



Estratto Rassegna Stampa Assoporti
lunedì, 13 gennaio 2020



Rassegna stampa



Prime Pagine

13/01/2020	Affari & Finanza	6
Prima pagina del 13/01/2020		
13/01/2020	Corriere della Sera	7
Prima pagina del 13/01/2020		
13/01/2020	Il Fatto Quotidiano	8
Prima pagina del 13/01/2020		
13/01/2020	Il Foglio	9
Prima pagina del 13/01/2020		
13/01/2020	Il Giornale	10
Prima pagina del 13/01/2020		
13/01/2020	Il Giorno	11
Prima pagina del 13/01/2020		
13/01/2020	Il Mattino	12
Prima pagina del 13/01/2020		
13/01/2020	Il Messaggero	13
Prima pagina del 13/01/2020		
13/01/2020	Il Resto del Carlino	14
Prima pagina del 13/01/2020		
13/01/2020	Il Secolo XIX	15
Prima pagina del 13/01/2020		
13/01/2020	Il Sole 24 Ore	16
Prima pagina del 13/01/2020		
13/01/2020	Il Tempo	17
Prima pagina del 13/01/2020		
13/01/2020	Italia Oggi Sette	18
Prima pagina del 13/01/2020		
13/01/2020	La Nazione	19
Prima pagina del 13/01/2020		
13/01/2020	La Repubblica	20
Prima pagina del 13/01/2020		
13/01/2020	La Stampa	21
Prima pagina del 13/01/2020		
13/01/2020	L'Economia del Corriere della Sera	22
Prima pagina del 13/01/2020		

Trieste

12/01/2020	Il Piccolo Pagina 1	23
Porto vecchio oltre la cornice del quadro		
12/01/2020	Il Piccolo Pagina 27	24
Un marina in Porto vecchio Progetto del magnate Kostic		
12/01/2020	Il Piccolo Pagina 27	25
Quando pareva che quell' area piacesse a Msc		

12/01/2020	Il Piccolo	Pagina 27	26
Si nasconde qualche reperto? Parte l' esame archeologico			
12/01/2020	Il Piccolo	Pagina 2	27
Sindacati all' attacco contro l' uso di Fincantieri come "jolly anticrisi"			
12/01/2020	Il Piccolo	Pagina 2	29
Ferriera, hanno votato già 370 lavoratori Domani alle 15 comincerà lo scrutinio			
12/01/2020	Il Piccolo	Pagina 3	30
La Regione respinge l' accusa «Priorità delle istituzioni è che nessuno resti a casa»			
12/01/2020	Il Piccolo	Pagina 3	32
E il governo ungherese conferma gli impegni per rilanciare l' ex Aquila			
11/01/2020	Il Nautilus		33
Regione Friuli Venezia Giulia: Fedriga, procede iter investimento ungherese in porto Ts			
12/01/2020	Il Piccolo	Pagina 38	34
Imu non pagata, multate trenta imprese portuali			
11/01/2020	Ansa		35
Gdf: controlli su società porto Trieste			
11/01/2020	Ansa		36
Gdf:controlli su società in porto Trieste, evasioni 1,3 mln Imu			
11/01/2020	Trieste Prima		37
Porto, Imu non pagata per oltre 1,3 milioni: scatta la sanzione per trenta società			
11/01/2020	Trieste Prima		38
Società che operano nel porto non pagano l' Imu per oltre 1,3 milioni, sanzionate			
12/01/2020	Messaggero Veneto	Pagina 16	39
Le merci sui treni fino in Piemonte: via dalle strade 12 mila Tir l' anno			

Venezia

12/01/2020	Corriere del Veneto	Pagina 10	<i>Alberto Zorzi</i>	41
Fanghi: protocollo da rivedere Sanità, dubbi su pesci e vongole				
12/01/2020	Il Gazzettino	Pagina 29		43
Crisi del porto, cinesi in fuga				
12/01/2020	Il Gazzettino	Pagina 39	<i>ELISIO TREVISAN</i>	44
Fondali bassi, i cinesi scappano				
12/01/2020	Il Gazzettino	Pagina 39		46
Uno scalo offshore per le navi più grandi				
12/01/2020	La Nuova di Venezia e Mestre	Pagina 21		47
Il Porto adesso ripara i danni dell' impatto della Msc Opera				
12/01/2020	La Nuova di Venezia e Mestre	Pagina 21		48
Assemblea dei No Navi protesta a fine marzo				

