben dodici animali (biglietti al costo di 8 euro). Il teatro ospiterà, alle 15 (bimbi di 4-7 anni), alle 16 (7-10 anni) e alle 17 (per tutti) anche "Il Professor Balthazar e i suoi amici: La scienza al cinema!". L' evento, curato dal prestigioso festival di cinema d' animazione "Animafest Zagreb", propone una selezione di cartoni animati, ma anche la celebre e amata serie televisiva di Zlatko Grgic, dedicata allo scienziato Balthasar (5 euro). Infine, il 21 e il 22 gennaio, alle 10 e alle 14 ecco "Choco Lab", a cura di Eatly, un evento gratuito dedicato alle classi terze, quarte e quinte della scuola primaria (prenotazioni: didatticatrieste@eatly.it). Eatly offre una degustazione attraverso l' uso dei cinque sensi. I più piccoli potranno sentire profumi, sapori, gusti differenti, divertendosi ad assaggiare insieme tanti tipi di cioccolato! I laboratori sono a prenotazione obbligatoria: prenotazionitsff@gmail.com Per info: www.triestefilmfestival.it/tsff-festival-dei-piccoli-little-ones/ - © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Il Piccolo

Trieste

IL CASO internazionale

"Cubo" della Nasa L'oggetto misterioso nelle reti calate al largo di Meleda

Caduto da una nave oceanografica militare: la Marina Usa se lo fa restituire pagando i danni al peschereccio croato

Andrea MarsanichFIUME. Quando hanno cominciato a recuperare le reti, tra le isole di Meleda e Sant' Andrea (arcipelago raguseo delle Elafiti, Dalmazia meridionale), i membri dell' equipaggio del peschereccio croato Marian II hanno pensato al colpo grosso, quello capace di garantirti l' ammontare della paga mensile. Tirato su il carico da una profondità di 140 metri, sono rimasti sbalorditi: invece dell' agognato pesce, ecco uno scatolone di colore arancione, agganciato da catene a una boa. I pescatori hanno subito chiamato la polizia e la Capitaneria portuale di Ragusa (Dubrovnik). La risposta della Port Authority è stata immediata: si trattava di un attrezzo di diametro 130 centimetri e di un centinaio di chili di peso, finito in fondo al mare dalla nave militare oceanografica statunitense Bruce C. Heezen, nelle settimane scorse sottoposta a lavori di manutenzione e revisione al cantiere di riparazioni navali Viktor Lenac, nelle immediate vicinanze di Fiume. Il proprietario del peschereccio Marian II, Darko Kunac Bigava, pescatore di Podgora, nella Riviera di Macarsca, ha confermato che a chiamarlo è stato un ufficiale croato imbarcato sull' unità Usa, il quale ha chiesto che il pesante dispositivo fosse restituito alle autorità americane. Cosa che è avvenuta, non prima che il pescatore si vedesse versati i 2.700 euro richiesti per i danni provocati alle sue reti. Il portale specializzato croato Morski.hr ha fatto sapere di essere in possesso di un documento il quale comproverebbe che la scatola arancione è giunta in Croazia lo scorso novembre, proveniente dalla Stennis Space Center, ovvero dalla Nasa. «Gli statunitensi sanno che l' oggetto è stato recuperato tra Meleda e Sant' Andrea - scrive il portale - ma hanno detto di non poter commentare l' operazione sui mass media. Il proprietario del dispositivo è il Maritim tactical control. Sembra trattarsi di uno strumento oceanografico, in grado di misurare le correnti marine, la temperatura del mare e la sua salinità. Potrebbe inoltre essere utilizzato per le comunicazioni sottomarine». Una vicenda parecchio imperscrutabile, che ha coinvolto l' equipaggio di un peschereccio con reti a strascico, gente che da lunghi anni cala le reti in questo braccio di mare. «Mi chiedo cosa debbano controllare gli americani nel nostro Adriatico - ha detto Bigava - anche noi abbiamo battelli dell' Istituto idrografico croato, in grado di monitorare e analizzare le acque». Bigava ha aggiunto comunque di poter ritenere «che lo strumento è finito in mare pochi giorni fa in quanto, non avendo alcun pezzo di acciaio inossidabile, non risultava minimamente intaccato dalla ruggine dovuta alla permanenza in mare». Per ora nulla è filtrato dall' ambasciata statunitense a Zagabria. Non così invece dal ministero croato della Difesa, il quale ha confermato ufficialmente che, in base alle leggi vigenti, questo dicastero ha dato l' autorizzazione al ministero del Mare e Trasporti per l' attuazione di attività riguardanti la valutazione degli strumenti e delle attrezzature della nave Bruce C. Heezen, specializzata in ricerche marine. Anche se a bordo c' era un ufficiale della Marina croata. Il giallo ci sta tutto. --© RIPRODUZIONE RISERVATA.



Trieste Prima

Trieste

L' Ungheria conferma gli investimenti nel Porto di Trieste

Lo ha dichiarato il governatore Fedriga a seguito dell' incontro che si è tenuto venerdì 10 gennaio a Trieste con il vice sottosegretario di Stato allo sviluppo economico transfrontaliero dell' Ungheria, Péter Kiss-Parciu.

La conferma della volontà del governo ungherese di procedere con l' investimento nell' area ex Aquila del porto di Trieste da una parte, e dall' altra la constatazione congiunta di come l' iter amministrativo del progetto stia avanzando nella direzione indicata dagli accordi sottoscritti lo scorso luglio. Questo l' esito dell' incontro che si è tenuto venerdì 10 gennaio a Trieste tra il governatore del Friuli Venezia Giulia, Massimiliano Fedriga , e il vice sottosegretario di Stato allo sviluppo economico transfrontaliero dell' Ungheria, Péter Kiss-Parciu. Fedriga, ricordando la portata dell' impegno finanziario di parte magiara che prevede un significativo allargamento dello sviluppo dello scalo triestino , ha ribadito l' importanza strategica dell' operazione per l' economia di tutta la regione. In particolare per quel che riguarda la crescita degli spazi retroportuali - Ferneti (Ts), Cervignano, Pordenone e Gorizia - che fanno del Friuli Venezia Giulia, grazie al trasporto intermodale, una piattaforma logistica funzionalmente collegata con il Centro e l' Est Europa. Come sottolineato ancora dal governatore, il valore della partnership è ben rappresentato dalle performance dell' economia di Budapest, il cui tasso di crescita in questi ultimi anni tende a essere superiore rispetto a quelle che sono in termini numerici le aspettative dei mercati. "Questa - ha concluso Fedriga - è una collaborazione importante che, affondando le sue radici nella storia dei nostri territori, guarda con straordinario dinamismo al futuro".

Cronaca

TRIESTEPRIMA

L'Ungheria conferma gli investimenti nel Porto di Trieste

Lo ha dichiarato il governatore Fedriga a seguito dell'incontro che si è tenuto venerdì 10 gennaio a Trieste con il vice sottosegretario di Stato allo sviluppo economico transfrontaliero dell'Ungheria, Péter Kiss-Parciu.



La conferma della volontà del governo ungherese di procedere con l'investimento nell'area ex Aquila del porto di Trieste da una parte, e dall'altra la constatazione congiunta di come l'iter amministrativo del progetto stia avanzando nella direzione indicata dagli accordi sottoscritti lo scorso luglio.

Questo l'esito dell'incontro che si è tenuto venerdì 10 gennaio a Trieste tra il governatore del Friuli Venezia Giulia, Massimiliano Fedriga, e il vice sottosegretario di Stato allo sviluppo economico transfrontaliero dell'Ungheria, Péter Kiss-Parciu.

Fedriga, ricordando la portata dell'impegno finanziario di parte magiara che prevede un significativo allargamento dello sviluppo dello scalo triestino, ha ribadito l'importanza strategica dell'operazione per l'economia di tutta la regione. In particolare per quel che riguarda la crescita degli spazi retroportuali Ferneti (Ts), Cervignano, Pordenone e Gorizia - che fanno del Friuli Venezia Giulia, grazie al trasporto intermodale, una piattaforma logistica funzionalmente collegata con il Centro e l'Est Europa.

Come sottolineato ancora dal governatore, il valore della partnership è ben rappresentato dalle performance dell'economia di Budapest, il cui tasso di crescita in questi ultimi anni tende a essere superiore rispetto a quelle che sono

L'ultimo saluto all'armatore triestino Luigi Cattaruzza

Il primo giorno del 2020 si è spento il capitano Luigi Cattaruzza, aveva 92 anni ed era malato da tempo. Fondatore del gruppo Ocean nel secondo dopoguerra, è stato una figura di primo piano nello shipping a Trieste. Attualmente Ocean occupa oltre 400 addetti, attivi in diversi ambiti tra cui portualità, rimorchio, offshore e il refitting di mega yacht, conta 41 imbarcazioni e produce ricavi per 55 milioni di euro. Lascia i figli Alberto e Michela, attuali amministratori e soci del gruppo. Ieri presso la sala mensa nella sede del gruppo è stata allestita una sorta di camera ardente per permettere ad amici e collaboratori di dare un ultimo saluto al fondatore di Ocean. Alberto e Michela, che da tempo hanno assunto le redini del gruppo, hanno garantito che l'azienda proseguirà il suo cammino, cercando di rispettare gli insegnamenti che il nostro papà ci ha dato.



Il primo giorno del 2020 si è spento il capitano Luigi Cattaruzza, aveva 92 anni ed era malato da tempo. Fondatore del gruppo Ocean nel

Nuovo record storico di container al Trieste Marine Terminal: 688.647 Teu

Nel 2019 è proseguito il trend di crescita del Trieste Marine Terminal che ha fatto registrare una significativa accelerazione da quando Msc ha rilevato il 50% del capitale in mano a To Delta e la banchina ha raggiunto un nuovo record storico (in termini di Teu movimentati). Nell'anno appena trascorso, secondo quanto comunicato dal terminalista a SHIPPING ITALY, i container imbarcati e sbarcati sono stati infatti 437.534, un dato in aumento del 8,57% rispetto ai 402.991 del 2018. In termini di Teu il totale degli sbarchi e imbarchi ha raggiunto quota 688.647, in crescita del 10,05% sempre rispetto all'anno precedente che rappresentava il primato appena infranto. La quota di transhiment non è stata specificata ma nei primi sei mesi dell'anno incideva sul totale dei Teu movimentati per il 40%. Il gruppo To Delta specifica inoltre che, parallelamente al traffico container, sono stati movimentati nel 2019 anche 42 pezzi heavy lift e break bulk in molti casi di dimensioni e peso notevoli.



Nel 2019 è proseguito il trend di crescita del Trieste Marine Terminal che ha fatto registrare una significativa accelerazione da quando Msc ha rilevato il 50% del capitale in mano a To Delta e la banchina ha raggiunto un nuovo record storico (in termini di Teu movimentati).

Mose, caos sulla manutenzione delle paratoie all' Arsenal

Spitz mette in dubbio il «trasloco» a Marghera, comitati furiosi. Ma resta aperta anche l'ipotesi di appaltarla

VENEZIA Arsenal, Pagnan e ritorno. Ma con l'incognita dell'appalto esterno. Sulla manutenzione delle paratoie del Mose continuano il caos e lo stallo da ormai quasi due anni. Sullo sfondo ci sono da un lato una «guerra» da parte dei comitati cittadini, dall'altro i ricorsi al Tar delle ditte escluse. E l'arrivo del commissario «sblocca cantieri» Elisabetta Spitz ha rimesso tutto in discussione. Il progetto originario prevedeva infatti che la manutenzione quinquennale delle paratoie venisse svolta nell'Arsenale Nord e questo era stato anche scritto nella legge che aveva trasferito il compendio dal Demanio al Comune di Venezia nel 2012. Poi però alcuni comitati, in primis il Forum Futuro Arsenal, erano andati in pressing, partendo da un appello nel 2015 al presidente della Repubblica Sergio Mattarella e all'allora premier Matteo Renzi e a tutte le istituzioni: chiedevano lo spostamento di quelle lavorazioni dall'Arsenale, ritenendole «sporche» (si parlava di sverniciatura e riverniciatura, per esempio) e poco adatte alla «solennità» dell'ex fabbrica della Serenissima. Un appello che aveva fatto breccia nell'ex provveditore Roberto Linetti, che nel settembre del 2018 aveva deciso di stoppare il progetto del Consorzio Venezia Nuova e trasferire la manutenzione nell'area Pagnan di Marghera. Scelta condivisa anche dai commissari del Cvn, che avevano pensato di lasciare all'Arsenale solo la manutenzione del jack-up (la nave che trasporta le enormi dighe) e altre cose minori, anche perché altrimenti sarebbe stato necessario costruire un enorme depuratore. All'Arsenale i lavori non erano praticamente iniziati. A Pagnan non si è mai vista una ruspa. E ora, dopo oltre un anno di stallo, ritorna tutto in discussione. Spitz, infatti, che da direttore del Demanio conosce molto bene la storia dell'Arsenale, sta valutando di fare marcia indietro, anche perché l'area è a mezz'ora dal Lido, dove sono installate metà delle paratoie, che invece farebbero un giro ben più lungo per arrivare a Marghera, peraltro - quelle da Malamocco e Chioggia - lungo il canale dei Petroli. Il possibile cambio di rotta però ha riacceso il Forum, che ha subito scritto una lettera a Spitz firmata dall'archeologo Luigi Fozzati, in cui lo definisce «un'ulteriore offesa alla città di Venezia» e, sostanzialmente, un tradimento dell'accordo con Linetti. «Il Salone Nautico dello scorso giugno ha dimostrato le potenzialità dell'Arsenale per lo sviluppo della cantieristica», sottolinea Fozzati. Sulla stessa linea Arianna Spessotto, deputata M5s: «Sarebbe una follia - afferma - Si rischia di ritrovarsi con delle lavorazioni industriali fortemente impattanti nel cuore della città storica». Nel frattempo, dato che non c'è una linea di manutenzione in house e che le prime paratoie, quelle di Treporti, sono state posate da ormai 6 o 7 anni, il Cvn è stato «costretto» a fare una gara, che peraltro è incagliata al Tar con i ricorsi di Fincantieri e Brodosplit contro l'esclusione. Ma c'è anche chi dice che questa gara potrebbe dimostrare che la manutenzione viene fatta meglio e più economicamente in appalto. E allora addio sia all'Arsenale che all'area Pagnan. (a. zo.)



Mose, caos sulla manutenzione delle paratoie all' Arsenal
Spitz mette in dubbio il «trasloco» a Marghera, comitati furiosi. Ma resta aperta anche l'ipotesi di appaltarla

Mose, nuovo test martedì a San Nicolò col piano emergenza

Le paratoie si alzeranno tra le 8 e le 16 al Lido Il nodo manutenzione: ditta e cantiere in alto mare L' area Pagnan a Marghera non è ancora pronta L' Arsenale è osteggiato da partiti e associazioni

RAFFAELLA VITTADELLO

IL TEST VENEZIA Nuovo test per il Mose, in condizioni di marea tranquilla, martedì prossimo alla bocca di Porto di San Nicolò del Lido: dalle 8 alle 16 del 14 gennaio (e anche del 3 marzo prossimo) sono previste le prove di sollevamento di tutte e venti le paratoie in contemporanea. La Capitaneria di Porto ha emesso un' ordinanza in cui sottolinea come la canaletta di accesso alla bocca di porto sarà completamente interdetta, mentre sarà consentito il passaggio, prestando la massima attenzione, attraverso la bocca di porto di Treporti e il canale retro l' isola artificiale. La prossima settimana, poi, il Consorzio presenterà il piano di emergenza, quello richiesto il mese scorso per l' operatività del sistema di dighe mobili in condizioni estreme, difficili da testare a richiesta perché al tempo non si comanda. LA MANUTENZIONE Nei prossimi mesi, infine, la decisione di merito del Tar sarà determinante per concludere la vicenda della manutenzione delle paratoie, che soprattutto a Treporti hanno urgenza di essere rivisitate. E qui si apre un mondo: non solo si dovrà capire chi farà la manutenzione, ma anche dove questa verrà effettuata. Perché di certo, ad oggi, c' è solo lo stato di normale degrado in cui versano dopo essere immerse in acqua da anni. Il Tar ha respinto le istanze di sospensiva, e quindi ora dovrà esprimersi in modo definitivo sull' aggiudicazione dell' appalto da 18 milioni di euro. Ad oggi risulta soltanto l' aggiudicazione provvisoria alla Cimolai di Pordenone, ma c' erano già altri ricorsi contro l' esclusione delle altre partecipanti per motivi tecnici. Quindi prima di siglare il contratto la commissione ha deciso di attendere l' esito giudiziario, anche per poter contare sui suggerimenti tecnici di tutte le aziende coinvolte. Chi vincerà la gara, infatti, dovrà non solo curare la manutenzione delle barriere, ma anche, per questa volta, individuare in autonomia il luogo dove piantare il cantiere. Utilizzando, dietro il pagamento di un corrispettivo, il jack up, l' enorme cavalletto giallo costato 55 milioni di euro che conta stabilmente su due equipaggi da 16 persone ciascuno a disposizione per la movimentazione. E sul quale non sono state ancora fatte delle ipotesi di costi di gestione perché non è stato ancora collaudato. LA SCELTA Le alternative per l' ubicazione delle attività di manutenzione rimangono tuttavia l' Arsenale e l' Area Pagnan a Marghera. Ma per ora in entrambi i siti mancano i tre diversi depuratori che dovranno ricevere le acque inquinate derivanti dalle operazioni di pulizia, sverniciatura e riverniciatura delle mastodontiche barriere. L' Arsenale presenta degli spazi molto ridotti, perché il capannone che aveva ottenuto il benestare della Soprintendenza, al di là dell' aspetto paesaggistico impattante oltre il quale non si può andare, avrebbe delle dimensioni che costringerebbero a manovrare chirurgicamente per movimentare le barriere. Logisticamente lontano dalla terraferma per il trasporto dei materiali, ad oggi esistono soltanto le fondamenta del capannone, realizzate da Mantovani quando era certo che a pochi metri dalla Torre di porta nuova sarebbe stato dislocato il cantiere per la manutenzione. Un paio di anni fa il dietrofront del Provveditorato, che dopo aver esaminato la documentazione aveva optato per l' area ex Pagnan a Marghera. Già bonificata, ma su cui non è stato ancora spostato uno spillo. LA POLEMICA Infine la storia recente: nell' ultima seduta a Venezia del Comitato tecnico, proprio il supercommissario Elisabetta Spitz aveva riproposto l' idea dell' Arsenale, suscitando le ire di Forum





Il Gazzettino

Venezia

Arsenale, che raggruppa oltre venti associazioni cittadine e della deputata pentastellata Arianna Spessotto, che ha visto smentita la linea indicata dall' ex ministro Toninelli. Il Forum ha scritto a Spitz, al Provveditore Zincone, alla Soprintendente Carpani, al presidente della Regione Zaia e al sindaco Brugnaro considerando la scelta dell' Arsenale un' ulteriore offesa alla città e ha ricordato la battaglia del 2015 per salvaguardare gli storici bacini di carenaggio e il riutilizzo dell' Arsenale, ad esempio con lo svolgimento del Salone nautico, che ha dimostrato le potenzialità del compendio per lo sviluppo della cantieristica di lusso e tradizionale, con ritorni non solo economici per la città come già Trieste e la Regione Toscana hanno fatto vedere. © RIPRODUZIONE RISERVATA.

La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

IL CASO MOSE: l'opinione dell'ingegner Croci

Paratoie, oscillazioni e rischio rottura Una catena per legarle durante le prove

La proposta del professore che ha diretto il difficile restauro della torre di Pisa. «Anticipando i tempi aumentano i rischi»

Alberto Vitucci «Se si comprimono i tempi per le prove del Mose aumentano sicuramente i rischi. Dunque occorrono opere provvisorie, per proteggere la laguna, i suoi abitanti e i tesori d' arte. Ci sono problemi ancora da studiare come l'oscillazione del sistema e la vulnerabilità dei cardini delle paratoie in condizione di mare mosso». A lanciare l'invito alla massima cautela è l'ingegnere Giorgio Croci. Professore della Sapienza, consulente Unesco e membro del Consiglio Superiore dei Lavori pubblici, docente di Tecnica delle Costruzioni. Colui che ha condotto a termine negli anni Novanta il difficile restauro della Torre di Pisa e della Basilica superiore di Assisi colpita dal terremoto. Intervistato dal Giornale dell'Arte, il professore lancia l'allarme sulla situazione veneziana. «Ho seguito il progetto Mose per molti anni, come esperto del Consiglio Superiore dei Lavori pubblici», dice, «ci saranno anche validi motivi per proporre adesso l'accelerazione delle prove. Ma si crea così un aumento del pericolo, che va bilanciato. Seguendo il principio della cautela e dell'avanzamento step by step». Occorrono misure di sicurezza aggiuntive. Meccaniche, in attesa del collaudo del sofisticato sistema di controllo computerizzato. Che significa? Uno degli inconvenienti non ancora risolti del Mose è il cosiddetto «effetto risonanza». L'oscillazione delle paratoie, che sono fissate sul fondo ma indipendenti una dall'altra. Lo aveva segnalato Chang Mei, negli anni Novanta. Ma anche altri scienziati, non ultimi gli ingegneri di Principia, la società franco canadese richiesta di consulenza dalla giunta Cacciari nel 2006. «Le paratoie possono oscillare molto, ancora non sono state testate in condizioni di mare agitato», spiega Croci. Ed ecco la proposta. «Tiranti in ferro orizzontali che potrebbero tenere insieme la schiera (20 paratoie al Lido, 21 a Treporti, 19 a Malamocco, 18 a Chioggia). «Come le rotelle quando si impara ad andare in bicicletta». Il secondo punto sono i «cardini» o le cerniere. «Parti metalliche, esposte all'ossidazione e alla corrosione. Si ricoprono di incrostazioni viventi sott'acqua». C'è dunque il problema della manutenzione e della durabilità. «E le cerniere di ogni paratoia rappresentano un punto di rischio di particolare vulnerabilità in condizioni di mare mosso. «La paratoia in condizioni estreme potrebbe scardinarsi. Se succedesse verso il mare aperto i danni sarebbero incalcolabili. Al cassone, alle pompe, alle cerniere. Con l'entrata improvvisa dell'acqua. Dunque, è l'avvertimento dell'ingegnere, «occorre attrezzare presidi temporanei di emergenza». Da migliorare e correggere durante i test. Tenendo presente che «a fronte di uno scenario di perturbazioni eccezionali (marea, onde correnti, colpi di vento, reflusso della laguna verso il mare aperto, vi sono elevati margini di incertezza anche nel corso delle prove». Ridurre i tempi dunque è possibile. Ma non così semplice. «Non è possibile in pochi giorni anticipare di due anni la messa in esercizio del Mose». Un'opinione che viene da un superesperto e certo non potrà essere ignorata. Per la metà della prossima settimana gli amministratori straordinari del Consorzio Venezia Nuova hanno annunciato la presentazione di un nuovo cronoprogramma per l'emergenza, come richiesto nella riunione



La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

in prefettura il 7 gennaio. Una serie di interventi che potrebbero rendere più rapida il sollevamento delle paratoie. Tra questi, la conclusione degli impianti e della rete elettrica e la realizzazione dei generatori di emergenza. La riparazione della conca di Malamocco e presidi di emergenza. -- © RIPRODUZIONE RISERVATA.

La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

linetti: «a marghera risparmio di 90 milioni»

«Paratoie all' Arsenale? Un' offesa alla città» Il Forum scrive alla Spitz

«La manutenzione delle paratoie del Mose all' Arsenale? Sarebbe un' ulteriore offesa alla città, e non a causa dell' Acqua granda». Luigi Fozzati, presidente del Forum Arsenale - che raccoglie una ventina di associazioni e comitati della città a tutela dello storico complesso monumentale - ha scritto ieri alla commissaria Elisabetta Spitz, al sindaco Brugnaro, al presidente Zaia e al provveditore alle Opere pubbliche Cinzia Zincone. «Notizia incredibile», dice Fozzati, «perché nell' aprile scorso avevamo ricevuto assicurazioni dal provveditore Linetti che la manutenzione sarebbe stata spostata a Marghera. In questo modo si permetterebbe all' Arsenale di sviluppare le sue potenzialità per il settore della cantieristica e delle imbarcazioni del lusso, come già dimostrato dall' ultimo Salone Nautico». Ipotesi che si sta studiando anche in Comune. Il sindaco ha chiesto dati e documentazione sui bacini di carenaggio. E lo scorso anno all' inaugurazione del Salone aveva annunciato: «Questo è un luogo ideale per dare lavoro ai cantieri e al settore della nautica». L' ex provveditore Linetti aveva anche pubblicato uno studio dei suoi uffici: «La nuova sede della linea di manutenzione», scriveva, «comporta un risparmio immediato di 90 milioni di euro e investimenti per 50-60 milioni». Oltre al fatto di preservare i bacini di carenaggio, costruiti a metà dell' Ottocento, struttura preziosa e unica nel suo genere nel Mediterraneo. Ancora attivi e funzionanti. Per tutelare l' Arsenale il Forum aveva rivolto nel 2015 anche un appello al presidente della Repubblica Sergio Mattarella. Adesso, con l' arrivo della commissaria, ex dirigente del Demanio, si fa strada nuovamente l' ipotesi di trasformare l' Arsenale Nord nel "magazzino" del Mose. Insorgono comitati e associazioni. E l' amministrazione dello Stato dovrà decidere. «I lavori già fatti all' Arsenale dalla Mantovani», dicono gli addetti ai lavori, «si potranno recuperare anche per altri usi a cantieristica dell' area». --A.V. © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Pontile abusivo al porto di Chioggia a processo Gambato e Zanardo

Quel pontile era stato autorizzato dalla Capitaneria di **Porto** solo da inizio 2012 a fine 2015. Ma è rimasto al **porto** di Chioggia, per altri due, «impedendo l'uso pubblico di un' area demaniale marittima». Per questo ora l'ex presidente di Aspo Gian Michele Gambato (presidente di Sistemi Territoriali) e il suo successore Damaso Zanardo, noto imprenditore, sono a giudizio per «abusiva occupazione di spazio demaniale». Il processo si è aperto ieri di fronte al giudice Stefano Manduzio. Secondo l'accusa quel molo galleggiante di 17 metri di lunghezza e 3 di larghezza avrebbe dovuto essere tolto a partire dall'1 gennaio del 2016: invece solo il 23 febbraio 2018 era stato rimosso il molo galleggiante, peraltro lasciando i pali di ormeggio: due in ferro cemento, 9 dame e 7 briccole. Le difese, con gli avvocati Renzo Fogliata e Mario Feltrin per Gambato e i colleghi Sebastiano Angelo Scarpa e Paola Loprieno per Zanardo, hanno però scelto il processo, convinte di poter dimostrare l'innocenza dei loro assistiti. La tesi difensiva è che quel pontile non potesse essere demolito, perché ospitava tre barche della Costa Petroli in fallimento, che dovevano essere vendute dal curatore. E infatti si era provveduti alla rimozione quando due mezzi erano stati ceduti e un terzo spostato altrove. (a. zo.)

VENEZIA E MESTRE | 1

«Viale Vespucci, immissioni da vietare»

La lista delle richieste della Municipalità. Pegati, lunedì i funerali. Il pullman degli amici

Partecipazione

Senatore si ricandida
La freschezza della Lega

**Chat alla guida, boom di multe
Più autovelox: sanzioni doppie**

La Polizia: la distrazione causa tanti incidenti. Il caso chiusura di sicurezza

Tempi di attesa

Linea	Partenze	Arrivi
1	12:00	13:00
2	14:00	15:00
3	16:00	17:00
4	18:00	19:00
5	20:00	21:00

Pontile abusivo al porto di Chioggia a processo Gambato e Zanardo

Quel pontile era stato autorizzato dalla Capitaneria di Porto solo da inizio 2012 a fine 2015. Ma è rimasto al porto di Chioggia, per altri due, «impedendo l'uso pubblico di un' area demaniale marittima». Per questo ora l'ex presidente di Aspo Gian Michele Gambato (presidente di Sistemi Territoriali) e il suo successore Damaso Zanardo, noto imprenditore, sono a giudizio per «abusiva occupazione di spazio demaniale». Il processo si è aperto ieri di fronte al giudice Stefano Manduzio. Secondo l'accusa quel molo galleggiante di 17 metri di lunghezza e 3 di larghezza avrebbe dovuto essere tolto a partire dall'1 gennaio del 2016: invece solo il 23 febbraio 2018 era stato rimosso il molo galleggiante, peraltro lasciando i pali di ormeggio: due in ferro cemento, 9 dame e 7 briccole. Le difese, con gli avvocati Renzo Fogliata e Mario Feltrin per Gambato e i colleghi Sebastiano Angelo Scarpa e Paola Loprieno per Zanardo, hanno però scelto il processo, convinte di poter dimostrare l'innocenza dei loro assistiti. La tesi difensiva è che quel pontile non potesse essere demolito, perché ospitava tre barche della Costa Petroli in fallimento, che dovevano essere vendute dal curatore. E infatti si era provveduti alla rimozione quando due mezzi erano stati ceduti e un terzo spostato altrove. (a. zo.)

ESCHER

TRIESTE SALONE DEGLI INCANTI

12 DICEMBRE 2019
10:00 - 19:00

www.escher.com

Molo galleggiante fuori tempo, in due a processo

Damaso Zanardo e Gian Michele Gambato (Aspo) sotto accusa

CHIOGGIA Da presidenti e rappresentanti di Aspo (l'azienda speciale per il Porto di Chioggia) Gian Michele Gambato e Damaso Zanardo, avevano lasciato ancorato al Porto di Chioggia un molo galleggiante nonostante fossero scaduti i termini della concessione. Una dimenticanza costata ai due ex vertici di Aspo un processo per abusiva occupazione di spazio demaniale e inosservanza di limiti alla proprietà privata, come contestato dalla procura di Venezia. La prima udienza in programma ieri in tribunale, è stata rinviata a marzo quando il dibattimento entrerà nel vivo. L'ACCUSA È il capo d'imputazione a ricostruire i fatti riportando l'orologio a inizio 2012. Gambato e Zanardo, che negli anni si sono succeduti alla guida di Aspo, avevano ricevuto una concessione marittima valida dal primo febbraio 2012 al 31 dicembre 2015 rilasciata dalla Capitaneria di porto di Chioggia. Con quell'autorizzazione in mano, Gambato e Zanardo avevano così ricevuto il via libera all'installazione di un molo galleggiante lungo 17 metri e largo 3 con relativi pali di attracco: due pali in ferro-cemento e tutte le briccole. In totale, lo specchio d'acqua occupato era di 52 metri quadrati nella zona della banchina A del porto di Chioggia.