Savona, Vado

12/01/2020	Il Secolo XIX (ed. Savona)	Pagina 18		49
La nave del carbone preoccupa i sindaci Allo studio 5 percorsi per deviare i tir				
12/01/2020	Il Secolo XIX (ed. Savona)	Pagina 18		51
Dal ministero i soldi per Funvie: sicurezza e ammortizzatori ok				
12/01/2020	Il Secolo XIX (ed. Savona)	Pagina 19		52
Allarme di Caprioglio: «Traffico al collasso così Savona non regge»				
12/01/2020	Il Secolo XIX (ed. Savona)	Pagina 19		53
Scendono in campo i trasportatori «Pedaggio gratis fino al mare»				

12/01/2020	Il Secolo XIX (ed. Savona) Pagina 19	54
12/01/2020	Il Secolo XIX (ed. Savona) Pagina 21	55
12/01/2020	La Stampa (ed. Savona) Pagina 42	56
Le ferite della mareggiata a Zinola e Vado		
		MICHELE COSTANTINI

Genova, Voltri

12/01/2020	Il Secolo XIX Pagina 18	57
11/01/2020	The Medi Telegraph	58
Negri: "Genova impari dalle lezioni di D' Alessandro e Gallanti"		

La Spezia

12/01/2020	La Nazione (ed. La Spezia) Pagina 36	60
11/01/2020	Citta della Spezia	62
Il Befana day è un successo, tutti i risultati		

Ravenna

11/01/2020	Ravenna Today	64
Porto, Cinzia Pasi: "Irrinunciabili gli interventi di escavo dei fondali ma vanno rispettate salute e ambiente"		
11/01/2020	Ravenna24Ore.it	65
"Indagine penale sulla pioggia di nerofumo"		

Livorno

12/01/2020	Il Tirreno Pagina 19	67
12/01/2020	La Nazione (ed. Grosseto-Livorno) Pagina 46	68
11/01/2020	Primo Magazine	69
AdSP MTS, on line il nuovo sito del lavoro portuale		GAM EDITORI
11/01/2020	Messaggero Marittimo	70
La ex Trinseo diventa area portuale		Vezio Benetti

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

12/01/2020	Il Messaggero (ed. Civitavecchia) Pagina 35	71
12/01/2020	Il Messaggero (ed. Civitavecchia) Pagina 37	72
10/01/2020	La Provincia di Civitavecchia	73
Adsp: congelato lo sciopero dei dipendenti		

10/01/2020	La Provincia di Civitavecchia	74
Loffarelli: "Servono servizi più competitivi"		

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi e Villa San Giovanni

12/01/2020	Gazzetta del Sud (ed. Reggio Calabria) Pagina 26	75
Provenzano: «Accordo di programma ancora da attuare»		
12/01/2020	Gazzetta del Sud (ed. Reggio Calabria) Pagina 27	76
«La Zes e il retroporto priorità per la Piana»		
12/01/2020	Il Quotidiano della Calabria Pagina 5	77
Gioia Tauro, questo porto «è strategico verso l' Africa»		
12/01/2020	Il Quotidiano della Calabria Pagina 5	78
Mezzogiorno, tappa crotonese del ministro «Lavoriamo a una prospettiva decennale		
11/01/2020	Il Dispaccio	79
Falcomatà partecipa a riunione col Ministro Provenzano a Gioia Tauro (RC)		
11/01/2020	The Medi Telegraph	80
Il procuratore antimafia: "Droga in banchina, nessuno è insospettabile nei porti"		

Messina, Milazzo, Tremestieri

12/01/2020	Gazzetta del Sud Pagina 24	81
Real Cittadella, crollo inquietante		
12/01/2020	Gazzetta del Sud Pagina 24	82
Ruspe pronte per la cementopoli nella fortezza		

Trapani

12/01/2020	Giornale di Sicilia (ed. Trapani) Pagina 14	83
Antiche ringhiere Italia Nostra chiede la salvaguardia		

Rep

A&F

Affari&Finanza

Il personaggio

Pagliaro, il custode silenzioso dell'indipendenza di Mediobanca
MARCO PANARA → pagina 8

I commissari

I professionisti dei disastri aziendali
un club (ristretto) pagato a peso d'oro
VITTORIA PULEDDA → pagina 10

Settimanale allegato a la Repubblica

Anno 35 - n° 2

Lunedì, 13 gennaio 2020

San Paolo del Brasile

Autostrade, ponti e viadotti
un maxi piano con soldi di Singapore
DANIELE MASTROGIACOMO → pagina 14

Il gruppo Rocca

La benedizione del cash salva Tenaris
lo shopping non ferma i dividendi
GIACOBINO E PIANA → pagina 18