Secondo la procura però quel molo galleggiante era rimasto lì anche oltre i limiti della concessione, almeno fino al 23 febbraio 2018, quando il molo galleggiante era stato tolto «impedendo - si legge nell'atto che costituisce il nerbo dell'accusa - l'uso pubblico» dell'area demaniale marittima sulla quale era stata data la concessione da parte della Capitaneria di Chioggia. LA DIFESA «La concessione era scaduta ma non c'era interesse a rinnovarla e nemmeno la possibilità di sgomberare e rimuovere il pontile - spiegano gli avvocati Renzo Fogliata e Novella Disopra - perché c'erano tre imbarcazioni di Costa petroli, società fallita. Finché il curatore non ne ha vendute due e la terza è stata spostata in pontile della capitaneria, non si poteva abbattere la banchina in presenza delle chiatte». La linea della difesa, quindi, sarà quella che si è trattato di cause indipendenti dalla volontà di Aspo perché appena eliminati i problemi oggettivi, il pontile è stato smantellato. © RIPRODUZIONE RISERVATA.

NICOLA MUNARO



La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

chioggia

Pontile mobile non rimosso manager dell' Aspo a giudizio

Gian Michele Gambato e Damaso Zanardo accusati di occupazione arbitraria di suolo demaniale. La difesa: «Non c'era la possibilità di sgomberare l' area»

Carlo MionCHIOGGIA. Un pontile mobile di 52 metri quadri prospiciente la "banchina A" del porto ha messo nei guai Gian Michele Gambato e Damaso Zanardo, i due manager che si sono alternati ai vertici dell' Aspo. Saranno processati per direttissima il 27 marzo per occupazione arbitraria di suolo demaniale. Un reato previsto dal codice della navigazione. La vicenda si consuma tra il 2012 e il 2015. In questo periodo Gambato e Zanardo si alternano al vertice della azienda che gestisce il porto di Chioggia. L' Aspo ottiene dalla Capitaneria di porto una concessione marittima per realizzare, davanti alla banchina A, un pontile mobile con pali di attracco destinato a varie navi. La concessione del demanio ha una scadenza precisa e cioè il 31 dicembre 2015. Scaduti i termini il pontile deve essere smantellato. Questo non avviene ne durante la gestione Gambato, nè durante quella di Zanardo che continua a tutt' oggi. Alla fine, la Capitaneria di Porto che sovrintende al rispetto del codice della navigazione, denuncia i due all' autorità giudiziaria perché non hanno rispettato i termini. I due sono difesi dagli avvocati Renzo Fogliata e Novella Disopra. Secondo gli imputati quando la concessione è scaduta non c'era, da parte dell' Aspo, più interesse a rinnovarla, ma nemmeno la possibilità di sgomberare e rimuovere il pontile. Questo perché c' erano tre imbarcazioni di Costa Petroli, società fallita. Fino a quando il curatore non ne ha vendute due e la terza è stata spostata nel pontile della Capitaneria di Porto, era impossibile abbattere la struttura contestata. Per la difesa si è trattato di cause indipendenti dalla volontà dei vertici di Aspo. Appena eliminati i problemi oggettivi, il pontile è poi stato smantellato. --© RIPRODUZIONE RISERVATA.

La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

chioggia

Il Comitato No Gpl preme sul governo «Ci dia delle risposte»

CHIOGGIA. Appelli e "tiratine d' orecchi" a Roma per avere risposte concrete sullo stop all' impianto Gpl. Dopo la promessa del ministro dello Sviluppo economico Stefano Patuanelli, che il 25 novembre ha prospettato una soluzione legislativa per evitare la messa in funzione del deposito, e i contatti con la segreteria del ministro delle Infrastrutture Paola De Michieli, che ha condiviso i dubbi sulla compatibilità tra il transito delle navi gasiere e il normale traffico commerciale del **porto**, il comitato No Gpl freme per vedere i passi successivi. La soluzione legislativa ventilata, che ipotizzava una norma primaria in cui vietare impianti di questo tipo in siti Unesco, ha già perso due occasioni d' oro, la Legge di stabilità e il decreto Milleproroghe. «Abbiamo pazientato per settimane», spiega il presidente dei No Gpl, Roberto Rossi, «ma il tempo passa e c' è necessità di avere da Roma un segnale chiaro che vada nel senso delle molte parole spese finora. Non abbiamo motivo di pensare che il ministro Patuanelli abbia fatto delle promesse senza avere la convinzione di mantenerle. Nell' udienza del 25 novembre è stato chiaro e ha parlato della soluzione legislativa come di quella più semplice tra quelle valutate dal governo per risolvere la questione in tempi brevi. C' è stato anche un emendamento preparato in velocità per la Legge di stabilità che non è stato ammesso alla discussione. Non è andata meglio nemmeno in occasione del Milleproroghe, ci aspettiamo però che il ministro stia attendendo l' occasione per procedere. Non possiamo permetterci l' immobilismo, perché è vero che l' impianto è fermo, ma occorre mettere la parola fine. Noi siamo disposti anche a tornare a Roma, abbiamo richiesto un nuovo incontro con la segreteria del Mit, a cui abbiamo inviato tutta la documentazione, per sollecitare l' avvio del nuovo Piano regolatore del **porto** che stabilirà in modo inequivocabile che quell' impianto in quel posto non ci può stare». --Elisabetta B. Anzoletti© RIPRODUZIONE RISERVATA.



Undicesimo giorno di smog Protesta all' Usl

Undicesimo giorno consecutivo di smog sopra la soglia dei 50 microgrammi di polveri sottili per metro cubo d' aria. La fitta nebbia che ieri ha fermato il **porto** e l' accesso di dieci navi, non aiuta la dispersione dello smog. Se oggi e domani non cambia la situazione, è scontato che lunedì scatterà il livello rosso di provvedimenti anti smog, il livello più grave. Anche ieri, come durante la maggior parte degli ultimi giorni, il livello orario di Pm10 non è mai sceso sotto il livello di tolleranza, con picchi che hanno toccato 103 microgrammi. La minima oraria - 59 - è arrivata alla 14, il momento del giorno in cui la situazione è sempre migliore. Mercoledì 15 gennaio alle 11 gli attivisti di Quartieri in movimento protesteranno davanti alla sede del servizio di Igiene pubblica dell' Usl per chiedere interventi più stringenti contro lo smog della città. (gi.co.)

VENEZIA E MESTRE | 1

Influenza, quarantenne in fin di vita

Nell'Usl 3 quasi 2 mila a letto. Strategie e patologie gravi rare, ma il virus colpisce il 10% della popolazione, il caso di medici e infermieri; pochi si vaccinano, boom di accessi in pronto soccorso

LA SQUADRA MEDICA
Chirurgia Protetica in artroscopica: la protesi al ginocchio diventa mininvasiva

Il dottor Filippo Cavillo è stato il primo in Europa a trapiantare in Italia e regalarlo un innervato di protesi parziale del ginocchio in artroscopia, una tecnica inventata dagli americani 7 anni fa.

LA PROTESI ARTROSCOPICA
Il dottor Filippo Cavillo, che ha trapiantato in Italia e regalarlo un innervato di protesi parziale del ginocchio in artroscopia, una tecnica inventata dagli americani 7 anni fa.



LA PROTESI ARTROSCOPICA
Il dottor Filippo Cavillo, che ha trapiantato in Italia e regalarlo un innervato di protesi parziale del ginocchio in artroscopia, una tecnica inventata dagli americani 7 anni fa.

Affidato il Masterplan per Venezia su Marittima, Sant' Andrea e Santa Marta

VENEZIA L'Autorità di Sistema Portuale ha decretato l'affidamento a un consulente esterno specializzato in progetti architettonico-ingegneristici della redazione di un Masterplan di interventi che coinvolgerà la Marittima nelle aree esterne alla perimetrazione doganale, S. Andrea e S. Marta e che dovrà contenere un approfondimento specifico relativo all'area denominata ex platea lavaggi, riconsegnata all'Autorità da RFI a seguito di un accordo siglato nel maggio 2018 tra i due soggetti che poneva fine a un contenzioso pluridecennale sulla titolarità dei terreni. Il Masterplan dovrà considerare anche altri progetti di riqualifica, proponendo i relativi studi di pre-fattibilità per l'adeguamento del fabbricato 280 situato in Marittima e delle relative pertinenze; per la valorizzazione della terrazza denominata ex Consorzio Lidotel presente a tergo della SR 11 nel tratto compreso tra la Rampa del Tronchetto e la Rampa S. Andrea; per la realizzazione in Marittima di un parcheggio su più livelli connesso alla stazione passeggeri e al people mover; per l'adeguamento funzionale dell'area riservata allo scalo fluviale. Non appena approntati, la proposta di Masterplan e gli studi collegati saranno presentati, condivisi e discussi con la cittadinanza e con le Istituzioni. Quanto all'ex platea lavaggi, si tratta dell'area in cui la progettualità è più matura. Nello specifico s'intende l'area in questione costeggia la Rampa Sant'Andrea arrivando fino a Santa Marta all'altezza dell'imbarcadero ACTV e si sviluppa lungo il Canale della Scomenzera per un totale di circa 18mila metri quadrati. Si tratta di terreni di competenza portuale che saranno oggetto di razionalizzazione: da una parte, sarà conservata la funzione a servizio del comparto marittimo-portuale, dall'altra si prevede di valorizzare l'area a beneficio dei residenti realizzando un parcheggio a raso, che migliorerà sensibilmente la viabilità e la vivibilità dell'area, permettendo, in una seconda fase, di liberare l'area di S. Basilio da buona parte dei parcheggi esistenti. Questo in una prospettiva futura di miglioramento complessivo dell'area, data anche la presenza delle attività universitarie presenti in concessione. Stiamo lavorando per recuperare il waterfront veneziano con l'intento di operare una compenetrazione virtuosa delle aree portuali con quelle residenziali confinanti dichiara il presidente dell'AdSP MAS Pino Musolino. Ora la nostra priorità è decongestionare la viabilità mettendo il traffico di pedoni e mezzi in sicurezza e la realizzazione di un parcheggio nell'area ex platea lavaggi permetterà di fare questo, dando anche la possibilità successivamente di eliminare una parte dei parcheggi auto da S. Basilio. Questo progetto, però, è solo un tassello di una strategia di riqualificazione più elaborata che darà nei prossimi mesi ulteriori risultati e che mira a rendere le aree di Marittima, S. Andrea, S. Marta e S. Basilio un modello di convivenza intelligente, sostenibile e proficua tra attività portuali produttive, servizi e aree residenziali, qualificando con positive azioni concrete le relazioni tra il Porto e la Città.



in attesa di conoscere lo studio dei flussi del campus

"La via Aurelia è al collasso" Cgil ora propone l' utilizzo dei treni dal porto a Bragno

Prosegue il dibattito sui problemi di traffico in città

ELENA ROMANATO

elena romanato **savona** In attesa dello studio sui flussi di traffico fatto dal Campus di **Savona**, annunciato entro la fine dello scorso anno e che dovrà contribuire ad elaborare quel piano della mobilità e traffico promesso dalla giunta Caprioglio, rimane acceso il dibattito sulla viabilità cittadina. Un dibattito che, di riflesso, ricade anche sulle città confinanti (infatti lo studio del Campus riguarderà parzialmente anche Albissola e Vado) con la loro rete stradale: un' Aurelia sempre e intasata e al collasso nelle ore di punta e in ogni fine settimana, i cantieri dell' Aurelia Bis fermi e che forse riapriranno tra quattro anni e strade provinciali e autostrade che hanno mostrato tutte le loro criticità con le recenti ondate di maltempo. **Savona** paga soprattutto il fatto di avere un **porto** commerciale e croceristico in pieno centro cittadino con inevitabili ricadute sulla viabilità. Sono sempre più frequenti le lamentele di residenti di vie come corso Mazzini o corso Tardy e Benech, percorso obbligato che camion e tir devono fare per uscire dal **porto** e raggiungere l' autostrada o viceversa. Il caso del crollo dei piloni delle Funivie, che con 1.600 camion di carbone che faranno la spola tra il **porto** cittadino e la Val Bormida, percorrendo buona parte del centro, fino a raggiungere la provinciale per Cadibona, è una delle tante facce del problema, ma quella che al momento preoccupa di più. Di fronte a criticità simili Filt Cgil pone come soluzione l' utilizzo della ferrovia come mezzo per fare uscire il carbone, ma potrebbero essere anche altre merci dal **porto**, invece del trasporto su gomma. «Dal **porto** di **Savona** partono binari che collegano direttamente l' impianto alla linea ferroviaria - spiega che, passando per San Giuseppe di Cairo, raggiunge l' Italiana Coke di Bragno. La linea in questione, già utilizzata in passato per questo tipo di trasporto, ha ancora oggi la possibilità di portare un numero illimitato di treni, che dal punto di vista ambientale sono di poco impatto e non creano alcun disagio alla viabilità stradale. Condividiamo la preoccupazione degli enti locali per l' impatto negativo che il totale trasporto su camion porterà lungo la Statale del Colle di Cadibona, sia dal punto di vista ambientale che per le pesanti ripercussioni sulla circolazione. Senza contare, tra l' altro, che la Statale in questione è stata parzialmente danneggiata dalle frane, che hanno già creato code e disagi nella mobilità provinciale». Questa ipotesi avrebbe anche il consenso di Mercitalia la principale impresa ferroviaria in Italia nel settore cargo italiana controllata al 100% da Ferrovie dello Stato Italiane che gestisce il servizio di trasporto merci e di logistica in Italia che in Europa. «Consultata in via informale - prosegue Filt Cgil - Mercitalia conferma la disponibilità sia di personale che di mezzi per effettuare fin da subito un trasporto di questo tipo, senza ripercussioni sul pubblico servizio. Alla luce di questa proposta, chiediamo che venga valutata dagli enti competenti anche questa possibilità, come integrazione al trasporto su gomma». - © RIPRODUZIONE RISERVATA



Il Secolo XIX (ed. Savona)

Savona, Vado

La strada di scorrimento si farà in cambio di alloggi e parcheggi

Giovanni Vaccaro / VADO Il piano di ristrutturazione della strada di scorrimento ha giocato un ruolo decisivo per sbloccare il contenzioso che da anni si trascinava tra il Comune di Vado e il gruppo imprenditoriale Az Arreda, proprietario delle aree su cui si trovava lo stabilimento metalmeccanico delle ex Officine Ferrero. Al termine di un incontro fra l'amministrazione del sindaco Monica Giuliano e lo staff legale dell'imprenditore Carlo Salvetto, l'azienda ha accettato di concedere una parte degli spazi di proprietà al fine di ampliare la carreggiata della strada di scorrimento. La giunta, dal canto suo, dopo mesi di vertenze legali, porterà in consiglio comunale la proposta progettuale di Az Arreda. Il piano della società prevede di realizzare tre strutture di vendita al dettaglio e due edifici residenziali di otto e dodici piani, oltre a spazi pubblici come parcheggi e aree verdi. Le superfici per ospitare il tutto non mancano. Le ex Officine Ferrero sono un sito industriale dismesso di 52 mila metri quadrati. Il progetto prevede un polo commerciale specializzato che potrebbe generare 250 nuovi posti di lavoro. Il piano di Salvetto e soci ha calcolato anche 714 parcheggi, interventi urbanistici per migliorare la viabilità e collegare l'area alla superstrada. Se il consiglio comunale approverà la proposta, il Comune potrà convocare nell'arco di un mese una conferenza dei servizi preliminare per esaminare lo studio di fattibilità e il successivo strumento urbanistico attuativo. L'azienda cederà al Comune di Vado le aree che serviranno a costruire la nuova viabilità di collegamento fra lo svincolo autostradale di Savona e il porto di Vado. Un progetto, quest'ultimo, che è gestito dalla Provincia di Savona con un finanziamento da parte dell'**Autorità di sistema portuale** da undici milioni di euro. Il piano di Az Arreda era rimasto impantanato in un lungo contenzioso legale. Il Comune di Vado aveva dato l'assenso al progetto preliminare, escludendo però la vendita di arredamenti. Quindi era partito il ricorso al Tar da parte dell'imprenditore e i giudici gli avevano dato ragione. La giunta del sindaco Giuliano, però, aveva deciso di ricorrere al Consiglio di Stato. Nel frattempo anche la Regione, competente per le autorizzazioni commerciali, aveva dichiarato ammissibile una struttura di vendita, nonostante il Comune avesse precisato che parte dell'area risulti nel Puc come "frutteto irriguo". -



Il Secolo XIX (ed. Savona)

Savona, Vado

Centoventi camion al giorno per portare il carbone a Cairo

Sbarca oggi una nave carica di materiale, con le funivie ko si viaggia su gomma Serviranno mille viaggi, i tir passeranno da Savona e dalla Sp 29 del Cadibona

Arriverà questa mattina la nave che metterà alla prova la catena di trasporto del carbone dal porto di Savona alla Valbormida dopo il blocco delle Funivie. La "Carolina Bolten", carboniera da 30 mila tonnellate partita da Houston, Stati Uniti, il 18 dicembre scorso, è attesa nella tarda mattinata di oggi alla banchina del Terminal Alti Fondali di Savona (Tafs). Tanto che in porto sono già iniziate le grandi manovre per liberare alcune delle sette celle da settemila tonnellate ciascuna che compongono i depositi, dove oggi pomeriggio inizierà lo sbarco del carbone. Il materiale questa volta non è destinato a Italiana Coke, ma a un altro cliente (un cementificio), anche se dovrà essere trasferito negli stessi parchi di accumulo di Cairo. Essendo in corso il trasferimento a Cairo del materiale che era già stoccato in porto, per fare spazio sulla banchina, il via vai di camion è già iniziato da alcuni giorni. Con l'arrivo della nave, da lunedì (alla domenica i mezzi pesanti non possono viaggiare) inizierà la lunga spola sulle strade. Per trasportare l'intero carico saranno necessari addirittura mille viaggi. Il lavoro durerà una decina di giorni, con 30 camion che effettueranno quattro viaggi al giorno, passando dal centro di Savona e sulla Sp 29 del Cadibona. La strada, per quanto martoriata dal maltempo, è la più breve e non è soggetta a pedaggio, mentre l'utilizzo dell'autostrada A6 aggraverebbe i costi. In totale i camion effettueranno 120 viaggi al giorno per trasferire la merce a un ritmo di circa tremila tonnellate quotidiane. «Il lavoro per noi in realtà è continuo - spiega Luca Ode ro, direttore di Tafs -, il 3 gennaio scorso abbiamo finito di scaricare l'ultima nave per Italiana Coke, ora aspettiamo un nuovo carico e un altro ancora arriverà il 18 gennaio. Dal 20, inoltre, sono in programma due imbarchi da 10 mila tonnellate. Il coke prodotto a Cairo, seguendo il ciclo inverso, viaggerà sui camion da Italiana Coke verso il porto. È chiaro che l'aver dovuto dirottare le merci dai vagonetti ai camion ha comportato una serie di problemi: in primis un aggravio di costi tra il 20 e il 30%. L'attività che prima facevamo all'interno di uno stesso gruppo, con la cokeria e due società di logistica, ora è in parte esternalizzata. Al momento ci avvaliamo di ditte di trasporto locali, ma i costi sono più alti e il terminal è oberato da una mole di lavoro per cui non era organizzato. Per esempio c'è la necessità di più personale per gestire il traffico e di redigere documenti di trasporto per ogni camion. Un'incombenza che con Funivie non c'era». Sul piatto della bilancia vanno pesati anche altri aspetti economici: il canone della concessione del terminal e le tariffe dei trasporti, che potrebbero essere rivisti alla luce della situazione. Tafs opera infatti in virtù di una concessione rilasciata dall'**Autorità portuale**, che prevede il pagamento di un canone di 500 mila euro annui. L'atto della concessione, però, prevede anche che il terminal funzioni con l'utilizzo del sistema delle funivie, mentre il trasporto su gomma è classificato come una misura di emergenza. Il blocco delle Funivie ha già portato Tafs a segnalare all'**Autorità portuale** la necessità di rimodulare il canone e i patti concessori. Come peraltro era già successo nel 2009, quando il canone era stato ridotto a 300 mila euro. -



Funivie, la lettera di un ex dipendente: "Diversificare tipologia delle merci? Già in passato qualcuno espresse dei dubbi"

Riceviamo e pubblichiamo il pensiero di un nostro lettore

Egregio Signor Direttore, sono quel Mario Varaldo ex pensionato delle Funivie che Le aveva già scritto alcuni giorni or sono. Ho letto che qualcuno suggerisce a Funivie S.p.A. di diversificare la tipologia delle merci trasportate ma ricordo che alcuni colleghi dell' area Tecnica avevano espresso dubbi su questa possibilità. E questo non tanto per i vagonetti che già in passato avevano movimentati vari tipi di rinfuse, ma perché ora il materiale sbarcato deve transitare prima dentro il tunnel sottomarino e poi dentro quello sotterraneo che sbuca nella Stazione di San Rocco (vicino ai Rondinini, tanto per capire) e sembra che attrezzare i meccanismi di spinta dei due tunnel per altri tipi di materiali non sia molto facile. Ma io ero impiegato amministrativo dell' unità Personale ed Organizzazione e quindi sarebbe meglio chiedere lumi a chi lavorava o lavora nell' area tecnica o in quella commerciale. In quanto all' inoltro del carbone (o di altre rinfuse) verso il parco merci di Bragno, perché non caricare il materiale sbarcato sui treni dell' **Autorità Portuale** e poi inoltrarli per San Giuseppe FS e quindi per San Giuseppe Funivie? Essendo una "azienda raccordata con FS", Funivie SpA ha fra il proprio personale dipendente sia macchinisti che manovratori con tanto di abilitazione psicofisica ed attitudinale rilasciata dall' Ufficio Sanitario di Genova di RFI e valida per le reti ferroviarie gestite da Trenitalia e questi lavoratori sono autorizzati a prendere in carico i convogli da San Giuseppe FS e portarli a San Giuseppe Funivie. Ma non essendo io un tecnico, non voglio fare una "invasione di campo" e credo che sarebbe meglio parlare con la Direzione di Esercizio delle Funivie. Mario Varaldo.



Denuncia dei sindacati liguri delle Dogane: fuori gioco l' ufficio principale del Porto di Sampierdarena e traffici marittimi a rischio a causa della grave situazione logistica

La portualità ligure subisce un durissimo colpo: la recente chiusura e la letterale evacuazione della SOT Passo Nuovo

FP CGIL, CISL FP, CONFISAL/UNSA ed FLP Ecofin della Liguria denunciano lo stato emergenziale in cui sono precipitati taluni degli Uffici doganali liguri più importanti, che sovrintendono ad un settore letteralmente vitale per l' economia ligure quale quello della portualità e dei traffici commerciali marittimi. In attesa del confronto con l' Amministrazione doganale per determinare l' attivazione del nuovo insediamento di Santo Stefano Magra (che da solo vale almeno 23.000 controlli fiscali-doganali annui in ordine ai traffici portuali dello spezzino) e della nuova piattaforma Maersk di Vado Ligure (che varrà a regime, in termini di contenitori, circa 800.000 TEU l' anno), la portualità ligure subisce un durissimo colpo: la recente chiusura e la letterale evacuazione della SOT Passo Nuovo. Purtroppo si è avverato ciò che, da anni, le OO.SS denunciavano costantemente: lo stato di forte degrado di quella struttura. La Sezione, fulcro dell' attività terminalistica nel porto di Genova Sampierdarena ed una delle Sezioni doganali in assoluto più importanti d' Italia (conta circa 20.000 controlli l' anno, che si sommano a quelli dell' altro polo fondamentale di Genova Voltri, a sua volta al centro di un

confronto serrato tra OO.SS. ed Amministrazione doganale circa le condizioni di funzionamento e addirittura di accessibilità del sito), dallo scorso 19 novembre 2019, a causa della rottura dell' impianto di riscaldamento, di infiltrazioni d' acqua e di cedimenti strutturali, è stata chiusa ed i circa 45 dipendenti sono stati temporaneamente riposizionati, in altri locali a disposizione dell' Amministrazione doganale, in situazione di emergenza ed al limite delle condizioni normali di vivibilità. Nonostante i forti investimenti pubblici per svariate migliaia di euro, effettuati dall' Amministrazione sul sito, i problemi non sono stati mai risolti; persino la palazzina c.d. ex Unital, di nuova costruzione e messa a disposizione dall' **Autorità Portuale**, presenta i medesimi problemi ed, al momento, non è utilizzabile. Tale situazione, non solamente costringe le lavoratrici ed i lavoratori della Dogana, oltre agli operatori commerciali, ad espletare le proprie attività in condizioni emergenziali ma, la chiusura di un presidio nevralgico nel tessuto **portuale**, rende estremamente difficoltoso lo svolgimento di tutte quelle attività di sdoganamento, di circolazione delle merci, di supporto dei traffici marittimi, di contrasto alle frodi tributarie ed extratributarie e priva di un presidio del territorio all' interno di uno dei Porti sui quali le **Autorità** pongono maggiore attenzione, essendo a forte rischio di infiltrazioni mafiose e criminali. Dal 19 novembre scorso, malgrado le sollecitazioni, nessuna risposta sulle prospettive di soluzioni logistiche alternative a lungo termine è stata presentata dall' Amministrazione; i rimedi temporanei e palliativi presentati ed alcuni dei quali adottati, non possono rispondere alle necessità di un ufficio strategico per la fiscalità e per il commercio, come quello doganale in uno dei Porti più importanti d' Italia. Le Organizzazioni sindacali si appellano all' Amministrazione Doganale, all' **Autorità** di Sistema ed a tutti gli stakeholders portuali affinché, in sinergia fra loro, individuino soluzioni efficaci a garantire il ripristino della normale operatività dei servizi doganali nel Porto di Genova, affinché si recuperi quel presidio di legalità e sicurezza funzionale allo sviluppo dei traffici commerciali. Il rischio, diversamente, concludono le stesse, è quello di un' insostenibile penalizzazione per il sistema **portuale** ligure e per i lavoratori del settore, da cui dipende gran parte dell' economia della regione, che andrebbe a sommarsi alle gravi



difficoltà già generate dal crollo del ponte Morandi.



Il Secolo XIX

Genova, Voltri

LUIGI NEGRI Il monito dell' imprenditore: «Guai a dimenticare le grandi riforme portate avanti da personalità come D' Alessandro e Gallanti»

«Il porto di Genova è di fronte a un bivio L' immobilismo rischia di farci retrocedere»

Francesco Ferrari Erano tempi sicuramente diversi. Più duri, forse. Ma almeno c' era la certezza della presenza dello Stato. E con personaggi come Paride Batini, che non aveva certo una personalità facile, una stretta di mano bastava a garantire gli accordi». Luigi Negri, classe 1943, sardo di Sassari, primo imprenditore a credere davvero nell' apertura del porto di Genova ai privati, ventisei anni dopo l' inizio della sua impresa riesce finalmente a sorridere quando pensa a «quella volta che entrai nell' ufficio di Rinaldo Magnani e ne uscii "padrone" di un terminal che fino a qualche ora prima non voleva nessuno». «La gara era andata deserta per due volte, perché lavorare in porto era diventato impossibile: un giorno scioperavano i portuali, il giorno dopo i consortili. Un incubo. Genova era off limits. Io, che facevo l' agente marittimo, ero stato costretto a riposizionare il traffico in import ad Amburgo e quello in export ad Anversa. Spostavamo mille container a settimana via treno, poi un giorno quelli di Intercontainer mi convocarono a Basilea e mi dissero: "Senta un po', noi non lo reggiamo più questo traffico, veda lei cosa fare". Così chiesi un appuntamento al presidente Magnani e gli dissi: "E se le chiedessi il terminal di Sanità?". Non gli sembrava vero. Anzi, diciamola tutta: mi prese per scemo. Ricordo che, uscendo dal suo ufficio, pensai: "Bene, e adesso da solo cosa faccio? Mi serve almeno un partner". E potenziali partner, a Genova, non ce n' erano mica tanti... Per fortuna mi seguirono in quell' avventura le famiglie Schenone e Cerruti». Un' avventura mai chiusa, ma che tre anni fa - era il febbraio 2017 - ha portato alla conclusione di un affare storico (e milionario) per il gruppo Gip e per il porto di Genova: la cessione del 95% delle quote ai fondi Infravia e Infra capital. «Ricordare quei momenti, in questi giorni che hanno visto la scomparsa di due grandi persone come Roberto D' Alessandro e Giuliano Gallanti, mi ha fatto riflettere - continua Negri - Senza la loro competenza, la loro voglia di rompere vecchi schemi e lavorare per il bene comune, oggi la città non sarebbe la stessa. D' Alessandro, il primo vero manager alla guida del porto, fu senza dubbio l' artefice della svolta, grazie alla sua visione internazionale, alla sua voglia di smantellare posizioni che sembravano intoccabili, al suo coraggio di non farsi intimidire dai 2.500 consortili che gli stavano intorno. Gallanti ebbe la forza di portare avanti quell' opera, coinvolgendo il mondo dell' impresa e quello del lavoro, mediando, cercando sempre di risolvere problemi e attriti, affidandosi a Fabio Capocaccia e al miglior segretario generale che Genova abbia mai avuto: Sandro Carena. Certe polemiche non voglio più affrontarle, ma una cosa voglio dirla: buttare fuori Carena da Palazzo San Giorgio è stato un gesto imperdonabile». Oggi Negri ha diversificato le attività, che vanno dalla cantieristica navale (Gin) alla moda (Slam), senza naturalmente avere abbandonato shipping e logistica. «Ho due nipoti molto in gamba, io sono anziano e li osservo crescere», dice. Una mezza verità, perché immaginare Negri lontano da una scrivania, da un meeting o una telefonata di lavoro è impossibile. E infatti: «Sa cosa vogliamo fare, adesso? Utilizzare le aree di Piombino per realizzare i "gusci" della navi da crociera che costruiamo a Genova. Oggi siamo costretti a commissionarli a terzi. Controllare tutto il ciclo produttivo ci consentirebbe di lavorare con maggiore serenità». E il porto del 2020, come la vede Negri? «Devo essere sincero? Im mobile. Tra i terminal operator c' è voglia di fare, almeno fra la maggioranza. Uno come Aldo Spinelli, per esempio,



Il Secolo XIX

Genova, Voltri

è sempre in prima linea: investe, crea lavoro, ha idee, cerca nuovi business. Ma intorno vedo tanto immobilismo. E bisogna stare attenti, perché fino ad oggi abbiamo resistito, ma scivolare verso un porto a vocazione regionale è un attimo... Non volevo dirlo, ma lo faccio lo stesso: ci vorrebbero più Marco Bucci, in città e in porto. Genova ha bisogno di gente che mantenga le promesse, che dia segnali positivi. Perché, vede, non è che siamo più brutti degli altri: a Marsiglia, come nei porti spagnoli, i problemi ci sono, eccome. Se partiamo da questa consapevolezza, tutto diventa più facile. Altrimenti, ripeto, in un attimo retrocediamo. E tornare in alto poi è impossibile». E il nuovo porto di Vado Ligure, non può creare problemi a Genova? «Non credo proprio. Un terminal a 40 chilometri da Pra'... perché mai dovrebbe fare paura? Quel porto è nato perché Maersk non trovava spazio al Vte e non riuscì a comprare il Sech. Oggi i tempi sono cambiati, e anche i rapporti fra armatori e terminalisti. Staremo a vedere».

Il caso

Dogane, appello dei sindacati a istituzioni e privati del porto "Situazione al limite, intervenite"

Fuori gioco l'ufficio principale del Porto di Sampierdarena e traffici marittimi a rischio a causa della grave situazione logistica. È la pesante denuncia dei sindacati liguri delle Dogane. Fp Cgil, Cisl Fp, Confsal/unsa e Flp Ecofin della Liguria denunciano in una nota « lo stato emergenziale in cui sono precipitati alcuni degli Uffici doganali liguri più importanti, che sovrintendono a un settore letteralmente vitale per l'economia ligure quale quello della portualità e dei traffici commerciali marittimi». « In attesa del confronto con l'Amministrazione doganale per determinare l'attivazione del nuovo insediamento di Santo Stefano Magra (che da solo vale almeno 23mila controlli fiscali- doganali annui in ordine ai traffici portuali dello spezzino) e della nuova piattaforma Maersk di Vado Ligure (che varrà a regime, in termini di contenitori, circa 800mila teu l'anno), la portualità ligure subisce un durissimo colpo: la recente chiusura e la letterale evacuazione della Sot Passo Nuovo - continua la nota - Purtroppo si è avverato ciò che, da anni, le organizzazioni sindacali denunciavano costantemente: lo stato di forte degrado di quella struttura». Alla base della denuncia una serie di problematiche deflagrate negli ultimi mesi. « La Sezione, fulcro dell'attività terminalistica nel porto di Genova Sampierdarena e una delle Sezioni doganali in assoluto più importanti d'Italia (conta circa 20mila controlli l'anno, che si sommano a quelli dell'altro polo fondamentale di Genova Pra') dal 19 novembre 2019, a causa della rottura dell'impianto di riscaldamento, di infiltrazioni d'acqua e di cedimenti strutturali, è stata chiusa e i 45 dipendenti sono stati tempestivamente riposizionati in altri locali a disposizione dell'Amministrazione doganale, in situazione di emergenza ed al limite delle condizioni normali di vivibilità». Da qui l'appello all'amministrazione doganale, all' **autorità di sistema** e a tutti gli stakeholders della comunità portuale « affinché, in sinergia fra loro, individuino soluzioni efficaci per garantire il ripristino della normale operatività dei servizi doganali nel porto di Genova». © RIPRODUZIONE RISERVATA



Informare

Genova, Voltri

La situazione di emergenza all' ufficio doganale di Genova Sampierdarena pone a rischio i traffici marittimi

Denuncia dei sindacati liguri delle Dogane Fp Cgil, Cisl Fp, Confsal/unsa e Fip Ecofin della Liguria hanno denunciato lo stato emergenziale in cui sono precipitati taluni degli uffici doganali liguri più importanti «che - hanno sottolineato i sindacati - sovrintendono ad un settore letteralmente vitale per l' economia ligure quale quello della portualità e dei traffici commerciali marittimi. In attesa del confronto con l' amministrazione doganale per determinare l' attivazione del nuovo insediamento di Santo Stefano Magra (che da solo vale almeno 23.000 controlli fiscali-doganali annui in ordine ai traffici portuali dello spezzino) e della nuova piattaforma Maersk di Vado Ligure (che varrà a regime, in termini di contenitori, circa 800.000 teu l' anno) - hanno evidenziato le sigle sindacali - la portualità ligure subisce un durissimo colpo: la recente chiusura e la letterale evacuazione della SOT Passo Nuovo». Specificando che «purtroppo si è avverato ciò che, da anni, le organizzazioni sindacali denunciavano costantemente: lo stato di forte degrado di quella struttura», Fp Cgil, Cisl Fp, Confsal/unsa e Fip Ecofin hanno spiegato che la Sezione, fulcro dell' attività terminalistica nel **porto di Genova** Sampierdarena ed una delle Sezioni doganali in assoluto più importanti d' Italia (conta circa 20.000 controlli l' anno, che si sommano a quelli dell' altro polo fondamentale di **Genova** Voltri, a sua volta al centro di un confronto serrato tra organizzazioni sindacali ed amministrazione doganale circa le condizioni di funzionalità del sito), dallo scorso 19 novembre 2019, a causa della rottura dell' impianto di riscaldamento, di infiltrazioni d' acqua e di cedimenti strutturali, è stata chiusa ed i circa 45 dipendenti sono stati temporaneamente riposizionati, in altri locali a disposizione dell' amministrazione doganale, in situazione di emergenza ed al limite delle condizioni normali di vivibilità. Nonostante i forti investimenti pubblici per svariata migliaia di euro effettuati dall' amministrazione sul sito, i problemi non sono stati mai risolti; persino la palazzina cosiddetta ex Unital, di nuova costruzione e messa a disposizione dall' Autorità Portuale, presenta i medesimi problemi ed, al momento, non è utilizzabile». «Tale situazione - hanno evidenziato Fp Cgil, Cisl Fp, Confsal/unsa e Fip Ecofin - non solamente costringe le lavoratrici ed i lavoratori della Dogana, oltre agli operatori commerciali, ad espletare le proprie attività in condizioni emergenziali ma, la chiusura di un presidio nevralgico nel tessuto portuale, rende estremamente difficoltoso lo svolgimento di tutte quelle attività di sdoganamento, di circolazione delle merci, di supporto dei traffici marittimi, di contrasto alle frodi tributarie ed extratributarie e priva di un presidio del territorio all' interno di uno dei porti sui quali le autorità pongono maggiore attenzione, essendo a forte rischio di infiltrazioni mafiose e criminali. Dal 19 novembre scorso, malgrado le sollecitazioni, nessuna risposta sulle prospettive di soluzioni logistiche alternative a lungo termine è stata presentata dall' amministrazione; i rimedi temporanei e palliativi presentati ed alcuni dei quali adottati, non possono rispondere alle necessità di un ufficio strategico per la fiscalità e per il commercio, come quello doganale in uno dei porti più importanti d' Italia. «Le organizzazioni sindacali - hanno concluso Fp Cgil, Cisl Fp, Confsal/unsa e Fip Ecofin - si appellano all' Amministrazione Doganale, all' Autorità di Sistema ed a tutti gli stakeholders portuali affinché, in sinergia fra loro, individuino soluzioni efficaci a garantire il ripristino della normale operatività dei servizi doganali nel **porto di Genova**, affinché si recuperi quel presidio di legalità e sicurezza funzionale allo sviluppo dei traffici commerciali. Il rischio, diversamente, è quello di un' insostenibile penalizzazione per il sistema portuale ligure e per i





Informare

Genova, Voltri

difficoltà già generate dal crollo del ponte Morandi».

The Medi Telegraph

Genova, Voltri

Dogane, i sindacati denunciano: "Fuori gioco l' ufficio principale di Sampierdarena, a rischio i traffici del porto"

Genova - L' edificio che ospita uno dei presidi più importanti d' Italia è

Genova - Cgil, Cisl, Confsal/unsa e Flp Ecofin della Liguria denunciano "lo stato emergenziale in cui sono precipitati alcuni tra gli uffici doganali liguri più importanti, che sovrintendono ad un settore letteralmente vitale per l' economia ligure quale quello della portualità e dei traffici commerciali marittimi". Lo scrivono in una nota i sindacati. "In attesa del confronto con l' Amministrazione doganale per determinare l' attivazione del nuovo insediamento di Santo Stefano Magra (che da solo vale almeno 23.000 controlli fiscali-doganali annui in ordine ai traffici portuali dello spezzino) e della nuova piattaforma Maersk di Vado Ligure (che varrà a regime, in termini di contenitori, circa 800.000 teu all' anno), la portualità ligure subisce un durissimo colpo: la recente chiusura e la letterale evacuazione della SOT Passo Nuovo". I sindacati rincarano la dose: "Purtroppo si è avverato ciò che da anni le Organizzazioni sindacali denunciavano costantemente: lo stato di forte degrado di quella struttura. La sezione, fulcro dell' attività terminalistica nel **porto** di **Genova** Sampierdarena ed una delle Sezioni doganali in assoluto più importanti d' Italia (conta circa 20.000 controlli l' anno, che si sommano a

quelli dell' altro polo fondamentale di **Genova** Voltri, a sua volta al centro di un confronto serrato tra Organizzazioni sindacali ed Amministrazione doganale circa le condizioni di funzionamento e addirittura di accessibilità del sito), dallo scorso 19 novembre 2019, a causa della rottura dell' impianto di riscaldamento, di infiltrazioni d' acqua e di cedimenti strutturali, è stata chiusa ed i circa 45 dipendenti sono stati tempestivamente riposizionati, in altri locali a disposizione dell' Amministrazione doganale, in situazione di emergenza ed al limite delle condizioni normali di vivibilità". "Nonostante i forti investimenti pubblici per svariate migliaia di euro, effettuati dall' Amministrazione sul sito, i problemi non sono stati mai risolti; persino la palazzina c.d. ex Unital, di nuova costruzione e messa a disposizione dall' Autorità Portuale, presenta i medesimi problemi ed, al momento, non è utilizzabile. Tale situazione, non solamente costringe le lavoratrici ed i lavoratori della Dogana, oltre agli operatori commerciali, ad espletare le proprie attività in condizioni emergenziali ma, la chiusura di un presidio nevralgico nel tessuto portuale, rende estremamente difficoltoso lo svolgimento di tutte quelle attività di sdoganamento, di circolazione delle merci, di supporto dei traffici marittimi, di contrasto alle frodi tributarie ed extratributarie e priva di un presidio del territorio all' interno di uno dei Porti sui quali le Autorità pongono maggiore attenzione, essendo a forte rischio di infiltrazioni mafiose e criminali". I sindacati fanno così appello all' Amministrazione Doganale, all' Autorità di sistema portuale "perchè individuino soluzioni efficaci a garantire il ripristino della normale operatività dei servizi doganali nel **Porto** di **Genova**, affinché si recuperi quel presidio di legalità e sicurezza funzionale allo sviluppo dei traffici commerciali. Il rischio, diversamente, è quello di un' insostenibile penalizzazione per il sistema portuale ligure e per i lavoratori del settore, da cui dipende gran parte dell' economia della regione, che andrebbe a sommarsi alle gravi difficoltà già generate dal crollo del ponte Morandi".



Ocean Alliance conferma le tre linee su Genova

Genova - L' alleanza armatoriale containerizzata Ocean Alliance ha presentato la nuova configurazione della propria rete di servizi di linea programmata per il 2020 che conferma gli scali ai porti italiani di **Genova**, La Spezia e Trieste già inclusi nella pianificazione 2019, mentre prevede la soppressione delle toccate al **porto** di Venezia , sinora compreso nella rotazione del servizio AEM6 Cina e il sud-est asiatico con l' Adriatico Nella nuova programmazione non figura quale scalo diretto nell' ambito del network dell' alleanza che è formata dalle compagnie di navigazione CMA CGM, COSCO Shipping Lines, Evergreen Line e Orient Overseas ContainerLine (OOCL). Il **porto** di **Genova** continuerà ad essere scalato dai due servizi marittimi AEM1 e AEM2 che collegano l' Asia con il Mediterraneo e dal servizio transatlantico MENA che connette gli scali portuali del Mediterraneo occidentale con quelli della costa orientale degli USA. Nella rete di servizi Day 4 saranno impiegate circa 320 portacontainer per una capacità di stiva complessiva pari a 3,76 milioni di teu, rispetto a circa 330 navi per una capacità di 3,8 milioni di teu nella precedente programmazione Day 3.

The image is a screenshot of the Genova Post website. At the top, there is a navigation bar with the site's name 'GENOVAPOST' and various menu items like 'HOME', 'PRIMO PIANO', 'CRONACA', 'POLITICA', 'ECONOMIA', 'CULTURA', 'SPORT', 'GENOVA', 'SAMPDORIA'. Below the navigation bar, there is a main headline: 'Ocean Alliance conferma le tre linee su Genova'. The article text is visible, starting with 'Genova. L'alleanza armatoriale containerizzata Ocean Alliance ha presentato la nuova configurazione della propria rete di servizi di linea programmata per il 2020 che conferma gli scali ai porti italiani di Genova, La Spezia e Trieste già inclusi nella pianificazione 2019, mentre prevede la soppressione delle toccate al porto di Venezia, sinora compreso nella rotazione del servizio AEM6 Cina e il sud-est asiatico con l'Adriatico. Nella nuova programmazione non figura quale scalo diretto nell'ambito del network dell'alleanza che è formata dalle compagnie di navigazione CMA CGM, COSCO Shipping Lines, Evergreen Line e Orient Overseas ContainerLine (OOCL). Il porto di Genova continuerà ad essere scalato dai due servizi marittimi AEM1 e AEM2 che collegano l'Asia con il Mediterraneo e dal servizio transatlantico MENA che connette gli scali portuali del Mediterraneo occidentale con quelli della costa orientale degli USA. Nella rete di servizi Day 4 saranno impiegate circa 320 portacontainer per una capacità di stiva complessiva pari a 3,76 milioni di teu, rispetto a circa 330 navi per una capacità di 3,8 milioni di teu nella precedente programmazione Day 3.' Below the article, there are several smaller news snippets with images and titles, such as 'Guarda Anche', 'Passo a Fibra + chiamate a 27,90€ al mese. Solo online.', 'T-Cross con Tech Pack. #MoreThan1Thing Configurata', 'Sapevi che un montascale non deve essere costoso?', and 'Scoperta piantagione di marijuana, un denunciato'.

Il Nautilus

Genova, Voltri

Ocean Alliance conferma le tre linee su Genova

L' alleanza armatoriale containerizzata Ocean Alliance ha presentato la nuova configurazione della propria rete di servizi di linea programmata per il 2020 che conferma gli scali ai porti italiani di Genova, La Spezia e Trieste già inclusi nella pianificazione 2019, mentre prevede la soppressione delle toccate al **porto di Venezia**, sinora compreso nella rotazione del servizio AEM6 Cina e il sud-est asiatico con l' Adriatico Nella nuova programmazione non figura quale scalo diretto nell' ambito del network dell' alleanza che è formata dalle compagnie di navigazione CMA CGM, COSCO Shipping Lines, Evergreen Line e Orient Overseas ContainerLine (OOCL). Il **porto** di Genova continuerà ad essere scalato dai due servizi marittimi AEM1 e AEM2 che collegano l' Asia con il Mediterraneo e dal servizio transatlantico MENA che connette gli scali portuali del Mediterraneo occidentale con quelli della costa orientale degli USA. Nella rete di servizi Day 4 saranno impiegate circa 320 portacontainer per una capacità di stiva complessiva pari a 3,76 milioni di teu, rispetto a circa 330 navi per una capacità di 3,8 milioni di teu nella precedente programmazione Day 3.



Petrochimico alla foce del Polcevera, Bucci conferma: "Non sarà nel municipio Ponente"

Il sindaco all' assemblea pubblica di Pegli: "Via i depositi dalle case ma manterremo i posti di lavoro, attendiamo il via libera dall' Enac"

Genova . L' area individuata per spostare i depositi chimici di Carmagnani e Superba "non è nel municipio Ponente". La rassicurazione arriva dalle parole del sindaco Marco Bucci davanti all' assemblea pubblica convocata alla scuola musicale Conte di Pegli per presentare ai cittadini il piano di investimenti da 57 milioni nelle delegazioni da Multedo a Vesima. Scartata dunque l' ipotesi Pra', prende decisamente quota l' indiscrezione trapelata a ottobre: petrolchimico a Sampierdarena, sulla sponda sinistra del Polcevera , al posto del terminal Messina. Gli ulteriori dettagli forniti dal primo cittadino giocano tutti a favore di quest' ipotesi. "Come sapete abbiamo fatto fare un' analisi da aziende del Nord Italia per studiare possibili collocazioni con diversi punteggi - ricorda - ora siamo nella fase finale in attesa di ricevere la luce verde dall' Enac . Non appena la avremo, sarà mia cura annunciarlo pubblicamente". La riserva, riferisce Bucci, potrebbe essere sciolta nel giro di un mese, un mese e mezzo. Ma il fatto che serva un' autorizzazione per evitare interferenze con il cono aereo del Colombo lascia spazio solo a due possibilità: l' area ex Enel sotto la Lanterna, posizione critica sotto molti punti di vista, e appunto la foce del Polcevera. La scelta, se confermata, è destinata a suscitare ulteriori polemiche. Il comitato Lungomare Canepa ha già detto "no al sesto sito a rischio di incidente rilevante davanti alle nostre case" e così pure diverse realtà associative di Sampierdarena e Cornigliano . A pochi metri di distanza, tra l' altro, dovrebbe sorgere anche il nuovo deposito di Lng , il combustibile pulito per le navi, ipotizzato sulla sponda destra in area ex Ilva. Senza considerare il depuratore di area centrale che interesserebbe sempre la foce del Polcevera, tutto a breve distanza dal futuro parco del ponte. Del resto, Bucci ha parlato chiaro: "Penso non sia corretto per una città di alto livello avere depositi petroliferi in mezzo alle case, è un retaggio di un certo tipo di mondo del passato che dobbiamo eliminare, c' è l' impegno dell' amministrazione. Ma c' è anche l' impegno a mantenere i posti di lavoro, questo è un business in crescita". Quindi via da Multedo come promesso all' inizio del mandato, ma senza contemplare l' opzione zero , che di fatto non è mai stata sul tavolo di Comune, Regione e **Autorità portuale**. Nel corso dell' assemblea l' assessore ai lavori pubblici Pietro Piciocchi ha passato in rassegna gli interventi previsti sul Ponente nei prossimi due anni. Tra i più importanti la riqualificazione di piazza Bonavino con nuovi alberi al posto di quelli abbattuti, la nuova piscina Nico Sapio di Multedo con un investimento di 4,8 milioni, un mercato a chilometro zero nell' ex stazione di Pra', il ripascimento totale delle spiagge di Voltri e Vesima e il consolidamento del cavalcavia di Fabbriche per un milione di euro.



Più rotabili e meno container a Terminal San Giorgio che investe in equipment

Il 2019 di Terminal San Giorgio sarà ricordato come un altro anno da record per la movimentazione di carichi rotabili mentre i container hanno fatto segnare una lieve flessione. Secondo quanto comunicato a SHIPPING ITALY dal terminalista controllato dal Gruppo Gavio i metri lineari di carichi rotabili movimentati nell'anno appena trascorso sono stati oltre 2 milioni, in crescita del 7,5% rispetto al 2018 e pari a circa 150.000 trailer trasportati dalle autostrade del mare. Il merito per questo traffico va 'alla collaudata partnership con il Gruppo Grimaldi di Napoli che, dopo il crollo del Ponte Morandi e i conseguenti problemi di viabilità, ha avuto la determinazione di investire ulteriormente sullo scalo genovese e con il nostro supporto ha ampliato ulteriormente l'offerta di traffico, lanciando ad esempio a inizio 2019 un nuovo servizio regolare per la Sardegna (Genova, Cagliari, Porto Torres) molto apprezzato dal mercato dichiara con soddisfazione Maurizio Anselmo, amministratore delegato di Terminal San Giorgio. 'Di notevole importanza, inoltre, il dato relativo alla tenuta del settore automobili che sfiora le 50.000 unità ed è sostanzialmente invariato rispetto al 2018 nonostante un mercato automotive in generale ripiegamento' aggiunge ancora il numero uno del terminal genovese. Discorso a parte meritano le merci varie (circa 20.000 tons e stabile rispetto al 2018) e i container (nel 2019 circa 93.500 Teu, in calo del 10% rispetto al 2018), settori nei quali, 'pur consuntivando anche nel 2019 volumi ragguardevoli, hanno certamente inciso gli effetti del ponte Morandi, della viabilità stradale del nodo genovese e più in generale della Liguria prosegue Anselmo. Il combinato disposto di queste problematiche logistico-viabilistiche, unitamente alla non favorevole congiuntura economica nazionale e internazionale, hanno fatto registrare a Terminal san Giorgio una lieve contrazione in questi settori sui quali auspichiamo di raccogliere positivi segnali di recupero già dal 2020, anno per cui abbiamo previsto importanti investimenti in equipment ed infrastrutture per 3,5 milioni di euro anche finalizzati a comare questi gap'. A proposito dei nuovi investimenti si tratta, più nel dettaglio, di un potenziamento dell'equipment per circa 1 milione dei euro per due nuove semoventi reach stacker e due trattori portuali. L'implementazione delle infrastrutture, invece, riguarda l'ampliamento di un ormeggio per accogliere navi ro-ro di nuova generazione, la costruzione del nuovo gate del terminal a cinque piste con allungamento delle corsie di ingresso per migliorare flussi di viabilità dei mezzi in entrata/uscita dal terminal. Oltre a ciò Terminal San Giorgio intende infine implementare le nuove piste gate con moderne tecnologie e software per la gestione della gate automation , anch'essa finalizzata a velocizzare i flussi di viabilità dei mezzi in entrata/uscita dal terminal.



Il Secolo XIX

Genova, Voltri

A Staglieno si ritrovano due mondi che hanno segnato la storia recente della città

L' addio di porto e politica all' avvocato dei moli «Gallanti guardava al futuro senza banalità»

Matteo Dell' Antico Asalutare Giuliano Gallanti, per tutti «l' avvocato dei moli», c' erano due mondi: quello del porto e quello della politica. Gallanti è morto mercoledì scorso, nel capoluogo ligure, dopo avere guidato da presidente l' allora **Autorità portuale** di Genova per due mandati, dal 1996 al 2004, e successivamente lo scalo di Livorno, nel 2011. E ieri mattina, al tempio laico del cimitero monumentale di Staglieno, oltre 300 persone hanno partecipato alle esequie d' una delle figure che hanno giocato un ruolo di primo piano nell' ultimo mezzo secolo della vita economica e politica non solo di Genova e della Liguria. «Era un uomo che guardava sempre al futuro, che ha dato tutto per il porto. Mi ha sempre sostenuto e aiutato», ricorda Giovanni Novi, presidente dell' Authority dopo Gallanti. Ottant' an ni, consigliere regionale dal 1985 al 1995, Gallanti è stato un uomo del Pci fino alla svolta della Bolognina, dopo la quale è confluito nel Pds. Nel 1992 era diventato vice -presidente della giunta regionale ligure con delega all' Ambiente e difesa del suolo e poi presidente del consiglio regionale ed era stato inoltre insignito dell' Ordre National du Merite dal presidente della Repubblica francese. Alla guida del porto di Genova aveva varato nel 2001, dopo un lavoro di quattro anni, il piano regolatore dello scalo, il primo in Italia, chiamando un gruppo di architetti di fama internazionale come Rem Koolhaas, Manuel de Solà-Morales, Marcel Smets, Bernardo Secchi, a ripensare le zone portuali e quelle di confine con la città. A Staglieno c' erano gli storici amministratori della sinistra genovese da Beppe Pericu a Claudio Burlando, le istituzioni rappresentate da Stefano Balleari per il Comune di Genova e Ilaria Ca vo per la Regione. E poi i rappresentanti dei porti che ha governato. C' erano gli amici, gli avvocati come Luigi Cocchi con il quale ha condiviso molte battaglie, magistrati che ha avuto come interlocutori nella sua carriera di avvocato, tra questi l' ex procuratore Francesco Lalla e quello attuale, Franco Cozzi. E poi l' ex ministro della Difesa Roberta Pinotti e il segretario del Pd ligure Simone Farel lo. «Si possono dire molte cose di Gallanti, la prima è che non è mai stato una persona banale». Lo ha ribadito Massimo Provinciali, che per sei anni gli ha lavorato accanto come segretario generale nel porto di Livorno. «Ha saputo coniugare due capacità: la concretezza dell' agire quotidiano e la visione politica proiettata al futuro». A Staglieno c' erano anche i rappresentanti di quella che negli anni Ottanta e Novanta era la destra del Msi e di An, Gianni Plinio e Giorgio Bornacin. Per il mondo **portuale**, fra gli altri, il terminalista Luigi Negri, il console della Compagnia Pietro Chiesa Tirreno Bianchi, ma non i rappresentanti della Compagnia Unica. C' era inoltre parte dell' **Autorità portuale** d' allora, compreso l' attuale segretario generale Marco Sanguineri, che ha ricordato «la visione di ampio respiro e strategicità per il futuro» di Gallanti. -



La scomparsa

Per l' addio a Gallanti un saluto trasversale

Per l' ultimo saluto a Giuliano Gallanti, ieri mattina a Staglieno c' erano gli storici amministratori della sinistra genovese da Beppe Pericu a Claudio Burlando, le istituzioni rappresentate da Stefano Balleari per il Comune di Genova e Ilaria Cavo per la Regione Liguria e i rappresentanti dei porti che ha governato. C' erano gli amici, gli avvocati come Luigi Cocchi con il quale ha condiviso molte battaglie, magistrati che ha avuto come interlocutori nella sua carriera di avvocato come l' ex procuratore Francesco Lalla e quello attuale Gianfranco Cozzi. E poi l' ex ministro della Difesa Roberta Pinotti e il segretario del Pd ligure Simone Farello. Avvocato, consigliere regionale del Pci prima e Ds poi, Gallanti è stato il primo presidente dell' Authority di Genova che prese il posto del vecchio Cap dal 1996 al 2004 e di quella di Livorno dal 2011 al 2015. «Si possono dire molte cose di Gallanti, una è che non è mai stato una persona banale» ha detto Massimo Provinciali che per sei anni gli ha lavorato accanto a lui come segretario generale nel porto di Livorno. «Ha saputo coniugare due capacità: la concretezza dell' agire quotidiano e la visione politica proiettata al futuro». A Staglieno anche i rappresentanti di quella che negli anni '80 e '90 era la destra del Msi e di An, Gianni Plinio e Giorgio Bornacin. Per il mondo portuale, fra gli altri, l' ex presidente dell' authority Giovanni Novi, il console della P. Chiesa Tirreno Bianchi e il segretario generale dell' authority Mauro Sanguineri, all' epoca uno dei giovani della squadra dei 'Gallanti boys'.



The Medi Telegraph

Genova, Voltri

Genova, l' ultimo saluto a Giuliano Gallanti

Avvocato, consigliere regionale del Pci prima e Ds poi, Gallanti è stato il primo presidente dell' Authority di Genova che prese il posto del vecchio Consorzio autonomo

Genova - Per l' ultimo saluto a Giuliano Gallanti, questa mattina a Staglieno c' erano gli storici amministratori della sinistra genovese dall' ex sindaco Beppe Pericu all' ex ministro dei Trasporti Claudio Burlando, le istituzioni rappresentate da Stefano Balleari per il Comune di Genova e Ilaria Cavo per la Regione Liguria e i rappresentanti dei porti che ha governato. C' erano gli amici, gli avvocati come Luigi Cocchi con il quale ha condiviso molte battaglie, magistrati che ha avuto come interlocutori nella sua carriera di avvocato come l' ex procuratore Francesco Lalla e quello attuale Gianfranco Cozzi. E poi l' ex ministro della Difesa Roberta Pinotti e il segretario del Pd ligure Simone Farello . Avvocato, consigliere regionale del Pci prima e Ds poi, Gallanti è stato il primo presidente dell' Authority di Genova che prese il posto del vecchio Consorzio autonomo del porto dal 1996 al 2004 e di quella di Livorno dal 2011 al 2015. «Si possono dire molte cose di Gallanti, una è che non è mai stato una persona banale» ha detto Massimo Provinciali che per sei anni gli ha lavorato accanto a lui come segretario generale nel porto di Livorno, durante la funzione laica di questa mattina. «Ha saputo coniugare due capacità: la concretezza dell' agire quotidiano e la visione politica proiettata al futuro». A Staglieno c' erano anche i rappresentanti di quella che negli anni Ottanta e Novanta era la destra del Msi e di An , Gianni Plinio e Giorgio Bornacin. Per il mondo portuale c' erano, fra gli altri, l' ex presidente dell' Autorità portuale di Genova Giovanni Novi, il terminalista Luigi Negri, il console della Pietro Chiesa Tirreno Bianchi , ma non i rappresentanti della Compagnia Unica, e c' era parte dell' Autorità portuale di Genova di allora, compreso l' attuale segretario generale Mauro Sanguineri che all' epoca era uno dei giovani della squadra dei "Gallanti boys" e sottolinea «La visione di ampio respiro e strategicità per il futuro» di Gallanti espressa anche con il primo piano regolatore di Genova.



Giuliano Gallanti, morte di un signore

GENOVA È scomparso nei giorni scorsi a **Genova**, dove abitava da quando aveva lasciato gli incarichi ministeriali relativi alle Autorità Portuali prima di **Genova** e poi di Livorno, l'avvocato civilista Giuliano Gallanti. Aveva appena superato gli 80 anni e fino all'anno scorso era apparso a più riprese anche in Regione Toscana, dove aveva avuto l'incarico dal presidente Rossi di seguire gli sviluppi di quello che era nato come un grande progetto sotto la sua direzione, la Piattaforma (poi ridimensionata a Darsena) Europa. Alla presidenza dell'AdSP del Tirreno Settentrionale (Livorno e Piombino più l'Elba e Capraia) Gallanti era stato nominato dopo aver retto per otto anni il **porto** di **Genova** ed essere stato anche presidente dell'ESPO, l'associazione dei porti dell'Europa. Del **porto** di Livorno era stato anche commissario nel periodo dell'attesa della designazione del suo successore, l'attuale presidente ingegner Stefano Corsini. Uomo colto, piacevole conversatore, non di frequente ironico ed auto-ironico, Giuliano Gallanti parlava correttamente anche inglese e francese ed aveva una vasta esperienza europea, con rapporti privilegiati in particolare in Francia, dove aveva anche ricevuto un'alta decorazione di Stato. Nella sua presidenza a Livorno aveva privilegiato l'impegno internazionale, affidandosi al direttore generale Massimo Provinciali per le problematiche interne. Politicamente era stato esponente del PCI ma aveva anche saputo rendersi autonomo dalla partitocrazia. Era uscito da Livorno amareggiato per non essere stato incluso, lui con tutta la sua esperienza, nell'elenco fatto dal ministro Delrio dei papabili alle presidenze dei porti. La sua ultima presenza a Livorno c'è stata l'anno scorso nel convegno internazionale di ESPO all'Hotel Palazzo. Già visibilmente provato, ma sempre attento ed ascoltato. Continuava a pensare che Livorno potrebbe avere un grande futuro malgrado le baruffe livornesi. Alla famiglia, agli amici e a coloro che gli sono stati vicini, le più sincere condoglianze del nostro giornale. *Il sindaco di Livorno Luca Salvetti e l'assessora con deleghe a **porto**, innovazione e relazioni internazionali, Barbara Bonciani, apprendono con dolore la notizia della scomparsa di Giuliano Gallanti ed esprimono il proprio cordoglio alla famiglia. Uomo di grande cultura che ha ricoperto prestigiosi e rilevanti incarichi nelle istituzioni politiche ed economiche nazionali e internazionali, Gallanti avrebbe compiuto tra poco 81 anni. Consigliere regionale in Liguria e successivamente vicepresidente della Giunta Regionale e presidente del Consiglio Regionale, dal 1996 al 2004 ha guidato il **porto** di **Genova** e, dal 2011 al 2017, è stato a capo dell'Autorità Portuale di Livorno, portando all'approvazione, tra l'altro, i piani regolatori di questi due importanti scali marittimi. Gallanti è stato anche presidente per diversi anni dell'associazione dei porti europei, ed insignito dal presidente della Repubblica francese dell'Ordre National du Mérite per la cooperazione tra i porti francesi e italiani. Una persona di grande spessore culturale così lo ricorda l'assessora Bonciani, che ha lavorato sotto la sua direzione all'Autorità Portuale con una visione europea ed internazionale, e con grandissime competenze riconosciute a tutti i livelli, che ha contribuito allo sviluppo della città-**porto** di Livorno. *Anche Massimo Provinciali, segretario generale dell'AdSP, ha ricordato la figura del suo primo presidente con una lunga nota su Portnews. Eccone le parti salienti. Giuliano Gallanti è stato un protagonista della portualità italiana. Primo presidente dell'Autorità Portuale di **Genova** dopo la epocale riforma del 1994, chiamato quindi a gestire il passaggio dal vecchio al nuovo nel **porto** (dove la presenza dei camalli non era solo una forza sociale ma un vero e proprio simbolo), Gallanti raccolse da un lato l'eredità dell'ultimo presidente del Consorzio autonomo, Roberto D'Alessandro, anche lui singolarmente scomparso



pochi giorni fa, dall'altro seminò le novità della riforma, lanciando un ponte verso il futuro. Dopo **Genova**,



La Gazzetta Marittima

Genova, Voltri

è stata la volta di Livorno, scelto come presidente da un ministro di destra (Altero Matteoli) e un Presidente di Regione di sinistra (Enrico Rossi), a testimonianza di come ne venisse da tutti apprezzata la competenza tecnico-professionale. Tra i due incarichi nazionali, la presidenza di Espo, l'associazione europea dei porti marittimi: traguardi dove difficilmente si trovano italiani. Era un orgoglio accompagnarlo all'estero e vedere la familiarità con cui lo accoglievano i rappresentanti dei più grandi porti europei. Carattere apparentemente burbero, a volte spigoloso ma in realtà dotato di grande sarcasmo e ironia, intriso di rispetto per le istituzioni pubbliche e uomo di grande lucidità e di grande visione strategica. Non a caso i suoi primi pensieri, sia a **Genova** che a Livorno, furono rivolti a dotare i due porti di Piani regolatori che mancavano da anni (a Livorno dal 1953), consapevole del fatto che solo adeguati strumenti di pianificazione garantiscono l'accesso a risorse pubbliche e private. A Livorno ha sposato con forza anche due progetti che non guardavano a mare ma a terra: la trasformazione dell'Interporto Vespucci da soggetto immobiliare a luogo per l'erogazione di servizi portuali alla merce; le connessioni ferroviarie del **porto** con la rete tirrenica e la dorsale centrale, che oggi stanno diventando realtà perché, come amava ripetere, «la concorrenza tra porti comincia quando il contenitore è sbarcato in banchina». I miei ricordi dei sei anni passati insieme sono pieni di cene in cui, dopo una giornata passata in ufficio, era assolutamente proibito parlare di lavoro. E allora si spaziava dalla letteratura al cinema francese, che adorava, dal calcio degli anni '60 (rivendicava di essere stato un'ala destra di valore) al suo grande amore, insieme ai porti: la storia politica d'Italia, con aneddoti, riflessioni e, ancora una volta, l'amarrezza di non trovare oggi uomini con una visione sul futuro.

Citta della Spezia

La Spezia

Ocean Alliance conferma gli scali alla Spezia e Genova per il 2020

Liguria - L' alleanza armatoriale containerizzata Ocean Alliance ha presentato la nuova configurazione della propria rete di servizi di linea programmata per il 2020 che conferma gli scali ai porti italiani di Genova, La Spezia e Trieste già inclusi nella pianificazione 2019, mentre prevede la soppressione delle toccate al porto di Venezia, sinora compreso nella rotazione del servizio AEM6 Cina e il sud-est asiatico con l' Adriatico. Nella nuova programmazione non figura quale scalo diretto nell' ambito del network dell' alleanza che è formata dalle compagnie di navigazione CMA CGM, COSCO Shipping Lines, Evergreen Line e Orient Overseas ContainerLine (OOCL). Il porto di Genova continuerà ad essere scalato dai due servizi marittimi AEM1 e AEM2 che collegano l' Asia con il Mediterraneo e dal servizio transatlantico MENA che connette gli scali portuali del Mediterraneo occidentale con quelli della costa orientale degli USA. Nella rete di servizi Day 4 saranno impiegate circa 320 portacontainer per una capacità di stiva complessiva pari a 3,76 milioni di teu, rispetto a circa 330 navi per una capacità di 3,8 milioni di teu nella precedente programmazione Day 3.

WINTER SALES SCONTI FINO AL 70% SUL PREZZO OUTLET

CITTÀ DELLA SPEZIA 10 gennaio 2020

Ocean Alliance conferma gli scali alla Spezia e Genova per il 2020

Liguria - L'alleanza armatoriale containerizzata Ocean Alliance ha presentato la nuova configurazione della propria rete di servizi di linea programmata per il 2020 che conferma gli scali ai porti italiani di Genova, La Spezia e Trieste già inclusi nella pianificazione 2019, mentre prevede la soppressione delle toccate al porto di Venezia, sinora compreso nella rotazione del servizio AEM6 Cina e il sud-est asiatico con l'Adriatico. Nella nuova programmazione non figura quale scalo diretto nell'ambito del network dell'alleanza che è formata dalle compagnie di navigazione CMA CGM, COSCO Shipping Lines, Evergreen Line e Orient Overseas ContainerLine (OOCL). Il porto di Genova continuerà ad essere scalato dai due servizi marittimi AEM1 e AEM2 che collegano l'Asia con il Mediterraneo e dal servizio transatlantico MENA che connette gli scali portuali del Mediterraneo occidentale con quelli della costa orientale degli USA. Nella rete di servizi Day 4 saranno impiegate circa 320 portacontainer per una capacità di stiva complessiva pari a 3,76 milioni di teu, rispetto a circa 330 navi per una capacità di 3,8 milioni di teu nella precedente programmazione Day 3.

iozzelli SPECIALE RECINZIONI

Tigelle a regola d'arte, arriva l'all you can eat di qualità

Il mercato immobiliare 2020 fa ben sperare. Chi apre casa-vacanze faccia bene i conti

Guarda Anche Offerte gas e luce a i prezzi del Inverno e guerra in

I grillini

Delegazione Cinque stelle a confronto con le realtà del porto

Nel gruppo, guidato dal senatore Croatti, anche la presidente della commissione Lavori pubblici

Una delegazione istituzionale del Movimento 5 stelle composta dal senatore Marco Croatti, Gabriella Di Girolamo, Agostino Santillo, Giorgio Fede e Mauro Coltorti, è stata in visita al **porto**. Nell'occasione, si è tenuto l'incontro con i servizi tecnico nautici e alcune delle realtà portuali nella sede del gruppo Ormeggiatori. All'incontro hanno partecipato i candidati al consiglio regionale del collegio di Ravenna. «L'appuntamento - spiega una nota - è stato un primo step fondamentale dove, la delegazione M5s composta, tra gli altri dal presidente e da alcuni commissari della Commissione 'Lavori pubblici e Comunicazioni', ha voluto ascoltare le esigenze e i problemi dello scalo direttamente da chi lo vive ogni giorno». Il capolista M5S, Giancarlo Schiano, ha dichiarato: «Abbiamo chiesto al presidente Coltorti un approfondimento della commissione su alcuni problemi e sull'approfondimento del canale, senza dimenticare l'aspetto ambientale dello smaltimento/riutilizzo dei sedimenti che dovranno essere trattati da un impianto moderno ed efficiente, e non sparsi senza un progetto reale in casse di colmata, per di più in affitto». Domani, invece, i candidati M5s romagnoli saranno alle 11 alla spiaggia accanto al bagno Il Passatore a Lido di Dante per dire no alle trivelle e raccogliere plastica.



Il Movimento 5 Stelle al porto di Ravenna per guardare al futuro e all' ambiente

Una delegazione istituzionale del Movimento 5 stelle venerdì si è recata in visita ispettiva presso il porto di Ravenna

Una delegazione istituzionale del Movimento 5 stelle composta dal Senatore Marco Croatti, Gabriella Di Girolamo, Agostino Santillo, Giorgio Fede e Mauro Coltorti venerdì si è recata in visita ispettiva presso il **porto** di **Ravenna**. Nell' occasione, si è tenuto l' incontro con i servizi tecnico nautici e alcune delle realtà portuali, presso la sala conferenze nella sede del gruppo Ormeggiatori **Porto** Di **Ravenna**, che hanno ospitato l' evento a Marina di **Ravenna**. All' incontro hanno partecipato i candidati al consiglio regionale del collegio provinciale di **Ravenna**. "L' appuntamento è stato un primo step dove

la delegazione del Movimento 5 Stelle composta, tra gli altri, dal Presidente e da alcuni commissari della Commissione "Lavori pubblici e Comunicazioni" ha voluto ascoltare le esigenze e le problematiche del nostro **porto**, direttamente da chi lo vive ogni giorno - commenta il capolista Giancarlo Schiano - Il **porto** di **Ravenna** è un volano economico che ha attraversato una crisi profonda negli ultimi anni, mentre chi lo ha gestito non sempre è stato in grado di adottare misure, o manovre, di contrasto idonee; anzi, probabilmente certe scelte (o non scelte) si sono rivelate molto dannose. I problemi che sono emersi, e su cui abbiamo chiesto al Presidente Coltorti un approfondimento della commissione, sono l' approfondimento del canale, senza dimenticare l' aspetto ambientale dello smaltimento/riutilizzo dei sedimenti che dovranno essere assolutamente trattati da un apposito impianto, moderno ed efficiente, e non sparsi senza un progetto reale e per tempo indefinito in casse di colmata, per di più in affitto. Il mancato escavo dei fondali infatti, che ha visto implicati da una parte la politica e dall' altra continui ritardi per un' attuazione pratica, non ha aiutato l' attività produttiva legata al sistema portuale; lo stesso si può dire per le promesse fatte in riferimento alla ristrutturazione delle banchine (ricordiamo che alcune di esse sono state create molti decenni fa, con bitte che risalgono agli anni '70) e che necessitano di un progetto per l' elettrificazione entro il 2025, come richiesto anche dalla Comunità europea. Questi ritardi e indecisioni operative influenzano conseguentemente anche il turismo, che potrebbe essere valorizzato dall' adeguamento del pescaggio e da una seria sistemazione dell' area del Terminal Crociere, che darebbe un' immagine della nostra città più pronta e ricettiva; conseguentemente si valorizzerebbero le tantissime attrattive storiche, culturali, paesaggistiche, alimentari (mosaici, chiese, reperti, valli, pinete, osservatori naturalistici con fauna splendida, il mangiare caratteristico e ricchissimo). Il **Porto** inoltre comunica con alcune zone vallive esterne, sede di importanti habitat naturali. Per questo è doverosa l' attenzione all' ambiente e il rispetto delle norme che tutelano il difficile equilibrio ambientale, evitando di far diventare tali zone un focolaio di inquinamento e di desolazione. Il **Porto** fa sempre capo agli stessi occhi che dovrebbero monitorare e poi sovrintendere la qualità dell' ambiente e la qualità del lavoro in esso sviluppato. Oggi siamo di fronte ad un peggioramento delle condizioni contrattuali dei lavoratori (troppi contratti interinali) con la conseguente minore sicurezza sul lavoro. Tutto questo fa parte dello stesso meccanismo e della stessa testa, che deve essere cambiata in favore di una maggiore professionalità, allontanandosi da logiche di interventi emergenziali, per puntare ad una più sana e cospicua programmazione strategica".

RAVENNATODAY Politica

Il Movimento 5 Stelle al porto di Ravenna per guardare al futuro e all'ambiente

Una delegazione istituzionale del Movimento 5 stelle venerdì si è recata in visita ispettiva presso il porto di Ravenna

Una delegazione istituzionale del Movimento 5 stelle composta dal Senatore Marco Croatti, Gabriella Di Girolamo, Agostino Santillo, Giorgio Fede e Mauro Coltorti venerdì si è recata in visita ispettiva presso il porto di Ravenna. Nell'occasione, si è tenuto l'incontro con i servizi tecnico nautici e alcune delle realtà portuali, presso la sala conferenze nella sede del gruppo Ormeggiatori Porto Di Ravenna, che hanno ospitato l'evento a Marina di Ravenna. All'incontro hanno partecipato i candidati al consiglio regionale del collegio provinciale di Ravenna.

"L'appuntamento è stato un primo step dove la delegazione del Movimento 5 Stelle composta, tra gli altri, dal Presidente e da alcuni commissari della Commissione "Lavori pubblici e Comunicazioni" ha voluto ascoltare le esigenze e le problematiche del nostro porto, direttamente da chi lo vive ogni giorno - commenta il capolista Giancarlo Schiano - Il porto di Ravenna è un volano economico che ha attraversato una crisi profonda negli ultimi anni, mentre chi lo ha gestito non sempre è stato in grado di adottare misure, o manovre, di contrasto idonee; anzi, probabilmente certe scelte (o non scelte) si sono rivelate molto dannose. I problemi che sono emersi, e su cui abbiamo chiesto al Presidente Coltorti un approfondimento della commissione, sono l'approfondimento del canale, senza dimenticare l'aspetto ambientale dello smaltimento/riutilizzo dei sedimenti che dovranno essere assolutamente trattati da un apposito impianto, moderno ed efficiente, e non sparsi senza un

Una delegazione istituzionale del Movimento 5 stelle in visita ispettiva presso il porto di Ravenna

Oggi una delegazione istituzionale del Movimento 5 stelle, organizzata dal gruppo attivisti movimento 5 stelle Call to Action, è stata in visita ispettiva presso il **porto** di **Ravenna**. Presenti all' incontro i senatori della ottava commissione Lavori pubblici, comunicazione del senato, il presidente Mauro Coltorti, il capogruppo Agostino Santillo e i commissari Gabriella Di Girolamo e Giorgio Fede e il Senatore Marco Croatti. Nell' occasione, congiuntamente ai candidati al consiglio regionale del collegio provinciale di **Ravenna**, Giuliano Schiano, Igor Gallonetto e Cinzia Pasi si è tenuto un incontro con i servizi tecnico nautici e alcune delle realtà portuali presso la sala conferenze nella sede del gruppo Ormeggiatori del **Porto Di Ravenna**, a Marina di **Ravenna**. Alessio Lombardi amministratore del gruppo Call to Action commenta: "Un appuntamento cruciale per ascoltare le esigenze e le problematiche del nostro **porto** direttamente da chi lo vive ogni giorno". "Le caratteristiche del Canale Candiano e le particolari condizioni ambientali fanno sì che sabbia e altri sedimenti si depositano sul fondale rendendo difficile l' entrata in **porto** di alcune tipologie di navi. L' innalzamento dei fondali ha così ridotto la possibilità di scambi e ridotto la movimentazione di merci con diminuzione di lavoro sia diretto che per l' indotto" ha affermato Cinzia Pasi. "Nel mio intervento durante l' incontro di stamane ai Commissari, ai presenti , ai rappresentanti delle categorie interessate e semplici cittadini, ho sottolineato che il **porto** di **Ravenna** e' sicuramente una importantissima realtà produttiva ma che certo non deve passare in secondo piano il contesto ambientale in cui il **porto** è collocato" ha continuato Pasi. "Sviluppatosi in tutti questi anni, all' interno di una importantissima area umida SIC ZPS e protetta a livello europeo anche dalla Convenzione di Ramsar oltre che essere all' interno del Parco del Delta del Po è un importante polmone verde per nostra zona soffocata dallo smog. Dobbiamo partire da questa opera di approfondimento per modificare il modus operandi e per tracciare una nuova linea . Fino ad ora si scavava e i fanghi e sedimenti potenzialmente inquinati venivano depositati poi col tempo si sarebbe provveduto al loro trattamento forse" si è espressa Cinzia Pasi. "Nota la storia recente con sequestri ed interventi della magistratura. Ho chiesto ai rappresentanti del Governo di essere lungimiranti e di vigilare su gare ed appalti e attivarsi affinché nei bandi di assegnazione delle gare per gli interventi sia previsto fin da subito la caratterizzazione di tutti i sedimenti prelevati e prevedere primariamente la costruzione dell' impianto di trattamento degli stessi. Importante anche l' elettrificazione delle banchine del **porto** che una normativa prevede debba avvenire entro il 2025. Ma si sa per ogni norma vi e' possibilità di deroga. L' elettrificazione darebbe la possibilità alle navi attraccate di spegnere i motori che oggi al contrario restano accesi h24 e di fatto peggiorano la qualità dell' aria della nostra zona già assai critica. L' Energia elettrica non dovrebbe certo mancare in quanto presenti nei ben 2 centrali turbogas da oltre 800MW cadauna" ha concluso Cinzia Pasi.



«Dogane, dopo la Brexit al porto manca personale»

Secondo la stima dei sindacati per lo scalo di Ravenna servirebbero almeno 32 nuove assunzioni

RAVENNA La Brexit porterà vari cambiamenti in ambito europeo. Uno di questi è il maggior lavoro doganale e ora l'ufficio portuale ravennate potrebbe avere problemi di sottodimensionamento. Almeno 32 posti di carenza, secondo una stima dei sindacati. Realtà vicine hanno portato a casa bandi di concorso regionali o di area vasta per l'assunzione di un numero considerevole di nuovi posti di lavoro, «Eppure - secondo la Fp Cgil Cisl FP e Uil Pa-qualcuno ha pensato che in Emilia-Romagna non ci fossero evidenti necessità sotto il profilo della carenza d' organico e che la realtà portuale così importante come quella ravennate non rientrasse nelle strategie politiche dell' Agenzia delle Dogane e dei Monopoli». In Liguria e Piemonte infatti ci sarebbero state nuove assunzioni e i sindacati «non comprendono le difficoltà a volere riconoscere il ruolo e l'importanza amministrativa della sede ravennate, della sua dimensione produttiva in ambito doganale e settore accise e dell' interesse strategico Regionale, Nazionale e Europeo». Un ufficio territoriale, secondo i sindacati, «ben diretto da un Dirigente di ruolo, contemporaneamente incaricato anche alla Direzione degli Uffici di Forlì e Bologna», colpito da una storica sottovalutazione da parte dell' Agenzia delle dogane: «La scorsa estate a Ravenna si riservarono solo 12 posti, corrispondenti al numero di dipendenti andati in pensione o trasferiti dalle dogana di Ravenna solo negli ultimi 18 mesi. Il bando è pertanto fermo al palo da mesi con buona pace degli interessati». Il peggio però deve arrivare «Ma il dato più preoccupante è quello che arriverà a conclusione del 2020, quando le unità in ruolo rimarranno 57, di cui una parte impegnati stabilmente presso i presidi di fabbrica, con una conseguente carenza di almeno 32 lavoratori. In questo senso - concludono Cgil Cisl e Uil - se si vogliono sostenere i servizi, sarebbe auspicabile che tutte le istituzioni politiche, le associazioni di categoria, l' **Autorità di sistema**, facessero fronte comune per favorire l' attivazione di percorsi destinati ad incrementare la dotazione organica della struttura". AN.TA.



Dogana del porto, i sindacati «Forte carenza di personale»

«Col bando del 2020 solo 57 unità di ruolo, mancheranno quindi almeno 32 lavoratori»

Fare «fronte comune» contro la carenza di personale all' ufficio Dogane del porto di Ravenna. Questo l' appello che lanciano Fp-Cgil, Fp-Cisl e Uilpa a tutte le istituzioni politiche, le associazioni di categoria e all' **Autorità di sistema** per «favorire l' attivazione di percorsi destinati a incrementare la dotazione organica della struttura, garantendo la salvaguardia della piena operatività territoriale e il rilancio del **sistema doganale ravennate**». In «altre realtà vicine», sottolineano i sindacati, con la Brexit sono stati portati a casa bandi di concorso regionali o di area vasta per l' assunzione di un numero considerevole di nuovi posti di lavoro. Invece, sostengono le parti sociali, «in Emilia-Romagna qualcuno ha pensato che non ci fossero evidenti necessità». «Senza dimenticare - attaccano - l' ennesima dimostrazione del disinteresse piu' totale dei vertici dell' Agenzia alle problematiche di questo ufficio territoriale»: il bando pubblicato la scorsa estate ha riservato a Ravenna «solo 12 posti» che corrispondono ai dipendenti andati in pensione o trasferiti negli ultimi 18 mesi. «Il bando comunque è fermo al palo da mesi con buona pace degli interessati». Preoccupa maggiormente il bando del 2020, con il quale l' ufficio rimarrà con 57 unità di ruolo in servizio e una conseguente carenza di «almeno 32 lavoratori». Da qui l' appello che viene sostenuto da Anna Maria Bernini, presidente dei senatori di Forza Italia, e Alberto Ancarani, candidato capolista Forza Italia Ravenna. «Purtroppo in questi anni - scrivono Bernini e Ancarani -, anche la Regione ha fatto ben poco per riconoscere al porto di Ravenna quell' importanza e quel valore che consentirebbe di non subordinarlo ad altre realtà portuali. Con il risultato che quello ravennate, negli anni, è diventato un porto di serie B al quale manca persino una dotazione adeguata di personale. Queste elezioni regionali sono un' occasione unica per mutare radicalmente l' approccio nei confronti del porto di Ravenna e ciò anche in considerazione della prossima ultimazione dei lavori di approfondimento del Canale per i quali, finalmente, è stato emesso il bando di gara».

The collage contains three distinct items:

- Top Left:** A snippet of a newspaper article with the headline "Dogana del porto, i sindacati «Forte carenza di personale»". It includes a small photo of a port facility and some introductory text.
- Top Right:** A poster for "FRUGES FESTA INVERNALE" with dates "14-17-18-19 gennaio 2020". It lists various events and activities for the weekend.
- Bottom:** A restaurant menu for "CA' DI CLAUDIO RISTORANTE / PIZZERIA". It features several dishes with prices, such as "GRAN SPAGHETTO ALLO SCOGLIO €15", "Tutti i martedì sera PASTA FATTA IN CASA €15", and "Tutti i giovedì sera GIRO PIZZA €10".

Lugonotizie

Ravenna

Sindacati allarmati dalla carenza di personale doganale al porto di Ravenna

Maria Antonietta Cirillo (Fp Cgil), Mario Giovanni Cozza (Cisl FP) e Barbara Bandini (Uil Pa) hanno sottoscritto una lettera dedicata alle carenze di

personale doganale tutt' ora irrisolte nel porto di Ravenna. Secondo la Fp Cgil, Cisl FP e Uil Pa sono stati commessi errori considerevoli di valutazione nelle strategie politiche dell' Agenzia delle Dogane e dei Monopoli in merito alla necessità di far fronte ad una carenza d' organico evidente. Nella lettera si legge che: 'Le azioni politiche intraprese in altri territori, ultime in Liguria e Piemonte, sembrano avere la meglio quando si tratta di garantire nuovi assunzioni attraverso bandi di concorso a loro riservati. Si vuole nascondere la naturale identità di un Ufficio portuale come quello ravennate, spiegano i sindacati territoriali: «non si comprendono le difficoltà a volere riconoscere il ruolo e l' importanza amministrativa di questa sede, della sua dimensione produttiva in ambito doganale e settore accise e dell' interesse strategico Regionale, Nazionale e Europeo». L' ennesima dimostrazione del disinteresse più totale dei vertici dell' Agenzia alle problematiche di questo ufficio territoriale, ben diretto da un Dirigente di ruolo - malgrado sia contemporaneamente incaricato anche alla Direzione degli Uffici di Forlì e Bologna - è rappresentata dal bando che l' Agenzia ha pubblicato la scorsa estate riservando a Ravenna solo 12 posti, mobilità a cui si poteva accedere solo se già in servizio presso una pubblica amministrazione e solo in possesso di determinati requisiti e autorizzazione preventiva dall' ente di appartenenza a potersi trasferire. Le 12 unità lavorative corrispondono al numero di dipendenti andati in pensione o trasferiti dalle dogana di Ravenna solo negli ultimi 18 mesi. Il bando comunque è fermo al palo da mesi con buona pace degli interessati. Ma il dato più preoccupante è quello che arriverà a conclusione del 2020, infatti l' UDM rimarrà con 57 unità di ruolo in servizio - di cui una parte impegnati stabilmente presso i presidi di fabbrica - con una conseguente carenza di almeno 32 lavoratori'. In questo senso - concludono Cgil Cisl e Uil - se si vogliono sostenere i servizi, sarebbe auspicabile che tutte le istituzioni politiche, le associazioni di categoria, l' **Autorità di sistema**, facessero fronte comune per favorire l' attivazione di percorsi destinati ad incrementare la dotazione organica della struttura, garantendo la salvaguardia della piena operatività territoriale e il rilancio del **sistema** doganale ravennate.



Porto, i sindacati: "Carenza di almeno 32 addetti doganali, servizi a rischio"

Problemi di organico alla dogana al porto di Ravenna. A denunciarlo sono i sindacati Fp Cgil, Cisl Fp e Uil Pa

Problemi di organico alla dogana al porto di Ravenna. A denunciarlo sono i sindacati Fp Cgil, Cisl Fp e Uil Pa: "Con l'avvento della Brexit altre realtà vicine hanno portato a casa bandi di concorso regionali o di area vasta per l'assunzione di un numero considerevole di nuovi posti di lavoro, eppure - secondo la Fp Cgil Cisl FP e Uil Pa - qualcuno ha pensato che in Emilia-Romagna non ci fossero evidenti necessità sotto il profilo della carenza d'organico e che la realtà portuale così importante come quella ravennate - ancora una volta - non rientrasse nelle strategie politiche dell' Agenzia delle Dogane e dei Monopoli. Le azioni politiche intraprese in altri territori, ultime in Liguria e Piemonte, sembrano avere la meglio quando si tratta di garantire nuove assunzioni attraverso bandi di concorso a loro riservati". "Si vuole nascondere la naturale identità di un Ufficio portuale come quello ravennate - spiegano i sindacati territoriali - non si comprendono le difficoltà a volere riconoscere il ruolo e l'importanza amministrativa di questa sede, della sua dimensione produttiva in ambito doganale e settore accise e dell' interesse strategico Regionale, Nazionale e Europeo. L'ennesima dimostrazione del disinteresse più totale dei vertici dell' Agenzia alle problematiche di questo ufficio territoriale, ben diretto da un Dirigente di ruolo - malgrado sia contemporaneamente incaricato anche alla Direzione degli Uffici di Forlì e Bologna - è rappresentata dal bando che l' Agenzia ha pubblicato la scorsa estate riservando a Ravenna solo 12 posti, mobilità a cui si poteva accedere solo se già in servizio presso una pubblica amministrazione e solo in possesso di determinati requisiti e autorizzazione preventiva dall' ente di appartenenza a potersi trasferire. Le 12 unità lavorative corrispondono al numero di dipendenti andati in pensione o trasferiti dalle dogana di Ravenna solo negli ultimi 18 mesi. Il bando comunque è fermo al palo da mesi con buona pace degli interessati. Ma il dato più preoccupante è quello che arriverà a conclusione del 2020, infatti l' Udm rimarrà con 57 unità di ruolo in servizio - di cui una parte impegnati stabilmente presso i presidi di fabbrica - con una conseguente carenza di almeno 32 lavoratori. In questo senso - concludono Cgil, Cisl e Uil - se si vogliono sostenere i servizi, sarebbe auspicabile che tutte le istituzioni politiche, le associazioni di categoria, l' **Autorità di sistema**, facessero fronte comune per favorire l' attivazione di percorsi destinati ad incrementare la dotazione organica della struttura, garantendo la salvaguardia della piena operatività territoriale e il rilancio del **sistema** doganale ravennate".



Dogane di Ravenna, allarme dei Sindacati: "Mancano 32 lavoratori e non si prevedono assunzioni"

Lanciano un allarme corale i Sindacati Fp Cgil, Cisl FP e Uil Pa, che denunciano una carenza di organi nei servizi doganali del Porto di Ravenna, soprattutto visto che, con l'avvento della Brexit, altre realtà vicine hanno portato a casa bandi di concorso regionali o di area vasta per l'assunzione di un numero considerevole di nuovi posti di lavoro. "Eppure - secondo i Sindacati - qualcuno ha pensato che in Emilia-Romagna non ci fossero evidenti necessità sotto il profilo della carenza d'organico e che la realtà portuale così importante come quella ravennate - ancora una volta - non rientrasse nelle strategie politiche dell'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli".

"Le azioni politiche intraprese in altri territori, ultime in Liguria e Piemonte, sembrano avere la meglio quando si tratta di garantire nuove assunzioni attraverso bandi di concorso a loro riservati. Si vuole nascondere la naturale identità di un Ufficio portuale come quello ravennate - spiegano i sindacati territoriali - e non si comprendono le difficoltà a volere riconoscere il ruolo e l'importanza amministrativa di questa sede, della sua dimensione produttiva in ambito doganale e settore accise e dell'interesse strategico Regionale, Nazionale e Europeo".

"L'ennesima dimostrazione del disinteresse più totale dei vertici dell'Agenzia - prosegue la nota di Cgil, Cisl e Uil - alle problematiche di questo ufficio territoriale, ben diretto da un Dirigente di ruolo - malgrado sia contemporaneamente incaricato anche alla Direzione degli Uffici di Forlì e Bologna - è rappresentata dal bando che l'Agenzia ha pubblicato la scorsa estate riservando a Ravenna solo 12 posti, mobilità a cui si poteva accedere solo se già in servizio presso una pubblica amministrazione e solo in possesso di determinati requisiti e autorizzazione preventiva dall'ente di appartenenza a potersi trasferire". "Le 12 unità lavorative - si spiega - corrispondono al numero di dipendenti andati in pensione o trasferiti dalle dogane di Ravenna solo negli ultimi 18 mesi. Il bando comunque è fermo al palo da mesi con buona pace degli interessati. Ma il dato più preoccupante è quello che arriverà a conclusione del 2020, infatti l'UDM rimarrà con 57 unità di ruolo in servizio - di cui una parte impegnati stabilmente presso i presidi di fabbrica - con una conseguente carenza di almeno 32 lavoratori". "In questo senso - concludono Cgil Cisl e Uil -, se si vogliono sostenere i servizi, sarebbe auspicabile che tutte le istituzioni politiche, le associazioni di categoria, l'**Autorità di sistema**, facessero fronte comune per favorire l'attivazione di percorsi destinati ad incrementare la dotazione organica della struttura, garantendo la salvaguardia della piena operatività territoriale e il rilancio del **sistema** doganale ravennate".

Utilizziamo i cookie per assicurarti la migliore esperienza nel nostro sito. Consulta qui i nostri cookie, anche di terze parti, per eventuali messaggi personalizzati.

Per saperne di più, [Altre informazioni](#) o [contattaci](#) dal sito ed eventualmente disabilitarli, accettarli, rifiutarli. [Cambia Policy](#)

Se preferisci, nella navigazione il cookie che accetti è: ["L'utente non accetta"](#)

Ravenna24Ore.it HOME RAVENNA CERVIA FAENZA LUGO Q

20 gennaio 2020 - Ravenna, Economia & Lavoro

Dogane di Ravenna, allarme dei Sindacati: "Mancano 32 lavoratori e non si prevedono assunzioni"

Lanciano un allarme corale i Sindacati Fp Cgil, Cisl FP e Uil Pa, che denunciano una carenza di organi nei servizi doganali del Porto di Ravenna, soprattutto visto che, con l'avvento della Brexit, altre realtà vicine hanno portato a casa bandi di concorso regionali o di area vasta per l'assunzione di un numero considerevole di nuovi posti di lavoro. "Eppure - secondo i Sindacati - qualcuno ha pensato che in Emilia-Romagna non ci fossero evidenti necessità sotto il profilo della carenza d'organico e che la realtà portuale così importante come quella ravennate - ancora una volta - non rientrasse nelle strategie politiche dell'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli".

"Le azioni politiche intraprese in altri territori, ultime in Liguria e Piemonte, sembrano avere la meglio quando si tratta di garantire nuove assunzioni attraverso bandi di concorso a loro riservati. Si vuole nascondere la naturale identità di un Ufficio portuale come quello ravennate - spiegano i sindacati territoriali - e non si comprendono le difficoltà a volere riconoscere il ruolo e l'importanza amministrativa di questa sede, della sua dimensione produttiva in ambito doganale e settore accise e dell'interesse strategico Regionale, Nazionale e Europeo".

"L'ennesima dimostrazione del disinteresse più totale dei vertici dell'Agenzia - prosegue la nota di Cgil, Cisl e Uil - alle problematiche di questo ufficio territoriale, ben diretto da un Dirigente di ruolo - malgrado sia contemporaneamente incaricato anche alla Direzione degli Uffici di Forlì e Bologna - è rappresentata dal bando che l'Agenzia ha pubblicato la scorsa estate riservando a Ravenna solo 12 posti, mobilità a cui si poteva accedere solo se già in servizio presso una pubblica amministrazione e solo in possesso di determinati requisiti e autorizzazione preventiva dall'ente di appartenenza a potersi trasferire".

"Le 12 unità lavorative - si spiega - corrispondono al numero di dipendenti andati in pensione o trasferiti dalle dogane di Ravenna solo negli ultimi 18 mesi. Il bando comunque è fermo al palo da mesi con buona pace degli interessati. Ma il dato più preoccupante è quello che arriverà a conclusione del 2020, infatti l'UDM rimarrà con 57 unità di ruolo in servizio - di cui una parte impegnati stabilmente presso i presidi di fabbrica - con una conseguente carenza di almeno 32 lavoratori".

"In questo senso - concludono Cgil Cisl e Uil -, se si vogliono sostenere i servizi, sarebbe auspicabile che tutte le istituzioni politiche, le associazioni di categoria, l'**Autorità di sistema**, facessero fronte comune per favorire l'attivazione di percorsi destinati ad incrementare la dotazione organica della struttura, garantendo la salvaguardia della piena operatività territoriale e il rilancio del **sistema** doganale ravennate".

I sindacati: "Al porto mancano almeno 32 addetti doganali. Problemi di personale mai risolti"

Cgil Cisl Uil: «Unico Porto della Regione eppure servizi doganali a rischio deriva. Mancano 32 lavoratori e non si prevedono assunzioni». Con l'avvento della Brexit altre realtà vicine hanno portato a casa bandi di concorso regionali o di area vasta per l'assunzione di un numero considerevole di nuovi posti di lavoro, eppure - secondo la Fp Cgil Cisl FP e Uil Pa - qualcuno ha pensato che in Emilia-Romagna non ci fossero evidenti necessità sotto il profilo della carenza d'organico e che la realtà portuale così importante come quella ravennate - ancora una volta - non rientrasse nelle strategie politiche dell'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli». «Le azioni politiche intraprese in altri territori, ultime in Liguria e Piemonte, sembrano avere la meglio quando si tratta di garantire nuovi assunzioni attraverso bandi di concorso a loro riservati». «Si vuole nascondere la naturale identità di un Ufficio portuale come quello ravennate», spiegano i sindacati territoriali: «non si comprendono le difficoltà a volere riconoscere il ruolo e l'importanza amministrativa di questa sede, della sua dimensione produttiva in ambito doganale e settore accise e dell'interesse strategico Regionale, Nazionale e Europeo». «L'ennesima dimostrazione del disinteresse più totale dei vertici dell'Agenzia alle problematiche di questo ufficio territoriale, ben diretto da un Dirigente di ruolo - malgrado sia contemporaneamente incaricato anche alla Direzione degli Uffici di Forlì e Bologna - è rappresentata dal bando che l'Agenzia ha pubblicato la scorsa estate riservando a Ravenna solo 12 posti, mobilità a cui si poteva accedere solo se già in servizio presso una pubblica amministrazione e solo in possesso di determinati requisiti e autorizzazione preventiva dall'ente di appartenenza a potersi trasferire. Le 12 unità lavorative corrispondono al numero di dipendenti andati in pensione o trasferiti dalle dogana di Ravenna solo negli ultimi 18 mesi. Il bando comunque è fermo al palo da mesi con buona pace degli interessati. Ma il dato più preoccupante è quello che arriverà a conclusione del 2020, infatti l'UDM rimarrà con 57 unità di ruolo in servizio - di cui una parte impegnati stabilmente presso i presidi di fabbrica - con una conseguente carenza di almeno 32 lavoratori. In questo senso - concludono Cgil Cisl e Uil - se si vogliono sostenere i servizi, sarebbe auspicabile che tutte le istituzioni politiche, le associazioni di categoria, l'**Autorità di sistema**, facessero fronte comune per favorire l'attivazione di percorsi destinati ad incrementare la dotazione organica della struttura, garantendo la salvaguardia della piena operatività territoriale e il rilancio del **sistema** doganale ravennate».



'Pioggia nera', Ancisi (LpRa): "Protocollo non più attivo, in corso un'indagine penale"

A fine novembre Arpae è intervenuta a seguito della ricaduta al suolo di polvere nera a nord della zona industriale di via Bassette di Ravenna

A fine novembre Arpae è intervenuta a seguito della ricaduta al suolo di polvere nera a nord della zona industriale di via Bassette di Ravenna. Il caso era stato segnalato da Lista per Ravenna in mattinata. Durante il sopralluogo è emerso che si è trattato di una fuoriuscita di carbon black (carbonio microcristallino utilizzato come pigmento per colorare la gomma) da un'azienda di via Baiona e, dai primi accertamenti di Arpae, non sembravano esserci state particolari conseguenze per l'ambiente. "Non sicuri che tutto fosse andato per il meglio, abbiamo richiesto copia degli atti citati nella risposta alle sue interrogazioni, trovando conferma alla perplessità in quanto talune documentazioni richieste, prodotte il giorno stesso dell'evento, "sono coperte da segreto istruttorio" essendo "in corso una Comunicazione di notizia di reato da parte di Arpae": dunque un'indagine giudiziaria - spiega il capogruppo di Lista per Ravenna Alvaro Ancisi - Questi atti secretati sono il verbale redatto alle 9.30 da Arpae nel sopralluogo compiuto presso lo stabilimento dell'azienda; la comunicazione fatta dall'azienda ad Arpae alle 13.55; la segnalazione inviata alle 14.33 da Arpae al servizio Ambiente del Comune con posta elettronica. Tutto ciò lascia di conseguenza sospesa, in relazione a eventuali ipotesi di reato, la conoscenza dell'effettivo andamento dei fatti. Tra l'altro, non sappiamo neanche con certezza a che ora (notte o giorno) la fuoriuscita di nerofumo sia avvenuta, prima che alle 8.20 se ne accorgesse il personale del Consorzio di Bonifica casualmente presente in zona". "Dagli atti ricevuti abbiamo avuto conferma, come da noi anticipato, che il 27 novembre stesso, alle ore 12.00, Romagna Acque è stata informata da Rsi (Ravenna Servizi Industriali) "della presenza di polvere nera galleggiante sulla superficie dell'acqua nella canaletta ex Anic" - spiega Ancisi - Alle 13.00, Romagna Acque ha arrestato il prelievo di acqua da questa canaletta per non contaminare la filiera dell'acqua potabile. Dai successivi controlli "si è appurato che già alle ore 16.00 circa l'acqua contaminata era transitata oltre la presa di ingresso dell'acquedotto NIP1", quello delle Bassette che serve le zone nord di Ravenna e del litorale. La riattivazione dell'impianto "al minimo funzionale" è avvenuta il giorno 29, "valutati i positivi riscontri di conformità delle analisi parziali in possesso al servizio", preso atto "dell'avvenuto lavaggio e degli innumerevoli ricambi in termini di volume attuatisi nella canaletta". Non cose da niente, dunque. La sorpresa negativa è stata invece la risposta alla nostra richiesta di "copia del Protocollo siglato il 19.9.2005 con le Pubbliche **Autorità** sulle Procedure di Emergenza nel comparto". Ad esso si richiamano tuttora i moduli in uso nelle aziende del comparto di via Baiona facenti capo a Ravenna Servizi Industriali, da indirizzare ad Arpae, Comune di Ravenna, Ausl, Vigili del Fuoco, Capitaneria di Porto e **Autorità Portuale** per "Segnalazione di evento anomalo" (come, quanto meno, è stata la fuga di nerofumo in questione), mentre per "Emergenza estesa/esterna" la segnalazione va indirizzata anche a Prefettura, Questura, Protezione civile e Ravenna Soccorso. La risposta è stata che il protocollo "non è più attivo ma attualmente è in corso di redazione un piano di emergenza esterna che deve essere approvato dalla prefettura che tratterà però i rischi di incidenti rilevanti (non il nostro caso)". Semplice anomalia interna o emergenza esterna, con tutti i rischi che gravano su questo comparto, sembra quasi incredibile. Ne chiederemo spiegazione al sindaco".

RAVENNA TODAY Cronaca

'Pioggia nera', Ancisi (LpRa): "Protocollo non più attivo, in corso un'indagine penale"

A fine novembre Arpae è intervenuta a seguito della ricaduta al suolo di polvere nera a nord della zona industriale di via Bassette di Ravenna

Analisi
L'azienda di via Baiona è stata controllata da Arpae il 27 novembre 2019

4 più letti di oggi

- 1. Risparmio sulle Commissioni tributarie: un'operazione che non si ripeterà
- 2. Sbarca il 10° anniversario del terremoto: il bilancio è ancora in bilico
- 3. Torna il servizio di pulizia delle strade: il Comune ha affidato la gestione a una ditta privata
- 4. Torna il servizio di pulizia delle strade: il Comune ha affidato la gestione a una ditta privata

Casa a RAVENNA

Finanza
I più letti di oggi
243.000 €
120 m²

Finanza
I più letti di oggi
1.200.000 €
120 m²

Immobiliare

APRILE (2019)

"Pioggia nera" nella Bassetta: "In corso un'indagine giudiziaria"

27 novembre 2019

"Non sicuri che tutto fosse andato per il meglio, abbiamo richiesto copia degli atti citati nella risposta alle sue interrogazioni, trovando conferma alla perplessità in quanto talune documentazioni richieste, prodotte il giorno stesso dell'evento, "sono coperte da segreto istruttorio" essendo "in corso una Comunicazione di notizia di reato da parte di Arpae": dunque un'indagine giudiziaria - spiega il capogruppo di Lista per Ravenna Alvaro Ancisi - Questi atti secretati sono il verbale redatto alle 9.30 da Arpae nel sopralluogo compiuto presso lo stabilimento dell'azienda; la comunicazione fatta dall'azienda ad Arpae alle 13.55; la segnalazione inviata alle 14.33 da Arpae al servizio Ambiente del Comune con posta elettronica. Tutto ciò lascia di conseguenza sospesa, in relazione a eventuali ipotesi di reato, la conoscenza dell'effettivo andamento

Il Tirreno

Livorno

il puzzle delle banchine

L' ex fabbrica diventa area portuale Trinseo comprata da Neri-Grimaldi

Sintermar in crescita ha fame di spazi e li acquista: 84mila metri quadri fra varco Galvani e Sponda Est

Mauro Zucchelli **Livorno**. Per mettere la parola "fine" allo stabilimento della Delphi c' erano voluti dieci anni di illusioni, battaglie, polemiche e urla. Per farlo alla Trw non erano stati necessari più di tre mesi (anche se le avvisaglie erano nell' aria già da tempo). Per chiudere per l' ultima volta i cancelli della Trinseo, nell' estate 2016, sono bastati tre giorni. È l' ultima delle grandi multinazionali che hanno fatto definitivamente la valigia dal nostro territorio dopo esserne state l' architrave dell' industria manifatturiera a partire dalla metà degli anni '90: è un marchio rimasto come illustre sconosciuto per la gran parte dei livornesi, che forse ricordano le vecchie denominazioni e i vecchi assetti proprietari: è l' ex Dow, poi Styron. Ora public company dopo aver gravitato nella galassia di Bain Capital, cuore del capitalismo yankee (al timone c' era Mitt Romney, che ha duellato con Obama nel 2012 per la Casa Bianca). Se oggi torna sotto i riflettori della cronaca è perché su quei cancelli chiusi spariranno finalmente le ragnatele. La Sintermar ha firmato il contratto di acquisto della fabbrica: ovviamente la società - che vede ora alleati la famiglia Neri e la holding Coifi (ora controllata dall' armatore Manuel Grimaldi), con Silvio Fremura presidente e Maurizio Sarri amministratore delegato - non l' ha fatto perché all' improvviso ha deciso di mettersi a produrre lattice come faceva prima Dow, poi Styron e infine Trinseo. Stiamo parlando di uno dei principali operatori privati del **porto di Livorno** ed è a un utilizzo a servizio dei traffici portuali che verrà destinata questo trapezio di terreno a ridosso delle aree del varco Galvani, incastonato com' è fra la Laviosa Chimica Mineraria, i capannoni Cilp di Paduletta, gli spazi delle ex Ferrovie, la Darsena 1 e la Sponda Est. A quanto è dato sapere, la multinazionale si sarebbe accollata l' impegno di completare la bonifica prima di consegnare le chiavi agli acquirenti: in vista, inutile dirlo, della trasformazione dell' identikit dell' area che cambierà fisionomia. Dietro la compravendita c' è la "fame" di aree che l' aumento di traffici ha innescato nel **porto di Livorno** soprattutto sul versante delle "autostrade del mare" e, allargando lo sguardo anche al territorio tutt' attorno, anche della movimentazione di auto nuove. Basti dire che dal 2010 al 2018 le merci movimentate in **porto** sono balzate da 30 a 36 milioni di tonnellate, da 10 a 16 milioni di tonnellate quelle relative ai camion inviati via nave (ro-ro) in cui Grimaldi è un colosso a livello continentale. Idem per i traffici di auto nuove, anch' esso settore in cui sono attivi sia le navi di Grimaldi sia in terminal Sintermar: sono arrivati oltre quota 385mila veicoli, 144mila in più rispetto a sette anni fa. Altre cifre? In questo stesso periodo l' andirivieni di trailer è moltiplicato per tre rispetto agli iniziali 71mila e nel 2018 si sono contati 1.743 arrivi di navi con il marchio Grimaldi sul fumaiolo, erano state 738 nel 2011. A dir la verità, le ragnatele sono presenti solo come espediente simbolico e armamentario retorico: in realtà sono spariti già da qualche mese perché, per quanto in misura ridotta, una fetta degli 84.400 metri quadri dell' area è utilizzata per dar sfogo ad alcuni traffici portuali. Non solo: l' area ex Trinseo la ribalta della cronaca è già tornata a conoscerla. Risale alla prima metà dello scorso anno il duello a colpi di carte bollate che aveva visto l' un contro



Il Tirreno

Livorno

l'altro armati la Sintermar e l' Authority guidata da Stefano Corsini. La società, in trattativa con la multinazionale fin dall' estate di due anni fa come anticipato dal Tirreno a quel tempo, aveva raggiunto una intesa preliminare con Trinseo che gli aveva consentito di utilizzare la proprietà come sbocco per le proprie movimentazioni di auto nuove. Ma l' Authority si era messa di traverso e aveva dato l' altolà: è contro le regole. Ma il Tar nel giugno scorso ha dato ragione a Sintermar. Pochi giorni più tardi, però, Palazzo Rosciano aveva contrattaccato ribadendo l' inserimento dell' ex Trinseo fra aree con il vincolo preordinato all' esproprio. Dal quartier generale del gruppo Neri, però, nessuna risposta alla richiesta di dichiarazioni a commento di quest' acquisto: potrebbe essere interpretabile come l' indizio di un tentativo di mantenere un basso profilo e evitare qualsiasi cosa che possa suonare ostile in questo rapporto con Palazzo Rosciano. Resta il fatto che potrebbe essere questa la prima mossa in un rompicapo di riassetti in grado di uscire dal clima di risiko e ritrovare quella concordia attorno alla quale il sindaco Luca Salvetti lavora da settimane. --© RIPRODUZIONE RISERVATA.

Livorno: portale del lavoro portuale

Iniziativa dell'AdSp del Mar Tirreno settentrionale

LIVORNO Da qualche giorno è on line il portale del lavoro portuale per gli scali gestiti dall'Autorità di Sistema portuale del Mar Tirreno settentrionale. Come informa la stessa **AdSp**, il sito è dedicato a contenere tutte le notizie inerenti le imprese autorizzate allo svolgimento delle operazioni e servizi portuali, nonché la fornitura di lavoro portuale temporaneo nei porti dell'ente, incluso il Piano organico del porto. Sul portale sono inoltre pubblicati i dati statistici relativi al numero dei turni effettuati dalla agenzia che fornisce lavoro temporaneo alle imprese autorizzate. In seguito, il sito ospiterà ulteriori studi e analisi. Il sito web, accessibile all'indirizzo lavoroportuale.portaltotirreno.it e ospitato in cloud, è sviluppato in aderenza alle linee guida emesse dall'AgID per i siti della Pubblica amministrazione, su una piattaforma software open source evoluta, adatta per evoluzioni del contenuto e delle modalità di pubblicazione e visualizzazione. Al suo interno, oltre ad essere illustrate le funzioni del lavoro portuale, disciplinato dalla Legge n.84 del 1994, dai Decreti Ministeriali attuativi e dai regolamenti delle Autorità di Sistema portuale, troviamo quattro sezioni: Operazioni Portuali, nella quale è possibile consultare la lista delle autorizzazioni o scaricare i moduli per le domande; Servizi Portuali, dove si trova la lista delle autorizzazioni; Lavoro Temporaneo, dove sono consultabili i regolamenti e le informazioni relative al lavoro temporaneo nel porto di Livorno; Statistiche, contenente i dati statistici relativi agli ultimi anni.

Massimo Belli



Ecco i traffici portuali di Livorno: solite navi, più LNG meno bunker

LIVORNO Con la consueta tempestività, l'Avvisatore Marittimo livornese di Massimo Moniga ha reso noti i dati statistici più importanti dei traffici portuali dello scalo, ricavati dal proprio puntuale riscontro dai registri di passaggio delle navi. Sono dati non ufficiali, perché saranno poi seguiti da quelli elaborati dall'AdSP: ma sulla quale esattezza non c'è da dubitare. Tutto ciò premesso, riportiamo alcuni degli elementi fondamentali dei dati trasmessi. Come si vede dalla tabella (con i giri) il totale delle navi arrivate nel 2019 a Livorno è pressoché uguale a quello dell'anno precedente (+0,94%) con una forte crescita per quelle di trasporto impiantistica, di LNG, di contenitori nei ro/ro (+14,29% ma con piccole cifre) e con un moderato aumento di passeggeri dei traghetti e delle crociere. In forte calo il bunker in generale (-55,37%) e la merce varia: e sparito (-100%) il cemento. Le navi fullcontainers sono diminuite (-7%) ma è aumentata la portata di quelle arrivate. La torta che indica la composizione percentuale del traffico navale su Livorno vede in primo piano i traghetti (37,5%) seguita dai ro/ro (24,7%) e quindi dai contenitori (10,2%). Le provenienze delle navi traghetto vede in testa Olbia seguita da Bastia e da Golfo Aranci. Per le navi passeggeri ci sono stati 27 arrivi di più per un totale di 804.185 croceristi (5,8% in più). La Norwegian Epic è quella che ha portato più passeggeri in un colpo: 4.954 il 22 agosto. La nave in assoluto più lunga è stata la MSC Maria Elena (336,6 metri per 45,6 metri di larghezza). Il pescaggio massimo consentito e attuato è passato a 12 metri nella Strettoia del Marzocco. Sostanzialmente dunque il porto ha registrato nel 2019 una tenuta dei traffici, con qualche diminuzione nelle auto allo sbarco (legata al rallentamento del mercato) e con una buona tenuta nei due terminal contenitori della Darsena Toscana, il TDT e il Lorenzini. Le analisi qualitative saranno presto fornite sia dai terminal che dalla stessa AdSP del presidente Stefano Corsini.



Darsena Europa: ma l' economia la giustifica?

LIVORNO Dal nostro apprezzato lettore ed esperto di valenza internazionale sulle tematiche logistiche, riceviamo: Caro direttore, innanzitutto auguri di Buon anno. Seguo sempre con grande attenzione, sia per il mio ruolo istituzionale che per interessi professionali, il dibattito concernente il progetto Piattaforma Europa su cui, come sa, nutro molti dubbi. Probabilmente avrà avuto modo di leggere il mio studio la cui sintesi è stata pubblicata da Il Secolo XIX recentemente. Rimango della mia convinzione, ovvero che ad oggi, al di là dei discorsi qualitativi, che lascio ai filosofi od agli edonisti della logistica (la maggior parte dei nostri colleghi), nessuno è riuscito con i semplici strumenti della matematica, o della sola aritmetica, a convincermi sul ritorno economico dell'iniziativa e della sussistenza di sufficienti economiche che ne giustifichino la realizzazione. Sono dell'idea che con 6,5 mil di TEUs + 3,5 mil. di transhipment rispetto ad una capacità installata di circa 20 mil. di TEUs siamo già abbondantemente sovradimensionati, soprattutto nel quadrante Nord-Ovest Tirrenico (7 Terminals nel raggio di 350 Km.), mentre il traffico ro/ro-pax cresce ad una cifra con prezzi unitari calanti e maggiori frequenze frutto, soprattutto, dell'estemporanea competizione tra i due maggiori vettori che connettono la Sardegna. Ovviamente pronto ad essere smentito da Lei quando lo desidera. Augurandole ancora un 2020 di salute e successo, le invio i miei più cordiali saluti. Fabrizio Vettosi

Caro Vettosi, premetto che al giornale che nasce a Livorno e che da oltre cinquant'anni si occupa anche di Livorno in chiave almeno nazionale, la prospettiva di una grande darsena contenitori che non sia più condizionata a un budello d'accesso come la Darsena Toscana ci appare non solo opportuna ma necessaria, anche perché, come giustamente osserva lei, il porto è in affanno per i traffici ro/ro che troverebbero sfogo e soluzione in una Darsena Toscana finalmente libera dai contenitori. Come lei sa bene la seguo nelle sue uscite di analisi sui traffici non solo sul giornale genovese i ro/ro e ro/pax non sono un fenomeno temporaneo perché gli armatori si scannano sulla Sardegna: è lo stesso concetto della logistica marittima che li spinge e li spingerà anche in futuro. Per il resto, concordo che sette terminal containers nell'arco di 350 km di costa tirrenica sono tanti, probabilmente troppi. Ma credo che proprio per questo dovranno essere altri parametri che non solo quelli del conto dei TEUs a dare vittorie e sconfitte: ovvero collegamenti veloci su ferro e su gomma, aree retroportuali aperte, interazioni con il cargo aereo, città che non soffochino ma che facilitino, vocazioni e cultura. Mi fermo: le ricordo e lei lo sa bene che Livorno è stato per decenni il primo porto italiano con il Nord America per i contenitori i primi arrivarono qui quando a Genova e La Spezia ancora non li conoscevano. Come posizione geografica, siamo ancora meglio messi rispetto al Mar Ligure alto e sui collegamenti ferro e strada stiamo progredendo meglio di loro. Facciamo un taglio sulle promesse dei politici? Facciamolo. Ma se la Darsena Europa si farà davvero, non credo che sarà un'altra cattedrale nel deserto. Le navi hanno l'elica, ama dire Gianluigi Aponte (che guardacaso s'è installato in Darsena Toscana: secondo lei perché?) e vanno dove c'è più efficienza, velocità, economia. Le miglia contano, ma i giochi, come lei c'insegna, sono come il tempo. Non si fermano mai. Grazie del suo interesse e molti cordiali saluti. Antonio Fulvi



Passeggeri dei traghetti perché no una navetta?

LIVORNO A volte si discute a lungo sui grandi temi dei traffici marittimi, specie nel campo importante per molti porti dei traghetti, e si perdono di vista dettagli che sono invece fondamentali per il servizio. È il caso segnalatoci da una signora che, per prendere un traghetto nel porto labronico, ha dovuto affrontare una specie di Parigi-Dakar, per di più a piedi e con i bagagli. Ecco quanto ci ha scritto, testualmente. Siamo 4 adulti, di cui uno ultra settantenne, con un bambino di 4 anni di Olbia. Con un taxi siamo arrivati alla stazione marittima di Livorno per imbarcarci con la nave delle 21 della Sardinia Ferries e rientrare a Golfo Aranci. L'addetta alla biglietteria ci ha informato che dovevamo spostarci, a piedi, al Terminal Crociere. Ci siamo incamminati col passeggino ed i bagagli e dopo un lungo tratto semibuio abbiamo raggiunto il terminal. Da qui, sempre a piedi, un altro bel tratto per raggiungere il punto check-in situato all'aperto. Per fortuna il tempo era buono ma se avesse piovuto? Se ci fosse stato vento? Vi chiedo: quando prevedete di mettere una navetta? Vi sembra una cosa eccessiva? È l'unico porto che conosco in cui ho riscontrato un tale disservizio. Spero meglio per il futuro. Saluti. Flavia Sartori

Anche nelle piccole cose se piccolo può definirsi il disagio di un percorso di guerra come quello evidenziato dalla signora Sartori si vede l'efficienza di un servizio in un porto che si vanta di essere tra i protagonisti del mondo dei traghetti. Come noto a Livorno l'Autorità di Sistema e la Porto 2000 sono attualmente impegnati in una difficile messa a punto dei tanti dettagli per il passaggio della gestione al merger privato dei gruppi Onorato e MSC: ma non dovrebbe essere difficile, sia pure delle more delle tante riunioni tecnico-economiche in corso, provvedere a quella navetta che l'utenza chiede. La sensibilità dei dirigenti della Porto 2000 riteniamo possa dimostrarsi reale anche con decisioni rapide su richieste di questo genere: sia pure in un mondo dove sembra che il tempo debba essere necessariamente lunghissimo anche per le piccole cose. Torneremo ad occuparcene. A.F.



Il Tirreno (ed. Piombino-Elba)

Piombino, Isola d' Elba

PortoferraioPortoferraioMarciana Marina

È online il sito web del lavoro portuale

Da gennaio è on line il portale del lavoro portuale (lavoroportuale.portaltotirreno.it) per i porti dell' **Autorità** di **sistema** del Mar Tirreno Settentrionale. Il sito è dedicato a contenere tutte le notizie inerenti le imprese autorizzate allo svolgimento delle operazioni e servizi portuali, nonché la fornitura di lavoro portuale temporaneo nei porti dell' ente, incluso il piano organico del porto. Sul portale sono inoltre pubblicati i dati statistici relativi al numero dei turni effettuati dalla agenzia che fornisce lavoro temporaneo alle imprese autorizzate.

Centro Giovani, c'è il bando per la gestione quinquennale
La cooperativa Arca gestirà i turni nei porti (Tirreno) fino al 2025. Per la prima volta si è aperto il bando per la gestione del Centro Giovani nei porti del Mar Tirreno Settentrionale. Il bando è stato pubblicato sul sito dell'Ente e sarà valido fino al 31 gennaio 2020. Il bando è rivolto a imprese autorizzate al servizio di lavoro portuale temporaneo. Le imprese interessate dovranno presentare una proposta di gestione del Centro Giovani, indicando i costi e i servizi da essere forniti. La commissione di valutazione sarà composta da rappresentanti dell'Ente e delle imprese interessate. Il bando è consultabile sul sito www.portaltotirreno.it.

L'Aspettativa ha aperto i suoi
L'Aspettativa ha aperto i suoi uffici al pubblico. L'ente ha deciso di rendere più trasparente e accessibile il proprio servizio al cittadino. Per questo ha creato un nuovo sito web, dove sono disponibili tutte le informazioni relative ai servizi offerti. Inoltre, l'ente ha aperto i suoi uffici al pubblico, dove i cittadini possono accedere ai servizi e ricevere assistenza. Il nuovo sito web è www.aspettativa.it.

Visite pagate in contanti non più detraibili
Le visite pagate in contanti non sono più detraibili. Il fisco ha deciso di modificare le regole della detrazione delle spese mediche. A partire dal 2019, le visite pagate in contanti non saranno più detraibili. Le imprese e i professionisti dovranno invece utilizzare i servizi di pagamento elettronici per poter detrarre le spese. Questa misura è stata introdotta per incentivare l'uso dei servizi di pagamento elettronici e ridurre il contante.

Mensa e scolabus, avvisi per le famiglie
L'Ente ha pubblicato avvisi per le famiglie relative alla mensa scolastica e ai servizi di trasporto. Le famiglie interessate dovranno presentare una domanda di partecipazione entro il 31 gennaio 2020. Le informazioni sono disponibili sul sito www.ente.it.

Millo e Lima, una casa da trovare entro febbraio
Millo e Lima hanno trovato una casa. I due magistrati hanno deciso di trasferirsi in una nuova abitazione. La casa è stata trovata entro febbraio e sarà di proprietà dell'Ente. Questa decisione è stata presa per garantire la sicurezza e la privacy dei magistrati.

La Provincia di Civitavecchia

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Un 2019 da record per le crociere

Anno di grandi numeri per il settore che ha toccato quota 2,6 milioni di passeggeri. Rct e Baccelli hanno avviato un'indagine conoscitiva sui riflessi economici rispetto all'apertura e allo sviluppo di strutture ricettive

CIVITAVECCHIA In attesa dei dati ufficiali sui traffici del 2019 da parte dell'Autorità di sistema portuale, è la Roma Cruise Terminal a stilare il bilancio più che positivo sul fronte delle crociere. L'anno che si è appena chiuso, infatti, ha fatto registrare la maggiore presenza di passeggeri con un totale di 2.652,533 passeggeri di crociere sia in transito in visita turistica che imbarcanti e sbarcanti nel porto di Civitavecchia. Questo flusso rappresenta un aumento del 8,3% rispetto allo scorso anno. Il maggior aumento si registra con i passeggeri capolinea, quasi il 16% in più del 2018. Un altro aumento si registra nel carico di merci e provviste fornite alle navi con un 36% in più rispetto allo scorso anno. Dati importanti sul fronte occupazionale, poiché sia le attività legate al capolinea che al carico delle provviste hanno un impatto maggiore sul numero degli addetti e lavoratori: sono stati circa 950 i posti di lavoro diretti impegnati nella attività marittima portuale e dei tour operator a Civitavecchia. Sono undici le navi che hanno toccato per la prima volta Civitavecchia e più precisamente Celebrity Edge, Costa Smeralda, le Bougainville, Marella Explorer 2, Mein Schiff 2, MSC Bellissima, MSC Grandiosa, MSC Seaview, Sky Princess, Spectrum of the Seas e Viking Jupiter. Sul fronte turismo, nel 2019 sono stati circa 245.000 i passeggeri e membri dell'equipaggio che hanno fatto sosta a Civitavecchia hanno aggiunto dalla Rct generando un importante indotto economico per la città. A tal proposito, la Roma Cruise Terminal in collaborazione con l'Istituto Tecnico Economico Guido Baccelli sta conducendo un'indagine conoscitiva sui riflessi economici dell'attività crocieristica rispetto all'apertura e allo sviluppo di strutture ricettive a Civitavecchia. La ricerca coordinata dal professor Mauro Adamo viene svolta dalla classe VA dell'indirizzo Amministrazione Finanza e Marketing dello storico istituto cittadino. Lo studio, iniziato nel mese di dicembre e ancora in corso, vede protagonisti gli studenti che stanno somministrando un questionario ai titolari di b&b, affittacamere, guest house ed alberghi. La crescita del segmento crocieristico nel porto di Civitavecchia, è prevista di continuare anche nel 2020 con oltre il 2,79 milioni di passeggeri che permetterà al porto di Civitavecchia di registrare un altro primato nei traffici crocieristici.



verso le elezioni

Regione Amendola frena su De Luca

Il ministro al convegno di Sudd: " Il 34 per cento della spesa pubblica andrà al Mezzogiorno"

di Roberto Fuccillo «Se De Luca possa essere il candidato della coalizione è un tema che riguarda il partito. Per me l' importante è che dopo il voto in Emilia ci siano le condizioni perché gli amici Cinque Stelle capiscano che non si può più giocare con la teoria del terzo polo, ma occorre scegliere un campo ». Enzo Amendola fa il finto diplomatico, ma sulla ricandidatura di De Luca in Regione frena. Inizia lasciando capire che non vuole mettere le mani nel piatto delle prossime regionali, poi cala con chiarezza l' argomento vero: da qui a maggio il tema non è il nome o il destino personale dell' attuale presidente della Regione, quanto la possibilità di continuare a far vivere l' intesa di governo con i pentastellati. Amendola non solo frena su De Luca, ma ne boccia alcune esternazioni. Anche quando, incalzato sulle dichiarazioni del governatore di qualche ora prima a Lira Tv, dove s' era soffermato anche sullo scontro Usa- Iran e su crisi libica - « Una Europa inconsistente, inesistente e anche l' Italia ridotta a una comparsa, abbiamo grandi rapporti commerciali con l' Iran, rischiamo di perdere canali di approvvigionamento petrolifero », ha detto il governatore - il ministro degli Affari Europei trattiene a stento un po' di irritazione: «Ma non so di quale Iran parli, di quale petrolio parli, però credo che De Luca abbia onestamente cose più concrete di cui occuparsi ». Tutti devono ragionare », conclude Amendola partecipando a un dibattito sull' Europa, di cui è stato ospite presso la Fondazione Sudd di Antonio Bassolino, e con la partecipazione di Umberto Ranieri e "Mezzogiorno Europa", moderato dall' inviata di " Repubblica", Conchita Sannino. A Ranieri, che critica l' orizzonte corto, solo anti- Salvini, del governo, Amendola oppone una visione più ottimista: «Abbiamo stabilito con la legge di bilancio che il 34% della spesa pubblica deve essere destinato al Sud. Per crisi come l' Ilva e per rilanciare investimenti per la crescita, sulle infrastrutture, sulle imprese con il rifinanziamento di " Impresa 4.0", e con un lavoro per rendere la pubblica amministrazione più aperta a nuove assunzioni e qualità». Bassolino invece invoca « più sinergie, aggregazioni anche con altre associazioni per produrre idee per la città. Fra il pubblico, oltre agli aderenti alle due Fondazioni, si intravedono il presidente dell' **autorità portuale** Pietro Spirito, il presidente degli industriali napoletani Vito Grassi e il segretario provinciale del Pd, Marco Sarracino, che però è impegnato con la difficile questione della candidatura per le elezioni suppletive a Napoli del 23 febbraio. Non ci sono segnali nuovi dai Cinque Stelle, dopo la decisione di scegliere il candidato su Rousseau. «Il tempo non è infinito - dice Sarracino - . Si assumeranno tutta la responsabilità di una spaccatura che non vogliamo e non comprendiamo, ma siamo pronti a mettere in campo un nome di alto profilo che segnerà la prima vittoria del centrosinistra in un collegio uninominale del sud». © RIPRODUZIONE RISERVATA



E all'esterno botte al giornalista «Mi hanno colpito senza pietà»

Una carriera lunga più di 40 anni e mai, prima d'ora, una disavventura simile. Marcello Orlandini, cronista prima di tutto, direttore del giornale online Brindisi Report.it, si era recato sul posto giovedì notte per documentare i fatti personalmente. Un dramma, un fatto di cronaca simile a tanti altri ma con il suo contenuto di dolore e rabbia, sfociati però stavolta in una aggressione feroce. Come lui anche altri giornalisti erano lì in contrada Malandrino, ognuno con i propri mezzi e con le proprie esigenze. Carta stampata, tv, tempo reale, il giornale di domani. È stato pestato da un gruppo di persone che si trovava lì e che evidentemente non aveva gradito la presenza della stampa. Uomini e donne non identificati, dal volto rimasto coperto dall'oscurità fitta di una stradina di campagna. «Mi sono avvicinato al cancello racconta Orlandini, 66 anni ma non l'ho oltrepassato. Cercavo i colleghi, i poliziotti. Si è avvicinata una persona e mi ha chiesto chi fossi. Mi sono qualificato, gli ho detto di essere un giornalista e che mi trovavo lì per documentare i fatti. Mi ha sferrato un pugno in faccia». Pochi istanti dopo un capannello di persone lo ha circondato. Continuando a colpirlo con pugni e calci. Il cellulare ridotto in pezzi: «Ho gridato polizia, polizia! e sono subito intervenuti ad aiutarmi. Volevano chiamare l'ambulanza, ma non era necessario. Sono andato al pronto soccorso per tutti gli accertamenti del caso». Gli è stato diagnosticato un trauma cranico da monitorare per 48 ore. Non sono state rilevate altre gravi lesioni, se non qualche livido. Molti sono gli attestati di solidarietà recapitati ad Orlandini. L'Assostampa, tanto per cominciare, che ha annunciato anche di volersi costituire parte civile, sentita l'Fnsi, nell'eventuale processo che potrebbe essere celebrato nei confronti degli aggressori, qualora dovessero essere individuati. Il giornalista ha infatti sporto querela presso il commissariato di polizia nel primo pomeriggio di ieri. Vicinanza anche dal consiglio dell'Ordine dei giornalisti della Puglia. L'aggressione è scaturita quando il collega è stato scritto in una nota - ha detto di essere un giornalista. L'Ordine esprime così solidarietà al collega colpevole soltanto di aver fatto fino in fondo il suo lavoro, andando di persona sul posto per raccogliere tutti gli elementi che servono a un giornalista per informare in modo completo i cittadini. Messaggi di stima per Orlandini e di condanna per quanto avvenuto anche dal sindaco di Brindisi, Riccardo Rossi, dal Partito democratico cittadino, da Confindustria, Cgil, dal questore Ferdinando Rossi, dal sindaco di Mesagne, Toni Matarrelli, dal presidente dell'**Autorità di sistema portuale del mare Adriatico meridionale**, **Ugo Patroni Griffi**, da Fabio Marini, coordinatore regionale di Fai Antiracket Puglia, da Brindisi Bene Comune e Ance Brindisi. R.Gra. © RIPRODUZIONE RISERVATA.



La richiesta

Un tavolo di crisi per sostenere il porto di Brindisi

Un tavolo di crisi per fronteggiare il declino del porto e del retroporto industriale di Brindisi, e di governare il processo di transizione energetica connesso alla trasformazione a gas della Centrale di Cerano, con economie sostitutive in grado di garantire l'operatività del porto e i livelli occupazionali. È quanto ha chiesto Confindustria, facendo propri i contenuti della lettera inviata a governo e Regione da Ugo Patroni Griffi, presidente dell' **Autorità di sistema portuale del mare Adriatico meridionale**. Auspicata la rapida realizzazione degli interventi infrastrutturali per catalizzare nuovo traffico, e l'adozione di una road map per il rilancio del porto di Brindisi e degli altri scali legati alla Zes adriatica. (g.d.)

The collage features a newspaper clipping from 'L'Intervista' with the headline '«fondi Ue vanno spesi, così si può crescere»'. The article discusses the need to spend EU funds for growth. Below the text are two photographs: one showing Euro banknotes and another showing a crowd of people holding a large yellow sign that says 'CUP'. At the bottom of the collage is a Volkswagen advertisement for the T-Cross (€159/Mese) and T-Roc (€189/Mese) models. The advertisement lists several Volkswagen dealerships: Volkswagen Zentrum Bari, auticity BAF, Metromare, Pirella, Autopart, and auticity MATERA.

Transportonline

Brindisi

Nel porto di Brindisi accessi con permessi elettronici

Si tratta di un sistema di ultima generazione che, oltre ad aumentare il gradiente di sicurezza negli scali, consente, a chi ne fa richiesta e ne ha titolo, l'ottenimento del permesso in tempi immediati; mentre a Forze dell'ordine, personale della Security portuale e dell'**AdSP** MAM di avere rendiconto, in tempo reale, delle presenze in ambito portuale. Accedere al servizio è assolutamente semplice. Gli aventi diritto, non ancora iscritti sulla piattaforma, possono registrarsi al PCS GAIA <https://gaia.adspmam.it>. Gli interessati hanno facoltà di richiedere autorizzazioni di accesso per uno o più mezzi/personone nel porto di Brindisi. Le credenziali vengono rilasciate esclusivamente ad utenti autorizzati ad operare nell'area di security interessata. Solo per il primo accesso l'utente dovrà, preliminarmente, procedere alla richiesta di registrazione, compilando il form disponibile attraverso il link nuovo utente. Le verifiche dei permessi elettronici, presso i varchi portuali, sono effettuate con palmari in dotazione alla guardia particolare giurata presente al varco. I palmari sono collegati Wi-Fi, al sistema GAIA. Mediante la lettura del barcode con il palmare, sarà il sistema GAIA GATE a controllare, in tempo reale, il tipo di autorizzazione, il varco, l'inizio e la fine validità, il numero di accessi o la verifica se un'autorizzazione è stata revocata. Nel porto di Brindisi, il sistema si integra perfettamente con la control room, l'infrastruttura informatica complessa a supporto della security, attiva dallo scorso giugno. Dopo la fase di registrazione, e a valle delle conseguenti verifiche da parte dell'ufficio competente, si riceverà una e-mail di conferma o di diniego della richiesta. Brindisi, porto sempre più smart commenta il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale Ugo Patroni Griffi - L'imponente infrastruttura informatica di cui è dotato, e che ci fa essere esempio di best practice tra le **AdSP** in Italia, ci consente di apportare continui upgrades nelle performance dei nostri porti, con l'obiettivo di agevolare gli utenti, le cui richieste vengono processate tempestivamente, ma anche il lavoro degli operatori di Security portuale". Si è aperta una nuova era, quella delle smart borders, le frontiere intelligenti, in cui le procedure amministrative sfruttano le moderne tecnologie digitali 4.0 (Internet of things IoT, Blockchain, intelligenza artificiale). Un processo che già ci sta portando alla completa digitalizzazione dei procedimenti di imbarco e di sbarco, di ingresso e di uscita dai nodi portuali (gate automation); della verifica sul processo logistico di stoccaggio e controllo merci; e del pagamento delle tasse di ancoraggio e portuali. "Un processo virtuoso - conclude il presidente che ci consentirà di ridurre, se non eliminare, le diseconomie di scala che naturalmente si creano in un porto. Unitamente alla realizzazione e al completamento dei nuovi accosti di Sant'Apollinare e della relativa viabilità, una volta a regime e non appena l'area sarà resa fruibile, il nuovo sistema permetterà ai cittadini l'accesso all'area archeologica di Sant'Apollinare, il cui recupero alla pubblica fruizione andrà di pari passo con la realizzazione dei nuovi ormeggi. Fonte: EUROMERCI



Nel porto di Brindisi accessi 'elettronici'

BARI Dal 1° gennaio 2020 si accede nel porto di Brindisi con permessi elettronici, dotati di barcode. Si tratta di un sistema di ultima generazione che, oltre ad aumentare il gradiente di sicurezza negli scali, consente, a chi ne fa richiesta e ne ha titolo, l'ottenimento del permesso in tempi immediati; mentre a Forze dell'Ordine, personale della Security portuale e dell'AdSP MAM di avere contezza, in tempo reale, delle presenze in ambito portuale. Accedere al servizio è assolutamente semplice. Gli aventi diritto, non ancora iscritti sulla piattaforma, possono registrarsi al PCS GAIA <https://gaia.adspmam.it>. Gli interessati hanno facoltà di richiedere autorizzazioni di accesso per uno o più mezzi/personone nel porto di Brindisi. Le credenziali vengono rilasciate esclusivamente ad utenti autorizzati ad operare nell'area di security interessata. Solo per il primo accesso l'utente dovrà, preliminarmente, procedere alla richiesta di registrazione, compilando il form disponibile attraverso il link Nuovo utente. Dopo la fase di registrazione, e a valle delle conseguenti verifiche da parte dell'Ufficio competente, si riceverà una e-mail di conferma o di diniego della richiesta. Brindisi, porto sempre più smart commenta il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale Ugo Patroni Griffi. L'imponente infrastruttura informatica di cui è dotato, e che ci fa essere esempio di best practice tra le AdSP in Italia, ci consente di apportare continui upgrades nelle performance dei nostri porti, con l'obiettivo di agevolare gli utenti, le cui richieste vengono processate tempestivamente, ma anche il lavoro degli operatori di Security portuale. Si è aperta una nuova era continua Patroni Griffi quella delle smart borders, le frontiere intelligenti, in cui le procedure amministrative sfruttano le moderne tecnologie digitali 4.0 (Internet of Things IoT, Blockchain, intelligenza artificiale). Un processo che già ci sta portando alla completa digitalizzazione dei procedimenti di imbarco e di sbarco, di ingresso e di uscita dai nodi portuali (Gate automation); della verifica sul processo logistico di stoccaggio e controllo merci; e del pagamento delle tasse di ancoraggio e portuali. Un processo virtuoso conclude il presidente che ci consentirà di ridurre, se non eliminare, le diseconomie di scala che naturalmente si creano in un porto. Unitamente alla realizzazione e al completamento dei nuovi accosti di Sant'Apollinare e della relativa viabilità, una volta a regime e non appena l'area sarà resa fruibile, il nuovo sistema permetterà ai cittadini l'accesso all'area archeologica di Sant'Apollinare, il cui recupero alla pubblica fruizione andrà di pari passo con la realizzazione dei nuovi ormeggi. Le verifiche dei permessi elettronici, presso i varchi portuali, sono effettuate con palmari in dotazione alla guardia particolare giurata presente al varco. I palmari sono collegati Wi-Fi, al sistema GAIA. Mediante la lettura del barcode con il palmare, sarà il sistema GAIA GATE a controllare, in tempo reale, il tipo di autorizzazione, il varco, l'inizio e la fine validità, il numero di accessi o la verifica se un'autorizzazione è stata revocata. Nel porto di Brindisi, il sistema si integra perfettamente con la control room, l'infrastruttura informatica complessa a supporto della security, attiva dallo scorso giugno.



Violenza all' esterno dell' abitazione: giornalista picchiato con calci e pugni

Una carriera lunga più di 40 anni e mai, prima d' ora, una disavventura simile. Marcello Orlandini, cronista prima di tutto, direttore del giornale online Brindisi Report.it, si era recato sul posto giovedì notte per documentare i fatti personalmente. Un dramma, un fatto di cronaca simile a tanti altri ma con il suo contenuto di dolore e rabbia, sfociati però stavolta in una aggressione feroce. Come lui anche altri giornalisti erano lì in contrada Malandrino, ognuno con i propri mezzi e con le proprie esigenze. Carta stampata, tv, tempo reale, il giornale di domani. È stato pestato da un gruppo di persone che si trovava lì e che evidentemente non aveva gradito la presenza della stampa. Uomini e donne non identificati, dal volto rimasto coperto dall' oscurità fitta di una stradina di campagna. «Mi sono avvicinato al cancello racconta Orlandini, 66 anni ma non l' ho oltrepassato. Cercavo i colleghi, i poliziotti. Si è avvicinata una persona e mi ha chiesto chi fossi. Mi sono qualificato, gli ho detto di essere un giornalista e che mi trovavo lì per documentare i fatti. Mi ha sferrato un pugno in faccia». Pochi istanti dopo un capannello di persone lo ha circondato. Continuando a colpirlo con pugni e calci. Il cellulare ridotto in pezzi: «Ho gridato polizia, polizia! e sono subito intervenuti ad aiutarmi. Volevano chiamare l' ambulanza, ma non era necessario. Sono andato al pronto soccorso per tutti gli accertamenti del caso». Gli è stato diagnosticato un trauma cranico da monitorare per 48 ore. Non sono state rilevate altre gravi lesioni, se non qualche livido. Al di là del dolore fisico, resta però la paura per quanto accaduto. E le amare considerazioni sul vile gesto subito, in una situazione sì concitata, ma in cui gli operatori dell' informazione altro non facevano che documentare i fatti in presa diretta. Il proprio mestiere, insomma. Molti sono gli attestati di solidarietà recapitati ad Orlandini. L' Assostampa, tanto per cominciare, che ha annunciato anche di volersi costituire parte civile, sentita l' Fnsi, nell' eventuale processo che potrebbe essere celebrato nei confronti degli aggressori, qualora dovessero essere individuati. Il giornalista ha infatti sporto querela presso il commissariato di polizia nel primo pomeriggio di ieri. Vicinanza anche dal consiglio dell' Ordine dei giornalisti della Puglia. L' aggressione è scaturita quando il collega è stato scritto in una nota - ha detto di essere un giornalista. L' Ordine esprime così solidarietà al collega colpevole' soltanto di aver fatto fino in fondo il suo lavoro, andando di persona sul posto per raccogliere tutti gli elementi che servono a un giornalista per informare in modo completo i cittadini. L' episodio, pur in un contesto delicato com' è il luogo dove si è consumato un delitto, rivela il clima d' odio che sempre più frequentemente colpisce gli operatori dell' informazione e che non possiamo non stigmatizzare. Messaggi di stima per Orlandini e di condanna per quanto avvenuto anche dal sindaco di Brindisi, Riccardo Rossi, dal Partito democratico cittadino, da Confindustria, Cgil, dal questore Ferdinando Rossi, dal sindaco di Mesagne, Toni Matarrelli, dal presidente dell' **Autorità di sistema portuale** del mare Adriatico meridionale, Ugo Patroni Griffi, da Fabio Marini, coordinatore regionale di Fai Antiracket Puglia, da Brindisi Bene Comune e Ance Brindisi. R.Gra.



Quotidiano di Puglia (ed. Brindisi)

Brindisi

© RIPRODUZIONE RISERVATA.

Brindisi Report

Brindisi

Il direttore Orlandini aggredito mentre faceva il suo lavoro: gli attestati di solidarietà

Il direttore di BrindisiReport.it colpito con calci e pugni in contrada Malandrino, nelle campagne di Ostuni, dove si era recato per raccogliere informazioni sul grave fatto di cronaca avvenuto giovedì sera

Giungono attestati di solidarietà nei confronti del nostro collega Marcello Orlandini, direttore di BrindisiReport.it, picchiato con calci e pugni mentre faceva il suo lavoro di giornalista in contrada Malandrino, nelle campagne di Ostuni, dove si era recato per raccogliere informazioni sul grave fatto di cronaca riguardante la morte di una donna uccisa da un proiettile partito, stando a una prima ricostruzione dei fatti, accidentalmente da una pistola impugnata dal marito. Poco dopo l' 1 di notte, mentre si avvicinava alla villetta in cui si è consumata la tragedia, Orlandini è stato avvicinato da una persona che gli ha chiesto chi fosse. Pensando si trattasse di un poliziotto, il collega si è qualificato come giornalista. A quel punto è partita una violenta aggressione. Orlandini ha cercato riparo all' interno dell' abitazione, dove si trovavano le forze dell' ordine. Ma più persone lo hanno bloccato e lo hanno fatto cadere per terra, continuando a colpirlo con violenza. Dopo qualche minuto un poliziotto è intervenuto in soccorso del giornalista, ponendo fine all' aggressione. In aiuto di Orlandini sono intervenuti anche il dirigente del commissariato di Ostuni e la dirigente della Squadra Mobile della questura di Brindisi. Il giornalista si è recato autonomamente presso l' ospedale della Città Bianca, dove è stato sottoposto a una Tac toracica. Dovrà restare 48 ore in osservazione. In mattinata sposterà denuncia presso il commissariato di Ostuni. La solidarietà del questore Il questore di Brindisi, Ferdinando Rossi, in mattinata ha contattato il giornalista per sincerarsi sulle sue condizioni e manifestargli la sua solidarietà. La solidarietà del presidente dell' **Autorità di Sistema portuale** Il presidente Ugo Patroni Griffi, il Management e tutto lo Staff di #adspmam esprimono solidarietà al direttore della Testata giornalistica BrindisiReport.it, Marcello Orlandini, aggredito la scorsa notte mentre svolgeva il suo lavoro. Al giornalista l' augurio di una pronta guarigione, con l' auspicio che tali episodi di intolleranza e di violenza nei confronti dei giornalisti e della libertà di stampa non accadano mai più.

BRINDISIREPORT Cronaca

Il direttore Orlandini aggredito mentre faceva il suo lavoro: gli attestati di solidarietà

Il direttore di BrindisiReport.it colpito con calci e pugni in contrada Malandrino, nelle campagne di Ostuni, dove si era recato per raccogliere informazioni sul grave fatto di cronaca avvenuto giovedì sera

Mediaset 10 gennaio 2020

I più letti di oggi

- Devesi critica da vicino l'arrivo di...
- Alcuni si fidano e prendono in serio...
- Regione, consiglio della di...
- Procedo al rinvio di tutto...

C lungono attestati di solidarietà nei confronti del nostro collega Marcello Orlandini, direttore di BrindisiReport.it, picchiato con calci e pugni mentre faceva il suo lavoro di giornalista in contrada Malandrino, nelle campagne di Ostuni, dove si era recato per raccogliere informazioni sul grave fatto di cronaca riguardante la morte di una donna uccisa da un proiettile partito, stando a una prima ricostruzione dei fatti, accidentalmente da una pistola impugnata dal marito.

Poco dopo l'1 di notte, mentre si avvicinava alla villetta in cui si è consumata la tragedia, Orlandini è stato avvicinato da una persona che gli ha chiesto chi fosse. Pensando si trattasse di un poliziotto, il collega si è qualificato come giornalista. A quel punto è partita una violenta aggressione. Orlandini ha cercato riparo all'interno dell'abitazione, dove si trovavano le forze dell'ordine. Ma più persone lo hanno bloccato e lo hanno fatto cadere per terra, continuando a colpirlo con violenza.

Dopo qualche minuto un poliziotto è intervenuto in soccorso del giornalista, ponendo fine all'aggressione. In aiuto di Orlandini sono intervenuti anche il dirigente del commissariato di Ostuni e la dirigente della Squadra Mobile della questura di Brindisi. Il giornalista si è recato autonomamente presso l'ospedale della Città Bianca, dove è stato sottoposto a una Tac toracica. Dovrà restare 48 ore in osservazione. In mattinata sposterà denuncia presso il commissariato di Ostuni.

GIOIA TAURO

Cumuli di rifiuti, fogna e ratti in libertà

Nel giorno in cui il ministro per il Sud, Giuseppe Provenzano, farà visita al porto di Gioia Tauro tornato dopo anni di crisi assumere una posizione di leadership nel Mediterraneo grazie alle attività di rilancio messe in atto dall'**Authority** e dal nuovo terminalista, il Garante regionale per l'Infanzia Marziale, con il sostegno di maggioranza e opposizione, stimolato anche dalla costante attenzione della Gaz - zet ta, ha deciso di intraprendere un sit-in di protesta per accendere i riflettori sulla Ciambra. Definire emergenza spazzatura una situazione così drammatica sarebbe del tutto inappropriato: è un vero e proprio disastro ambientale, con un quadro igienico-sanitario catastrofico. Siamo tornati in quelle lande desolate con l'ex presidente del Consiglio comunale Santo Bagalà, intenzionato ad illustrare ai giovani del quartiere il progetto Guida bene a Gioia Tauro, finanziato dal ministero dei Trasporti, che partirà a fine mese e che, grazie alla collaborazione del Comune, del Lions Club Piana di Gioia, di Unasca e Confarca e delle quattro parrocchie cittadine mira a formare 100 ragazzi di famiglie disagiate sulla sicurezza stradale e sulla legalità consentendo loro il conseguimento gratuito della patente e favorendo al contempo le relazioni sociali e l'inserimento nel mondo del lavoro. Molti di loro però sono analfabeti: «Non sappiamo leggere evidenza - no ad occhi bassi ci servirebbe una scuola serale». Servizio che si concretizzerà assicura l'assessore Guerrisi archiviata a fine mese l'approvazione dei bilanci degli anni precedenti. Mentre discutiamo centinaia di ratti ci danzano intorno, attraversano baldanzosi la strada, brulicano sui cumuli di spazzatura ammassati ai bordi, piroettano sulle pozzanghere di fogna. L'aria è malsana. C'è di tutto: plastica, copertoni, vecchi elettrodomestici, inerti, mobili, sacchi neri, rifiuti organici. Una mega discarica a cielo aperto che si alimenta giorno dopo giorno anche per mano dei residenti. Lasciamo la Ciambra, con l'acre in gola. Bagalà decide di scrivere al Prefetto, al Garante e al sindaco: «Questo quartiere non può più vivere in modo primordiale. Siamo nel 2020 e tutto ciò è inconcepibile e disumano». d.l.



Automar SpA acquisisce il 100% del terminal

GIOIA TAURO Automar SpA ha recentemente completato l'acquisizione di AutoTerminal Gioia Tauro (ATGT) SpA, rilevando il rimanente 50% del suo capitale societario dal gruppo tedesco BLG Logistics. La società acquisita, rinominata Automar Gioia Tauro SpA, verrà poi incorporata in Automar SpA. Il terminal di Gioia Tauro nasce nel 1999 ad opera del gruppo BLG Logistics, leader europeo nel settore della movimentazione dei veicoli e nelle attività connesse a valore aggiunto. Nel 2016 Automar SpA rileva il 50% delle azioni di ATGT, mettendo il terminal al servizio dei collegamenti car carrier del Gruppo Grimaldi. Attualmente il terminal ATGT si estende su un'area di 320.000 mq, con una capacità di stoccaggio di circa 18.000 veicoli. È dotato di un centro PDI di 2.400 mq e di tre binari di raccordo ferroviario. Fondata nel 1974, Automar SpA è un'azienda leader nei servizi di logistica integrata nel Sud Italia. Nata come filiale italiana del Gruppo Walon France, nel 1996 è stata acquisita da un gruppo di operatori logistici leader nel settore, che le hanno lasciato piena autonomia gestionale. Oggi è una società partecipata da Bertani SpA, Grimaldi Group SpA e Mercurio SpA. d.l. ATGT si estende su un'area di 320 mila mq e può stoccare circa 18 mila veicoli.



Automar completa l'acquisizione di AutoTerminal a Gioia Tauro

PONTECAGNANO Automar S.p.A. ha recentemente completato l'acquisizione di AutoTerminal Gioia Tauro (ATGT) S.p.A., rilevando il rimanente 50% del suo capitale societario dal gruppo tedesco BLG Logistics. La società acquisita, rinominata AutoMar Gioia Tauro S.p.A., verrà successivamente incorporata in Automar S.p.A. Il terminal per lo stoccaggio e la movimentazione di automobili di Gioia Tauro nasce nel 1999 ad opera del gruppo BLG Logistics, leader europeo nel settore della movimentazione dei veicoli e nelle attività connesse a valore aggiunto. Nel 2016 Automar S.p.A. procede a rilevare il 50% delle azioni di ATGT, mettendo il terminal al servizio dei collegamenti car carrier del Gruppo Grimaldi. Attualmente il terminal ATGT si estende su un'area di 320.000 m², con una capacità di stoccaggio di circa 18.000 veicoli. È dotato di un centro PDI di 2.400 m² e di tre binari di raccordo ferroviario. Fondata nel 1974, Automar S.p.A. è un'azienda leader nei servizi di logistica integrata nel Sud Italia. Grazie ad una lunga collaborazione con i maggiori costruttori di veicoli, oggi Automar S.p.A. vanta un'esperienza unica ed un elevato know-how nella logistica e nel trasporto di veicoli. Nata come filiale italiana del Gruppo Walon France, nel 1996 Automar S.p.A. è stata acquisita da un gruppo di operatori logistici leader nel settore, lasciandole piena autonomia gestionale. Oggi Automar S.p.A. è una società partecipata da Bertani S.p.A., Grimaldi Group S.p.A. e Mercurio S.p.A.



Dopo due anni negativi Gioia Tauro torna a crescere

GIOIA TAURO Torna il sereno nel porto calabro dopo le due annualità di congiuntura negativa, registrate nel 2017 e nel 2018. Lo scalo ha chiuso in positivo l'anno appena concluso, con l'asticella dei traffici posizionata verso l'alto. La politica di rilancio e di riqualificazione dell'infrastruttura portuale, messa in campo dall'**Autorità Portuale** di **Gioia Tauro** in sinergia con il nuovo management di MedCenter Container Terminal, ha iniziato a dare i suoi frutti. È, infatti, cresciuto il settore dei container con un incremento dei traffici pari all'8,4% dei TEUs e dell'8,6% delle movimentazioni, rispetto allo scorso anno, determinando una netta inversione di tendenza per lasciarsi, così, alle spalle le congiunture negative degli ultimi anni. Tutto ciò si è realizzato nonostante la crisi dei traffici registrata nel primo trimestre, culminata con un lunghissimo sciopero di nove giorni sulle banchine portuali. A conti fatti, lo scalo di **Gioia Tauro** ha totalizzato una movimentazione di 2.522.874 di TEUs e l'arrivo di 1.287 navi. Nel dettaglio, è aumentato il numero di portacontainers attraccate e lavorate presso il terminal MCT che ha generato un relativo incremento del 5,1% con un innalzamento dei movimenti di circa 1,6 milioni e una relativa crescita percentuale dell'8,6. Si è giunti a questo traguardo perché lo scalo calabrese, nel corso dell'anno, ha mantenuto stabile la strada del rinnovamento, concretizzando la sua politica di sviluppo mirata a definire un chiaro cambio di tendenza e porre fine al periodo buio che ha segnato, negli ultimi anni, la vita dell'infrastruttura portuale. Si tratta di un dato rilevante che riconferma **Gioia Tauro** essere il primo hub nazione nel settore del transhipment, con un andamento del traffico posizionato su risultati positivi, consolidati ormai da diversi mesi, in crescita costante già da aprile scorso. Ha contribuito a risalire la china la piena operatività degli investimenti del Terminalista attraverso un imponente progetto di rinnovamento dell'equipment in grado di rispondere alle sempre maggiori esigenze di mercato, che richiedono celerità nelle operazioni di trasbordo e di posizionamento dei container in banchina. Nel contempo, sono stati portati a termine i lavori di rifacimento dei piazzali e delle vie di corsa per assicurare la celere mobilità delle gru di banchina e dei mezzi meccanici di movimentazione dei containers, garantendone altresì la piena sicurezza del lavoro. In sinergia, inserito nello stesso percorso di rilancio dell'intera infrastruttura portuale, e al fine di mantenere il primato nazionale della profondità dei fondali del canale portuale (pari a 18 metri), l'**Autorità Portuale** di **Gioia Tauro** ha avviato un programma triennale di lavori di manutenzione ordinaria dei fondali portuali per una spesa di 3,5 milioni di euro. Per completare la piena funzionalità del terminal, l'**Autorità Portuale** contribuirà con un investimento di oltre 8 milioni di euro, nel biennio 2020-2022, destinato a finanziare i lavori di risanamento di banchina dei tratti A e B e l'adeguamento strutturale della pavimentazione nel tratto C con l'obiettivo di incrementarne la sua complessiva portanza. In un generale clima di rilancio, e a dare man forte alla nuova tendenza registrata a **Gioia Tauro** sono stati, anche, gli addetti allo scalo. Grazie alla loro riconosciuta professionalità, hanno recuperato la necessaria produttività che, con lo sguardo alla lavorazione oraria, ha generato una crescita del 2,8 per cento sulle navi madri mentre sui feeder è stato raggiunto un incremento del 3 per cento. Attendiamo il 2020 ha dichiarato il commissario straordinario Andrea Agostinelli per certificare un completo rilancio dei traffici portuali, che ha già dato i suoi frutti sin dal secondo semestre del 2019. Ora, ha aggiunto Agostinelli ogni sforzo dell'**Autorità Portuale** andrà profuso nella realizzazione dei collegamenti ferroviari con la rete nazionale e nella valorizzazione del gateway ferroviario, ormai realizzato. Di tutto questo



La Gazzetta Marittima

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi e Villa San Giovanni

abbiamo avuto positivi riscontri dal ministro De Micheli, e di questo parleremo nei prossimi giorni con i candidati alle prossime elezioni regionali.

Il Dispaccio

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi e Villa San Giovanni

La senatrice Abate (M5S): "Ecco gli obiettivi raggiunti"

"Con l' approvazione della Legge di Bilancio per il 2020 s' è chiuso il mio primo anno e mezzo di lavoro in Senato. Con l' occasione, per rispondere a delle strumentali critiche ricevute nelle scorse settimane, ho deciso di raccontare in modo unitario quanto fatto in questi quasi diciotto mesi dei due Governi a guida di Giuseppe Conte che hanno visto il M5S sempre protagonista e a lavoro per i territori, Sibaritide compresa. Dopo circa un mese dalla mia elezione arrivò il no definitivo al pozzo di prospezione nei Laghi di Sibari e alle istanze di trivellazione di Apennine Energy Srl nell' area compresa tra la Sibaritide e il Golfo di Taranto frutto di 4 anni di lavoro per evitare che la zona venisse distrutti. Le nostre osservazioni dimostrarono che la strada da seguire per opporsi alle istanze di trivellazione passava per le osservazioni tecnico-scientifiche e non per le aule dei tribunali visto che quasi tutti i ricorsi sono stati persi dalle Regioni. Non solo, a livello governativo si decise poi lo stop a tutti i permessi di ricerca. Nell' esercizio del mio mandato, poco tempo dopo, scongiurai la costruzione dell' hotspot nel porto di Corigliano Rossano. Il progetto di costruzione di un centro per l' accoglienza dei migranti fu ritirato. Dissi a chiare lettere che la struttura **portuale** coriglianese andava sì potenziata, ma per altri fini.

E così è stato. Nel febbraio del 2019 ci fu la visita dell' allora Ministro dei Trasporti Danilo Toninelli con il quale stabilimmo precisi interventi per il porto ma anche per la linea ferroviaria jonica e i trasporti in genere. Intesa e quotidiana è stata la mia interlocuzione con l' **autorità portuale** di Gioia Tauro e il provveditorato ai lavori pubblici di Calabria e Sicilia, che portarono al grosso risultato, così come ho comunicato prima di Natale, di avere a fine gennaio 2020 il progetto definitivo e ad aprire il servizio di luce e acqua in tutto il porto di Corigliano Rossano e non solo sulla banchina dei pescatori. Altri interventi arriveranno nei prossimi mesi visto che per la struttura di Schiavonea c' è un Piano operativo triennale che prevede, tra le altre cose, le banchine crocieristiche. Al porto, sempre grazie al mio lavoro fatto, è stato aperto in estate il distacco dei Vigili del Fuoco che ha portato molta più sicurezza in tutta l' area e, sulla scia di questo intervento, il M5S è riuscito ad ottenere un aumento del personale al distacco di Rossano portandolo da categoria D3 a D4 (altro risultato fondamentale) ma sto già lavorando per portarlo a categoria D5, il livello massimo previsto, di modo da avere ancora più vigili del fuoco sul territorio. Altro risultato raggiunto, una delle mie tre promesse elettorali, è stato l' avvio del Frecciargento della Sibaritide (Sibari-Bolzano via Roma). Il fondamentale treno, dopo tanto lavoro e tanti sacrifici fatti perché ogni volta sembrava esserci un intoppo che rischiava di far saltare tutto, è partito per la prima volta il 16 settembre dello scorso anno dalla stazione di Sibari in direzione Bolzano passando per Roma e da allora è stato un successo. Numeri importanti e un futuro più roseo per tutte le strutture turistiche di tutta la Sibaritide. Un passo fondamentale, non l' unico chiaramente, per il rilancio dei trasporti fascia jonica. E proprio in queste ore ho dato notizia che la stazione di Sibari sarà inserita ufficialmente nel circuito "Sala Blu" che garantisce il servizio di assistenza alle persone con disabilità e a ridotta mobilità gestito da Rete Ferroviaria Italiana. In Italia ne esistono soltanto una quindicina. Un altro risultato raggiunto ha riguardato anche il Parco archeologico della Sibaritide (che visitiamo insieme alla collega senatrice e archeologa Margherita Corrado) e pochi mesi dopo arrivarono una serie di investimenti e l' istituzione dell' autonomia gestionale della struttura che avrà un suo management e non sarà più legato a filo doppio ad altri uffici superiori. Un importante decisione per gestire marketing e investimenti per il rilancio del secondo, per importanza, sito archeologico del Sud Italia. Nella Sibaritide e





Il Dispaccio

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi e Villa San Giovanni

Alto Ionio, continuando anche il lavoro come referente per il Ministro del Sud Barbara Lezzi, sono arrivati fondi (dieci milioni di euro) anche per la creazione della stazione marina di Amendolara. Altra cosa importante contenuta nel decreto decreto-legge "Emergenze agricole", voluto dal Governo per il rilancio dei settori agricoli in crisi, con un ordine del giorno ho impegnato l' esecutivo a prevedere la possibilità di porre in essere, mediante appositi interventi normativi, misure di sostegno per la creazione di consorzi di produttori di agrumi al fine di: riunire tutti gli operatori, ivi compresi coloro che sono attualmente collocati ai margini dei processi di aggregazione, valorizzare tutte le tipologie di agrumi prodotti, elaborare e condividere strategie comuni a tutela dell' intero comparto agrumicolo, in termini di produzione, commercializzazione e distribuzione in Italia e all' estero. Un problema grave in tutta la Piana di Sibari perché, ad esempio, per le clementine, la cui produzione è di circa 572.000 tonnellate (dato dell' annualità 2016-2017) su base nazionale, 114.400 tonnellate sono ad esclusivo appannaggio delle Organizzazioni di Produttori, mentre la rimanente produzione di 457.600 tonnellate è in dotazione alle miriadi di operatori commerciali privati. Cioè l' 80% del mercato delle clementine non è organizzato e i piccoli produttori sono vittima del mercato e delle grandi aziende che lo cannibalizzano. Altri risultati in materia agricola riguardano l' installazione da parte della Regione e del Consorzio di bonifica dei contatori per il controllo dell' acqua erogata ai fondi terrieri. La reintroduzione di tutta la Sibaritide nel piano per l' erogazione di altre quote di gasolio agricolo per combattere i cambiamenti climatici e la crisi idrica. Grazie al mio lavoro in commissione "Agricoltura", poi, è stato ritirato l' emendamento che prevedeva l' istituzione del Programma per l' eliminazione dei "sussidi ambientalmente dannosi" (a livello nazionale) che dovrà definire anche l' impiego di eventuali misure compensative per i soggetti economici ed i settori oggetto della riduzione graduale dei predetti sussidi. La decisione è arrivata nonostante non ci fosse mai stato un automatismo tra il programma di eliminazione dei sussidi suddetto e le relative polemiche nate in merito all' eliminazione delle agevolazioni per il gasolio agricolo. Il testo, infatti, rimandava sin da subito alla costituzione di un tavolo presso la Presidenza del Consiglio di concerto con i ministeri per discutere dei sussidi ambientalmente dannosi ma è stato meglio eliminarlo proprio per evitare fraintendimenti e problemi. Ho seguito la questione ininterrottamente sin dall' inizio dando voce al settore agricolo e agli agricoltori. In molte zone, infatti, le agevolazioni sul gasolio agricolo sono state fondamentali per ovviare proprio ai problemi derivati dai cambiamenti climatici. Massima attenzione è stata rivolta alla crisi agrumicola della Calabria, infatti mi sono fatta affidare un affare assegnato in commissione "Agricoltura" al Senato e della quale abbiamo discusso insieme agli imprenditori agricoli e ai coltivatori nel corso della visita nella Sibaritide e nell' Alto e Basso Jonio dell' ex sottosegretaria del Ministero per le politiche agricole, Alessandra Pesce. Il risultato più importante in questo campo resta la presentazione (e la calendarizzazione nella prossima successiva) di un Disegno di legge per tutelare sia la filiera agricola sia il prezzo minimo dei prodotti ortofrutticoli dal titolo "Disposizioni in materia di trasparenza delle pratiche commerciali della filiera agrumicola e di elaborazione dei costi medi di produzione dei prodotti ortofrutticoli". Il Ddl introduce le linee guida sulla trasparenza delle pratiche commerciali della filiera agrumicola per assicurare ai produttori un accesso non discriminatorio nel mercato mediante la fissazione di prezzi minimi di vendita combattendo le pratiche sleali che hanno portato alla crisi attuale del settore. In chiusura d' anno, nella Legge di Bilancio 2020, con due emendamenti alla manovra e a mia firma, stanziamo fondi per il funzionamento delle CUN, le Commissioni Uniche Nazionali, che hanno il compito di vigilare e regolamentare il mercato dei prodotti agricoli, agroalimentari e ittici. Il corretto funzionamento delle CUN è necessario per monitorare l' andamento dei mercati e gli eventuali nodi critici. Particolare determinazione c' è stata da parte mia per fare approvare con un altro emendamento, sempre a mia prima firma, garantiamo un sostegno al reddito per i lavoratori dipendenti da imprese adibite alla pesca, compresi i soci lavoratori delle cooperative, nel periodo di sospensione dell' attività lavorativa stanziando 11 milioni di euro, un' indennità giornaliera onnicomprensiva pari a 30 euro. Una grande

battaglia vinta è stata fatta per far partire, dopo undici anni di denunce inascoltate da parte degli abitanti di questa contrada, i lavori del Crati ad un anno dalla tragica alluvione nelle contrade di Thurio e Ministalla che ha distrutto loro case, raccolti e greggi. La Regione ha ignorato anche due diffide ma alla fine,



Il Dispaccio

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi e Villa San Giovanni

poco prima di Natale, l' intervento è partito e si concluderà a breve. Resto adesso in attesa dell' ulteriore progetto in capo al Soggetto attuatore per il rischio idrogeologico regionale, del valore di circa otto milioni, per mettere in sicurezza un altro grande tratto del Crati che è sempre a rischio cedimento. Sono intervenuta anche su altre questioni come il disinsabbiamento del Canale degli Stombi, inquinamento e ferriti di zinco (con una interrogazione), pratiche rimborsi in agricoltura, sicurezza nella Sibaritide (con una interpellanza urgente), crisi idrica, consorzi di bonifica, quote tonno e sardella, centrali idroelettriche e a biomasse. A livello nazionale, in particolare, mi sono occupata di tematiche quali: Crisi Agrumicola, Cambiamenti Climatici, Pac, Zone Montane, Problematiche della Pesca, Riforma dell' Agea, Autonomie, Cimice asiatica e tanto altro. Il mio non vuole essere uno sterile elenco fine a se stesso ma vuole essere un risposta agli opportunisti che cercano di appropriarsi del mio lavoro e continuano a cercare di far passare il messaggio che gli eletti del M5S hanno solo scaldato la poltrona. Non è così, il Movimento 5 stelle ha dato e darà tante risposte nel nostro territorio. Questa è la mia personale risposta a questo tipo di sciacallaggio politico. Per il prossimo anno, oltre alle questioni in sospeso sulle quali non arretrerò di un millimetro, punterò la mia attenzione ancora sui trasporti. Al centro del mio lavoro, infatti, ci saranno, tra le altre cose, le arterie viarie di collegamento: in primis Sila-Mare, Sibari-Sila e Statale 106 nel tratto da Sibari a Crotone passando per Corigliano-Rossano. Mi occuperò anche del riconoscimento della certificazione Igp al finocchio di Isola di Capo Rizzuto e delle Royalty". Lo afferma in una nota Rosa Silvana Abate (M5S Senato) che elenca quelli che ritiene siano gli obiettivi raggiunti: Ø No definitivo al pozzo di prospezione nei Laghi di Sibari e alle istanze di trivellazione Ø Stop a tutti i permessi di ricerca Ø Scongiurata la costruzione dell' hotspot nel porto di Corigliano Rossano Ø Porto di Corigliano: a fine gennaio 2020 il progetto definitivo e ad aprile il servizio di luce e acqua in tutta la struttura e non solo sulla banchina dei pescatori + altri progetti Ø Apertura estiva del distaccamento dei Vigili del Fuoco nel Porto di Corigliano Ø Passaggio del distaccamento dei vigili del fuoco di Rossano da categoria D3 a D4 con relativo aumento di personale Ø Avvio del Frecciargento della Sibaritide (Sibari-Bolzano via Roma) Ø Attivazione della "Sala Blu" che garantisce il servizio di assistenza alle persone con disabilità Ø Finanziamenti al Parco archeologico della Sibaritide e istituzione dell' autonomia gestionale della struttura Ø Dieci milioni di euro per la creazione della stazione marina di Amendolara Ø Nel decreto "Emergenze agricole" un ordine del giorno per avere fondi per la creazione di consorzi di produttori di agrumi Ø Disegno di legge per tutelare sia la filiera agricola sia il prezzo minimo dei prodotti ortofrutticoli dal titolo "Disposizioni in materia di trasparenza delle pratiche commerciali della filiera agrumicola e di elaborazione dei costi medi di produzione dei prodotti ortofrutticoli" Ø Nella Legge di Bilancio 2020, con due emendamenti alla manovra e a mia firma, stanziamo fondi per il funzionamento delle CUN e, con un altro emendamento, sempre a mia prima firma, garantiamo un sostegno al reddito per i lavoratori dipendenti da imprese adibite alla pesca Ø Partenza lavori del Crati dopo 11 anni di denunce degli agricoltori e dei residenti Ø Installazione da parte della Regione e del Consorzio di bonifica dei contatori per il controllo dell' acqua erogata Ø Reintroduzione della Sibaritide nel piano per l' erogazione di altre quote di gasolio agricolo per combattere i cambiamenti climatici e la crisi idrica Ø Ritiro dell' emendamento che prevedeva l' istituzione del Programma per l' eliminazione dei "sussidi ambientalmente dannosi" che avrebbe bloccato i sussidi per l' erogazione del gasolio agricolo a livello nazionale Altri interventi: Ø disinsabbiamento del Canale degli Stombi Ø inquinamento e ferriti di zinco Ø pratiche rimborsi in agricoltura Ø sicurezza nella Sibaritide Ø crisi idrica Ø consorzi di bonifica Ø quote tonno e sardella Ø centrali idroelettriche e a biomasse A livello nazionale, in particolare, mi sono occupata di tematiche quali: Ø Crisi agrumicola Ø Cambiamenti Climatici Ø Legge di Bilancio Ø Pac Ø Autonomie Ø Problematiche della Pesca Ø Zone Montane Ø Agea Ø Cimice asiatica.

Al porto si cambia in attesa della nuova stazione marittima

Dopo il monopolio Sinergest si va verso una fase intermedia All' Autorità portuale gli 8 milioni l' anno di tasse di imbarco

OLBIA Si è ufficialmente aperta una nuova epoca per il porto Isola Bianca di Olbia. È andata in archivio una gestione praticamente monopolistica, durata circa trent' anni e affidata alla Sinergest, società la cui quota di maggioranza è oggi in capo al gruppo Onorato Armatori ed è partecipata per circa il 20 per cento dal Comune di Olbia. Dal primo gennaio 2020 si è passati a quella dell' **Autorità** di **sistema portuale** della Sardegna. L' **AdSp**, guidata da Massimo Deiana, dal prossimo mese di febbraio, con la consegna della fattura di gennaio, inizierà a incassare direttamente dalle compagnie di navigazione le tasse di imbarco. Si parla di circa 8 milioni di euro l' anno per uno dei più importanti scali passeggeri del Mediterraneo. Le concessioni. Il secondo passaggio tecnico è stato quello relativo alla stazione marittima di Olbia. Tutti i concessionari, titolari di bar, ristoranti, biglietterie delle compagnie di navigazione e le altre attività commerciali, dal primo gennaio versano un canone mensile direttamente all' **Autorità portuale**, titolare degli spazi, che precedentemente aveva dato in concessione alla Sinergest, che a sua volta incassava i canoni dai subconcessionari. Una svolta storica, dal momento che l' **AdSp** ha deciso di avocare a sé la gestione della stazione marittima, in attesa che si completi la rivoluzione che dovrebbe trasformare gli spazi attuali in un grande hub commerciale per l' accoglienza dei passeggeri: sul modello dell' aeroporto Costa Smeralda di Olbia gestito dalla Geasar. Resta da chiarire la questione relativa agli arredi, che tecnicamente sarebbero di proprietà della stessa Sinergest. Molto probabile che, in tal senso, si raggiunga un accordo amichevole tra quest' ultima e la stessa Port authority. Videosorveglianza. L' ultimo servizio il cui affidamento è stato ufficializzato ieri è quello relativo alla manutenzione del **sistema** di videosorveglianza, a supporto dei controlli degli impianti portuali di Olbia. Se lo è aggiudicato la società A.Tec. Sas., con sede a Cagliari, per un importo di circa 63 mila euro e per un periodo di 18 mesi. Con la formalizzazione dell' assunzione dei 21 lavoratori licenziati a fine anno, la Sinergest si è poi assicurata l' assegnazione del servizio di accogliimento, ricezione, smistamento ed instradamento dei veicoli in arrivo e partenza dal porto di Olbia. La Port authority aveva contestato alla Sinergest di essersi discostata dal numero iniziale di 21 assunzioni, comprendente i lavoratori destinati a quel servizio. I lavoratori richiamati erano stati 18, così aprendo la strada ai rilievi dell' ente dell' Isola Bianca. i servizi. Un tassello alla volta va così a completarsi il mosaico per la gestione del porto Isola Bianca di Olbia. Sinergest per il primo lotto. La Turmo Travel per il secondo, relativo alla gestione del servizio di trasporto interno su navetta del porto Isola Bianca. Entrambe le assegnazioni avranno una durata di 4 mesi, a partire dalla stipula del contratto e l' inizio del servizio. Resta per ora scoperto, con la possibilità di una assegnazione diretta per servizi con importi sotto la soglia comunitaria, quello per la gestione dell' info point. Sia i due autisti che i tre dipendenti dell' ufficio informazioni, di cui uno part time, dovrebbero essere riassorbiti dalle ditte subentranti nel servizio. (g.d.m.) ©RIPRODUZIONE RISERVATA.



le manutenzioni

Sistemati anche gli ultimi tasselli nel puzzle dei servizi

L' **Autorità** di **sistema portuale** della Sardegna ha pubblicato anche la procedura negoziata di importo inferiore alla soglia comunitaria per l' affidamento del servizio di "manutenzione ordinaria agli impianti degli immobili della stazione marittima e relative pertinenze per 12 mesi". Il valore del servizio è stimato in 220mila euro e sarà aggiudicato all' offerta economicamente più vantaggiosa. Nel frattempo il servizio manutenzioni, per tre mesi a decorrere dal primo gennaio scorso, è stato affidato alla ditta Quirico Taras Srl, già incaricata per le verifiche e la manutenzione degli impianti di illuminazione. I tre lavoratori, finora in carico alla Sinergest, saranno impiegati dalla stessa azienda per la durata dell' appalto. Stesso discorso per l' affidamento del servizio che riguarda la "pulizia ordinaria dei locali a uso comune della stazione marittima (la sala passeggeri, i servizi igienici, le aree pertinenziali esterne) del porto Isola Bianca", per la durata di nove mesi. (g.d.m.)



Sequestrate tre navi della Caronte&Tourist

"Pace", "Ulisse" e "Caronte" imbarcazioni ritenute «non sicure per persone a mobilità ridotta» Sono quattro gli indagati: Sergio La Cava, Luigi Genghi, Edoardo Bonanno e Vincenzo Franza

Nuccio Anselmo Messina Navi non sicure. Prive di strutture adatte per le "persone a mobilità ridotta" come i disabili, gli anziani, le gestanti. Eppure erano impiegate regolarmente per il traghettamento sulla rotta Trapani/Isole Egadi e su altre tratte, dopo l'aggiudicazione dell'appalto bandito dalla Regione Siciliana nel 2015. E nonostante le ripetute segnalazioni degli organi di controllo non sono state mai "messe a norma". Ecco l'inchiesta denominata "Alto mare" della Procura di Messina retta da Maurizio De Lucia, che nella prima mattinata di ieri ha portato al sequestro di tre navi della compagnia di navigazione Caronte&Tourist Isole Minori spa da parte della Guardia di Finanza di Palermo, in collaborazione con i colleghi di Messina. Un decreto di sequestro siglato dal gip Salvatore Mastroeni, su richiesta dei sostituti procuratori Antonio Carchietti e Roberto Conte. Gli indagati Con il provvedimento è stato disposto, nei confronti di Caronte&Tourist Isole Minori spa e dell'imprenditore 56enne Sergio La Cava, come amministratore della N.G.I. spa - incorporata nel 2017 dalla Caronte&Tourist Isole Minori spa -, il sequestro preventivo per equivalente di tre navi-traghetto ("Pace", "Caronte" e "Ulisse"), che sono attualmente impiegate nei collegamenti La Maddalena/Palau, Trapani/Isole Egadi e Palermo/Ustica, e di somme, beni e quote societarie fino alla concorrenza di oltre 3,5 milioni di euro. Cioè per l'importo globale dei contributi regionali percepiti illegittimamente. Nell'ambito della stessa inchiesta risultano indagati anche Luigi Genghi, 55 anni, consigliere e amministratore della N.G.I. spa, Edoardo Bonanno, 47 anni, ad di Caronte & Tourist Isole Minori spa, e il noto imprenditore messinese 55enne Vincenzo Franza, nella qualità di presidente di Caronte&Tourist Isole Minori spa. I reati ipotizzati sono truffa per il conseguimento di pubbliche erogazioni, falsità ideologica e frode nelle pubbliche forniture ai danni della Regione Siciliana. Nel procedimento è coinvolta come persona giuridica anche la società di navigazione. I mezzi navali sequestrati sono stati affidati ad amministratori giudiziari nominati dal gip, mentre la stessa società armatrice è stata designata come custode. L'indagine è nata dall'esposto dell'imprenditore Francesco Fontana, legale rappresentante della Traghetti delle Isole spa, società concorrente di Caronte&Tourist Isole Minori spa nella gara d'appalto per l'aggiudicazione del servizio di collegamento Trapani-Isole Egadi. La vicenda ha avuto inizio nel 2015, quando la N.G.I. spa si era aggiudicato il lotto II (Trapani-Isole Egadi) del bando di gara dell'assessorato regionale delle Infrastrutture e della Mobilità, per il servizio di collegamento marittimo, per cinque anni, tra la Sicilia e le sue isole minori. Il valore del lotto II era di circa 15.9 milioni di euro, con aggiudicazione, tramite un notevole ribasso, a 5.3 milioni di euro. Per partecipare e aggiudicarsi la gara ciascuno dei concorrenti aveva individuato una nave-traghetto (la N.G.I. spa aveva designato la "Pace"), che però doveva essere dotata di particolari caratteristiche strutturali, per consentire la navigazione in piena sicurezza anche alle persone a mobilità ridotta, come anziani, disabili, individui con disturbi sensoriali o che impiegano sedie a rotelle, gestanti. L'inchiesta Gli approfondimenti investigativi svolti dai finanziari di Palermo hanno consentito di accertare che la nave traghetto "Pace" «presenta gravi carenze tecniche e strutturali» e quindi a bordo non è «assolutamente possibile trasportare in sicurezza persone a mobilità ridotta». Queste difformità, rispetto sia alla normativa vigente che al bando di gara regionale, accertate anche



Gazzetta del Sud (ed. Reggio Calabria)**Messina, Milazzo, Tremestieri**

nel corso delle verifiche ispettive, non sono mai state sanate e non avrebbero consentito la partecipazione e l'aggiudicazione della gara alla N.G.I. spa. I finanziari hanno anche accertato il ricorso a sostituzioni irregolari del traghetto designato per la tratta Trapani-Isole Egadi, non autorizzate preventivamente dalla stazione appaltante, ma soprattutto avvenute con altri traghetti - le navi "Caronte" e "Ulisse" -, che erano ugualmente carenti dei requisiti previsti per il trasporto delle persone con mobilità ridotta. L'ammontare dei contributi regionali percepiti nell'arco di tempo tra il 2016 e il 2019, è stato quantificato dai finanziari di Palermo ad oltre 3,5 milioni di euro. Somma che "per equivalente" è al centro del sequestro deciso dal gip nei confronti della società di navigazione e dell'imprenditore Sergio La Cava. Il comandante Laganà Agli atti dell'inchiesta ci sono anche le dichiarazioni rilasciate nel luglio del 2017 ai magistrati dall'allora comandante della Capitaneria di **Porto** di Messina, Nazzareno Laganà: «Per ciò che concerne il settore P.M.R. - disse l'ufficiale ai magistrati -, per ottemperare ci volevano modifiche strutturali importanti, non risolvibili nell'immediato periodo. Per questo motivo, in data 25 marzo 2016, ho comunicato l'impossibilità al trasporto di P.M.R. al Ministero dei Trasporti che in data 21 giugno ha avallato le mie considerazioni. Il 27 novembre dello scorso anno sono stato convocato presso il Ministero dei Trasporti per una riunione riguardante proprio la questione afferente alle P.M.R.. In quella sede vi è stata una forte opposizione del Rina che sosteneva che da un punto di vista strutturale i locali della motonave Pace, adibiti alle P.M.R., fossero assolutamente idonei. Nell'aprile di quest'anno vi è stata una riunione della commissione sollecitata dal Ministero per controllare l'idoneità dei locali relativi alle navi similari alla Pace, utilizzati per le P.M.R. nello Stretto di Messina. Al riguardo, ancora oggi, ribadisco, detti locali non sono idonei al trasporto delle P.M.R., come avallato dalle commissioni. Preciso che la commissione si è riunita per ogni singola nave operante nello Stretto di Messina, e che le risultanze dei verbali sono state trasmesse al competente Ministero». «Drammi evitati solo per caso» Scrivono dal canto loro i magistrati nella richiesta di sequestro: «Appare fondato e più che mai attuale il pericolo che la libera disponibilità da parte della Ngi Spa-Caronte&Tourist Isole Minori Spa delle navi traghetto Pace, Caronte e Ulisse, adibite al servizio di collegamento marittimo di pubblico interesse per il trasporto di passeggeri, anche a mobilità ridotta, possa ulteriormente aggravare le conseguenze dei reati. Pertanto, allo stato, allo scopo di scongiurare il protrarsi e l'aggravarsi delle condotte accertate e delle loro conseguenze, è assolutamente indispensabile procedere al sequestro dei mezzi navali». E aggiungono, visto «che l'attività di trasporto marittimo di passeggeri vede un fisiologico incremento e, con esso, un ineludibile ulteriore aggravamento del rischio, nel periodo estivo, può a buon diritto affermarsi che, stante la situazione di fatto riscontrata, solo per circostanze casuali non si è mai verificato alcun evento spiacevole - quando non, autenticamente drammatico - a danno di persone a mobilità ridotta». Il gip: «Discriminati i disabili» E nel suo provvedimento il gip Salvatore Mastroeni, in un passaggio, scrive: «La gravità del provvedimento richiesto è in realtà proporzionata alla gravità estrema dell'illecito e del pericolo sotteso, alla inconcepibilità della situazione emersa. Sono in gioco, sono a rischio, sono discriminati disabili e persone in genere a mobilità ridotta. Il rischio per eventi rari ma ipotizzabili e possibili, incendio, naufragio, è di messa in pericolo della vita di queste persone, e solo un sequestro può impedire ciò. Colpisce pure, un dato economico, si riporta di seguito la tabella degli introiti delle società, per il periodo in esame, 5 milioni di euro, tra biglietti e contributi della Regione Siciliana».

Con 20 chili di droga nel trolley al porto di Messina, arrestati due gelesi

I poliziotti della Squadra Mobile di Caltanissetta e del Commissariato di Gela ieri hanno arrestato Alessandro Peritore, 28 anni, e Marco Brasile, di 49 anni, entrambi di Gela (CI), dopo essere stati trovati in possesso di 20 chili di marijuana. I due, che viaggiavano su due auto diverse, entrambe prese a noleggio, sono stati sottoposti ad un controllo da parte della Polizia agli sbarchi dei traghetti a **Messina**. I poliziotti perquisito nel bagagliaio dell'auto guidata da Brasile hanno trovato un trolley da viaggio con 20 chili di marijuana. Successivamente sono state perquisite anche le abitazioni di Gela dei due arrestati. In casa del 49enne sono stati sequestrati 6,5 grammi di cocaina e 96 munizioni da caccia detenute irregolarmente. In casa di Peritore sono stati sequestrati 3 grammi di marijuana. I due sono stati arrestati per il reato di detenzione ai fini di spaccio di sostanze stupefacenti in concorso e sono stati portati nella casa circondariale di **Messina**.

BlogSicilia » CALTANISSETTA » CRONACA

Con 20 chili di droga nel trolley al porto di Messina, arrestati due gelesi

IN CARCERE ALESSANDRO PERITORE E MARCO BRASILE

di Redazione | 10/01/2020

Ritorna alla lista delle notizie su [Messaggio](#)

I poliziotti della Squadra Mobile di Caltanissetta e del Commissariato di Gela ieri hanno arrestato Alessandro Peritore, 28 anni, e Marco Brasile, di 49 anni, entrambi di Gela (CI), dopo essere stati trovati in possesso di 20 chili di marijuana.

I due, che viaggiavano su due auto diverse, entrambe prese a noleggio, sono stati sottoposti ad un controllo da parte della Polizia agli sbarchi dei traghetti a **Messina**. I poliziotti perquisito nel bagagliaio dell'auto guidata da Brasile hanno trovato un trolley da viaggio con 20 chili di marijuana.

Successivamente sono state perquisite anche le abitazioni di Gela dei due arrestati. In casa del 49enne sono stati sequestrati 6,5 grammi di cocaina e 96 munizioni da caccia detenute irregolarmente. In casa di Peritore sono stati sequestrati 3 grammi di marijuana. I due sono stati arrestati per il reato di detenzione ai fini di spaccio di sostanze stupefacenti in concorso e sono stati portati nella casa circondariale di **Messina**.

Droga sequestrata dalle "spade" napoletane | C'è anche un ricercato a Catania.

Il traffico di droga gestito dal titolare di Tompe Busceti di Catania, aveva contatti con salerini e colombiani (FOTO)

Altrecento chili di droga gli ospiti di un centro accoglienza: arrestati un senegalese e un gambiano (FOTO)

Ultimissime

- 10/01/2020 - Spagnola abbassa nella classifica per Timoncelli, allora vede su un nuovo caso (FOTO)
- 10/01/2020 - Stop ai bandi alle zone di crisi di Ennisi e Caltanissetta (FOTO) (FOTO)
- 10/01/2020 - Impugnato il contratto di lavoro per il personale di pulizia per il caso di Ennisi
- 10/01/2020 - Invernal e Caltanissetta: centro dopo 4 giorni di agonia
- 10/01/2020 - Polizia dell'autostrada al taglio le vie con la grande di collinaria
- 10/01/2020 - Ufficio carabinieri, arrivo di un'autostrada indaga per strada pedana

Almanacco a VISTO da WEB

Messina Ora

Messina, Milazzo, Tremestieri

Trovati con 20 chili di marijuana nel trolley, arrestati al porto di Messina

I poliziotti della Squadra Mobile di Caltanissetta e del Commissariato di Gela, coadiuvati dalla Squadra Mobile di Messina, ieri hanno tratto in arresto due gelesi Peritore Alessandro, pregiudicato di 28 anni, e Brasile Marco, incensurato di 49 anni, in quanto trovati in possesso di 20 chilogrammi di sostanza stupefacente del tipo marjuana. I due uomini,

I poliziotti della Squadra Mobile di Caltanissetta e del Commissariato di Gela, coadiuvati dalla Squadra Mobile di **Messina**, ieri hanno tratto in arresto due gelesi Peritore Alessandro, pregiudicato di 28 anni, e Brasile Marco, incensurato di 49 anni, in quanto trovati in possesso di 20 chilogrammi di sostanza stupefacente del tipo marjuana. I due uomini, che viaggiavano su due auto diverse, entrambe prese a noleggio, hanno attirato l'attenzione degli investigatori della Polizia di Stato che stavano svolgendo un servizio di polizia agli sbarchi dei traghetti a **Messina**, nel corso del quale stavano controllando diverse autovetture. La circostanza che entrambe le auto noleggiate fossero condotte da due soggetti provenienti da Gela, che hanno concordemente riferito che si conoscevano, ha incuriosito i poliziotti che hanno proceduto alla perquisizione di ciascuno dei soggetti controllati e dei loro mezzi. Nel bagagliaio dell'auto condotta dal Brasile i poliziotti hanno trovato un trolley da viaggio contenente 20 chilogrammi di marijuana. Altre perquisizioni sono state eseguite presso le abitazioni gelesi dei due arrestati e, in casa del Brasile, sono stati sequestrati 6,5 grammi di cocaina e 96 munizioni da caccia detenute irregolarmente; mentre in casa del Peritore sono stati sequestrati 3 grammi di marijuana. Al termine delle operazioni di polizia i due arrestati per il reato di detenzione ai fini di spaccio di sostanze stupefacenti in concorso, sono stati condotti presso la casa circondariale di **Messina** a disposizione dell'A.G. Partecipa alla discussione. Commenta l'articolo su [Messinaora.it](https://www.messinaora.it).

The screenshot shows the homepage of the website 'MESSINAORA.IT', which is described as 'IL PRIMO NETWORK MULTIMEDIALE INCREMENTALE A MESSINA'. The main article headline reads: 'Trovati con 20 chili di marijuana nel trolley, arrestati al porto di Messina' dated 10 GENNAIO 2020. The article text is partially visible, mentioning the arrest of Peritore Alessandro and Brasile Marco. To the right of the article, there are several advertisements for cars, including 'SE TI BESSA LA Cucinotta!', 'Samma Crossover Kia', and 'KADJAR'. At the bottom right, there is an advertisement for 'ondesomare' with the text 'In dicembre 2019' and '10 DICEMBRE 2019'.

La Sicilia

Catania

Interporto, ordigni bellici a Bicocca aprono confronto su costi dell' opera

Cesare La Marca L' avvio dei lavori da 20 milioni di euro per il polo intermodale dell' Interporto nell' area di Bicocca alla zona industriale resta fissato come previsto entro la prima metà di febbraio, con un "ma" che sembra voler ricordare che guerre e bombardamenti non sono di solito una buona soluzione alle crisi internazionali, 75 anni addietro come oggi. In questo caso tocca ancora fare i conti con ordigni bellici risalenti al secondo conflitto mondiale, potenzialmente presenti nel sottosuolo all' interno della vastissima area di cantiere del polo intermodale di Bicocca, che stanno creando un ostacolo "economico" che si sta cercando di superare tra Interporto e associazione temporanea d' imprese aggiudicataria dei lavori. È avvenuto infatti che nelle fasi preliminari dell' intervento siano già stati rinvenuti e messi in sicurezza due ordigni bellici, a una profondità di circa quattro metri, nell' area di Bicocca a nord del polo logistico, circostanza che ha avuto i suoi effetti. «L' impresa ha chiesto una revisione dei prezzi a cui io mi sono opposto, e di cui discuteremo in un incontro che si svolgerà nei prossimi giorni, in questa fase resta confermato l' avvio dei lavori entro metà febbraio», spiega il presidente dell' Interporto Rosario Torrisi Rigano. «La questione riguarda in particolare il montante ore degli operai specializzati e i mezzi in più che l' impresa ritiene di dover impiegare per la messa in sicurezza dell' area, ma da parte nostra riteniamo che una ditta specializzata per questi interventi di bonifica debba già fare parte della struttura dell' Ati, dunque cercheremo di evitare una revisione dei costi, perché stiamo parlando di soldi pubblici e ogni spesa deve essere più che giustificata». Il polo intermodale di Bicocca, per decenni impantanato in ritardi e intoppi, ha un' enorme importanza per un' area di 170mila metri quadrati, dove è prevista una riqualificazione complessiva, una piattaforma per la sosta che serve alla logistica, e soprattutto la realizzazione di due binari da 400 metri ciascuno che serviranno i treni merci e per l' interscambio tra gomma e ferro sulla tratta Siracusa-Messina. C' è da rilevare che l' opera ha un enorme valore aggiunto, l' interrimento dei binari sul tratto di Bicocca, funzionale al prolungamento della pista di Fontanarossa, nodo su cui c' è un' intesa tra Interporto e Ferrovie, oltre alla ricaduta cruciale del minor traffico di mezzi pesanti sulle strade urbane. In vista c' è una collaborazione con l' **Autorità portuale**. «Si tratta di un rilancio anche turistico dell' area retroportuale - anticipa Torrisi Rigano - un grande progetto che prevede un' area attrezzata per il turismo croceristico, eliminando la bruttura dei container sulle banchine».



Frode e truffa, quattro indagati per le condizioni delle imbarcazioni della Caronte & Tourist sulle rotte Palermo -Ustica e Trapani -Egadi

Traghetti a rischio, scattano i sequestri

Tre navi non sarebbero adatte al trasporto di persone con limitata capacità di muoversi Sigilli a un patrimonio da tre milioni e mezzo. L'azienda: «Il servizio non sarà interrotto»

PALERMO Il viaggio in alto mare sarebbe stato mitologico solo nel nome dei traghetti che solcavano le onde diretti alle Isole minori. A bordo sulla «Pace», sulla «Caronte» e sull'«Ulisse», da Palermo per Ustica e da Trapani per le Egadi, niente era come doveva essere sul tema della sicurezza di una parte di pendolari, quelli con una mobilità ridotta. Dai bagni, all' ascensore, all' assistenza a bordo: nessun rispetto delle norme stabilite da leggi e contratti, eppure la «nave andava», sfidando controlli, richiami e la buona sorte. Nessun incidente, ma poteva succedere e sarebbero stati guai. Ieri la guardia di Finanza di Palermo ha «gettato l' ancora»: tre traghetti della Caronte&Tourist sono stati bloccati nei porti, sequestrati assieme al patrimonio della società messinese, ben tre milioni e mezzo di euro che restano congelati. Nell' inchiesta finiscono gli amministratori delegati della Navigazione Generale Italiana Sergio La Cava, 56 anni, e Luigi Gen chi, di 55, il presidente della Caronte&Tourist Vincenzo Franza, di 55, e l' amministratore delegato Edoardo Bonanno, di 43. «Ma il traffico non avrà ripercussioni e sarà regolare scrive in una nota la società - il prov vedimento dell' autorità giudiziaria, relativo a questioni interpretative delle attuali normative in materia di trasporto di persone a mobilità ridotta, non inficia la continuità dell' esercizio dei collegamenti marittimi, che quindi procedono nei termini ordinariamente previsti». Le contestazioni sono due e si intersecano indissolubilmente: truffa e frode in pubbliche forniture ai danni della Regione Sicilia. I reati contestati hanno una consequenzialità. La pri ma, infatti, riguarda le norme di sicurezza utilizzate nelle tratte per le Isole minori, che dovevano rispondere a precisi requisiti per potere trasportare in sicurezza persone con mobilità ridotta. Cosa succedeva invece? «Non solo disabili, ma chiunque abbia ridotte capacità motorie, anziani, gestanti non vedenti, chi usa una carrozzina deve potere viaggiare senza discriminazioni - dice il colonnello della Finanza Gianluca Angelini -. Per vincere la gara d' appalto, era con dizione indispensabile che i mezzi avessero precise dotazioni di sicurezza. Parliamo di percorsi dedicati, scivoli, ascensori accessibili che collegavano le diverse parti della nave. La loro assenza provoca un potenziale rischio nello spostamento in caso di un incendio, di un evento calamitoso, che imponga di abbandonare la nave in modo veloce queste persone sarebbero rimaste abbandonate al loro destino. Abbiamo accertato che tutti i traghetti che facevano queste tratte non avevano i dispositivi di sicurezza. Siamo arrivati prima, per fortuna, che potesse scapparci il morto». Questa è la ipotizzata frode nelle pubbliche forniture, perché è stato espletato un servizio pubblico finanziato dalla Regione senza rispettare le regole contrattuali. Dal primo al secondo reato, la truffa sul conferimento di erogazioni pubbliche. «I collegamenti sono in questo caso tratte sociali - aggiunge Angelini cioè servizio di pubblica necessità Finanza. Gianluca Angelini FOTO FUCARINI che non si può non fare. La normativa prevede che la Regione deve fare una compensazione finanziaria alla società che se lo aggiudica. Se non ci fosse stata questa sovvenzione, aggiudicarsi il servizio non sarebbe stato vantaggioso, anzi la società ci avrebbe rimesso. Per ottenere l' integrazione con i fondi pubblici, devi avere tutti i requisiti richiesti dalla gara d' appalto, e quindi potere trasportare persone con mobilità ridotta. Decadendo quelle condizioni, di



Giornale di Sicilia

Palermo, Termini Imerese

fatto la Caronte ha beneficiato di circa 3,5 milioni indebitamente». E ora cosa succederà? «Abbiamo affidato i mezzi ad un amministratore giudiziario conclude Angelini -. Il traghetto in sé può navigare, ma non può trasportare quella categoria di persone. Si potrebbe intimare alla società di navigazione di trovare altre imbarcazioni adatte. Ma è chiaro che poi entrerà in ballo anche la Regione».

Le carte dell' inchiesta, disparità di trattamento per i disabili a bordo

Il gip: «La società ha nascosto la mancanza di requisiti»

«Difformità evidenti, ma celate con artificio». È il quadro disegnato nelle carte dell' inchiesta dal gip di Messina Salvatore Mastroeni e accertate anche dai competenti organi tecnici nel corso delle periodiche attività ispettive: «Quelle irregolarità non sono mai state sanate e, conseguentemente, non avrebbero consentito la partecipazione né, soprattutto, l' aggiudicazione della gara alla N.G.I. S.p.A. (ora Caronte&Tourist Isole Minori S.p.A.)». È il peccato originale sul quale ruota l' intera inchiesta sui traghetti non conformi agli standard richiesti che ieri, in attesa di una soluzione si spera rapida, sono rimasti fermi creando non pochi disagi nei collegamenti con le Isole minori. Sulle navi, infatti, vengono soprattutto trasportate le merci, cibo e medicine ed uno stop prolungato sarebbe senza dubbio dannoso. Eppure, la società che li gestisce «ha volontariamente messo in mare mezzi che non avevano i requisiti previsti, pur dichiarando invece il contrario e ignorando gli inviti a mettersi in regola». Tra i requisiti riportati nella gara d' appalto del 2015, venivano specificatamente indicato il possesso di dotazioni per le persone con mobilità ridotta (Pmr) come previsto dalla circolare del Ministero, in grado di garantire

l' accesso e la permanenza a bordo, senza discriminazioni. «Il requisito è risultato non soddisfatto - si legge nelle carte del gip -. La sistemazione crea disparità di trattamento tra i passeggeri presenti a bordo, limitando ai disabili la possibilità di usare entrambe le uscite di sicurezza disponibili sui due lati della nave». Situazione ribadita nella relazione del consulente tecnico nel febbraio del 2019: «Nessuna delle tre navi in questione possiede i requisiti richiesti - scrive -. Deve essere previsto almeno un ascensore accessibile dal ponte di imbarco agli spazi comuni, alle cabine e ai servizi igienici». Dai raggiri sul servizio alla frode dove sono stati «violati i principi di buona fede nella esecuzione dei contratti». I cambi tra un traghetto ed un altro sarebbero stati come il gioco delle tre carte. La versione del comandante della Capitaneria di **porto** di Messina lo confermava: « Tutte le navi simili alla «Pace» non hanno le idoneità richieste - si legge -. Ho effettuato controlli e a tutte è stato inibito il trasporto di persone con deficit motori a bordo». «Negli anni, nonostante le carenze, non è avvenuto nessun evento infausto ma è anche vero che non si è mai provveduto a sanare questa situazione a rischio rileva nell' indagine la Guardia di finanza -. Non è stato fatto alcun lavoro di manutenzione per superare le deficienze in materia. E risulta che non è stato, e sarebbe stato forse grave per certi aspetti, inibita l' entrata sulle navi alle fasce a rischio».



Ong, la nave Ocean Viking al porto di Termini Imerese

È approdata al **porto** di Termini Imerese la nave umanitaria Ocean Viking (sopra nella foto). La notizia ha suscitato curiosità tra i cittadini termitani, ma secondo le informazioni fornite dalle autorità competenti la nave non accoglie a bordo migranti. Si tratta soltanto di uno scalo tecnico. Resterà attraccata nel **porto** termitano fino al prossimo lunedì 13 gennaio. La Ocean Viking, nota alla cronaca per essere stata al centro di alcuni dei casi più importanti riguardanti il controverso sistema di soccorso delle organizzazioni non governative, è stata varata nel 1985 e fino al 2018 è stata utilizzata per il trasporto di piattaforme galleggianti. Dal 2019 è usata dall' Ong francese Sos Mediterranée che, insieme a Medici Senza Frontiere, opera nel Mediterraneo per soccorrere barconi in difficoltà. La Ocean Viking è stata adeguata alle nuove esigenze ed è stato allestito al suo interno un centro medico e sale dedicate all' igiene. Così, nel luglio del 2019, la Sos Mediterranée ha annunciato di essere pronta a salpare per le proprie missioni che hanno salvato da morte certe migliaia di migranti. (*LACI* - *FOTO.



Lunedì partiranno i lavori nel porto di Favignana

Aliscafi, nuovo attracco

L'opera dovrebbe essere ultimata entro fine febbraio Andrà a prendere il posto del vecchio «scalandrone»

Lunedì partiranno i lavori nel **porto** di Favignana per la realizzazione della nuova struttura di attracco degli aliscafi. L'opera dovrebbe essere ultimata entro fine febbraio e quindi in meno di due mesi. Già in questi giorni la ditta incaricata dalla Regione ha realizzato i profilati in acciaio da collocare. La prossima settimana il cantiere entrerà nel vivo per la costruzione dell'approdo che andrà a prendere il posto del vecchio scalandrone, danneggiato lo scorso primo gennaio da un catamarano in fase di manovra. E con il pontile in ferro fuori uso nell'isola non possono più ormeggiare gli aliscafi. Infatti al momento nella linea delle Egadi ci sono in servizio solo catamarani e mono carena. Tra l'altro la situazione dei collegamenti nell'arcipelago a seguito dell'incidente di Capodanno è stata al centro di un incontro tenuto nei giorni scorsi in Capitaneria di **Porto** a cui hanno partecipato i rappresentanti della compagnia Liberty Lines ed il sindaco Giuseppe Pagoto, che ha chiesto di ripristinare l'approdo in modo da permettere anche l'attracco degli aliscafi. «Nel corso della riunione in Capitaneria - ha fatto sapere il primo cittadino - abbiamo chiesto alla Regione di prevedere un ulteriore intervento oltre a quello che si farà adesso per un nuovo scalandrone. In attesa di poter riutilizzare il consueto attracco per gli aliscafi abbiamo proposto di provare ad utilizzare un'altra area all'interno del **porto** di Favignana per consentire anche agli aliscafi di poter ormeggiare. Questo ha rimarcato Pagoto - anche al fine di evitare che sulle altre tratte, soprattutto da e per Marettimo, operino solo catamarani e monocarena. Sicuramente andremo incontro a qualche altra settimana di disagio in attesa che la ditta incaricata termini i lavori. La compagnia Liberty negli stessi giorni effettuerà un intervento di manutenzione sullo scalandrone di Marettimo». E sono proprio i collegamenti con la più lontana delle Egadi a preoccupare il sindaco. I residenti dell'isola hanno già presentato una petizione in cui chiedono il ritorno sulla linea di Marettimo di un aliscafo, visto che il monocarena non darebbe le stesse garanzie in termini di navigabilità e pernottamento del mezzo. "È stata fatta presente - ha sottolineato Giuseppe Pagoto - la necessità, tra l'altro ribadita nella riunione in Capitaneria, di assicurare il pernottamento di un aliscafo a Marettimo". Al momento ci sono alcune ipotesi in campo. "Si sta valutando - ha continuato il sindaco - lo sdoppiamento della linea, prevedendo eventualmente una tratta Trapani - Levanzo-Marettimo e viceversa oppure la possibilità di fare ormeggiare l'aliscafo Antioco di poppa sulla banchina San Leonardo di Favignana dove attraccano i traghetti".(*MATO*)



La richiesta parte da residenti, diportisti e operatori economici

Ed a Bonagia si chiede un porto sicuro

Riunione del nuovo comitato che punta alla salvaguardia del borgo

A Bonagia tutti vogliono un **porto** sicuro dove potere ormeggiare le proprie imbarcazioni senza rischiare di fare danni o perdere la barca in caso di maltempo. Con questo spirito residenti, diportisti e operatori economici si sono dati appuntamento all' hotel Saverino chiamati a raccolta dal nuovo Comitato cittadino che punta alla salvaguardia del borgo marinaro. La riunione è stata molto partecipata ed ha visto la presenza, oltre del sindaco di Valderice Francesco Stabile, anche degli assessori Cristina Ferro, Maria Iovino, Giuseppe Cardella e Giuseppe Maltese. Praticamente quasi tutta la giunta. All' incontro hanno partecipato anche molti esponenti politici, oltre che il primo cittadino di Erice Daniela Toscano assieme all' assessore Gianni Mauro visto che la baia nel porticciolo ricade per metà nel territorio del limitrofo territorio del Comune della vetta. Al centro dell' incontro gli interventi da predisporre per proteggere il **porto** di Bonagia dalle mareggiate. L' approdo, ogni volta che soffiano forte i venti di Tramontana e Maestrale, si ritrova infatti in balia delle onde. Per risolvere il problema il Comitato cittadino guidato da Giovanni Grammatico chiede la realizzazione di una diga foranea in grado di fermare l' avanzata delle mareggiate fino alla darsena. Il materiale necessario per un' opera del genere potrebbe arrivare dalle cave di Cu Stonaci, tant' è che alla riunione hanno partecipato anche diversi imprenditori del settore del marmo che si sono detti pronti a mettere a disposizione i massi necessari per la realizzazione una soffolta od qualunque altro intervento a protezione del **porto**. Intanto però c' è da verificare la fattibilità di un progetto del genere, come evidenziato dal sindaco Francesco Stabile. Un primo intervento potrebbe riguardare banchina di riva con dei massi per impedire al mare di arrivare fino alla strada. Per i fondi su punta ai finanziamenti che potrebbero arrivare dalla Protezione Civile. Tant' è che il primo cittadino ha già avviato un confronto con l' assessorato regionale alle Infrastrutture e con la Protezione Civile per ottenere le somme necessarie e le relative autorizzazioni. «La mia amministrazione sarà in prima linea - ha assicurato il sindaco Stabile - per mettere in campo tutte quelle iniziative a salvaguardia di Bonagia. Abbiamo già dato incarico per la redazione del Piano di utilizzo del demanio marittimo che potrà consentire un reale sviluppo costiero, obiettivo che ci siamo posti di raggiungere prima possibile. Vogliamo mettere in atto anche la programmazione per garantire la sicurezza del molo».