Circo Massimo

MASSIMO GIANNINI

NELLE MANI DI ERDOGAN

È riesplora la guerra in Medio Oriente, e come al solito noi italiani non abbiamo niente da metterci. Solo divise da badanti, infermieri e vigili urbani, come scrive Lucio Caracciolo, ricordando a chi ci governa che quando volano i missili non è con quei vestiti che si difendono gli interessi nazionali.

continua a pagina 12 →

Il mercato

ALESSANDRO PENATI

SE LA FINANZA GUIDA IL PETROLIO

Poco prima dell'uccisione del generale Soleimani il prezzo del greggio (Brent) era a 66 dollari; venerdì scorso era a 65, avendo sempre chiuso, anche all'apice della crisi, poco sopra i 70 dollari. Fluttuazioni modeste, che hanno avuto effetti poco significativi sulla volatilità dei mercati.

continua a pagina 4 →

L'analisi

SERGIO RIZZO

GIÙ I PEDAGGI DOPO VENT'ANNI

La corda era così tesa che si sarebbe spezzata comunque. Prima o poi la folle corsa dei pedaggi autostradali, cresciuti sempre a memoria d'uomo ingigantendo oltre ogni logica i profitti dei gestori, qualcuno l'avrebbe fermata. Ed è quanto accadrà. Ma non per gentile omaggio dei concessionari, come qualcuno vorrebbe far credere.

continua a pagina 7 →



RICHARD DRURY/GETTY

Il riciclaggio si mangia il Pil

EUGENIO OCCORSIO, ROMA

Cinquemila miliardi di soldi sporchi in tutto il mondo: è la più grande dispersione di ricchezza sull'intero pianeta. E i 100 miliardi "ripuliti" in Italia si sommano all'evasione fiscale, che è (e resta) il cancro delle finanze pubbliche

con un articolo di **ROBERTO PETRINI** → a pagina 4

Almeno 5 mila miliardi di dollari, 5 trilioni, fra il 5 e il 7% del Pil mondiale, pari a 86 mila miliardi nel 2019 secondo i calcoli di queste ore del Fmi (+3% sul 2018). Una cifra da capogiro pari a quasi tre volte il Pil italiano, il doppio del debito pubblico. Sul totale, il "contributo" del Belpaese supera i 100 miliardi. È l'ammontare del riciclaggio, il *money laundering*, la più colossale dispersione di ricchezza sul pianeta, peggio perfino dell'e-

vasione fiscale. I conti dell'anno appena chiuso li stanno redigendo le agenzie specializzate dell'Onu, le magistrature di mezzo mondo, lo stesso Fmi, centri come l'italiano Transcrime e l'americano *Global Financial Integrity*, e ancora le banche centrali, i governi, le polizie finanziarie. Sono stime per definizione aleatorie, ma sulle quali si sta creando un *consensus* internazionale. Mai si era arrivati a tale livello.

continua a pagina 2 →

IL TUO ASSET MANAGER, IL TUO PARTNER DI FIDUCIA.

amundi.com

Amundi Asset Management, "société par actions simplifiée" (SAS) di diritto francese con capitale di €1.086.262.605, società di gestione di portafoglio autorizzata dall'AMF con il n° GP 04000036 - Sede legale: 90 boulevard Pasteur - 75015 Parigi - Francia - 437 574 452 RCS Paris. | WALK®



La fiducia
va meritata

Amundi
ASSET MANAGEMENT

CORRIERE DELLA SERA

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

DEL LUNEDÌ

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

SCARPA



Serie A
**La Juve batte la Roma:
è campione d'inverno**
commenti, pagelle e classifiche
da pagina 36 a pagina 41



Domani gratis
Il menu senza sprechi
dello chef «sostenibile»
su «Buone Notizie»
di Paola D'Amico a pagina 24
e nel supplemento in edicola



MOJITO GTX
THE ORIGINAL

Oltre le gaffe

GLI ERRORI (A SINISTRA) SULLA LIBIA

di Paolo Mieli

Troppo facile ironizzare sulle prestazioni di Giuseppe Conte e Luigi Di Maio alle prese con la crisi libica. Entrambi la settimana scorsa si sono (separatamente) impiccati a due quasi identici proclami per così dire prematuri: avrebbero fatto incontrare, questo il senso del loro annuncio, Fayez al Sarraj con Khalifa Haftar i quali, sotto la loro egidia, avrebbero trovato un accordo. Quantomeno un compromesso di massima. Magari piccolo, una tregua, peraltro imposta da Putin ed Erdogan. Ma Conte e Di Maio avrebbero potuto rivendicarne il merito. Quantomeno parziale. Chi li abbia indotti a sbilanciarsi (ognuno — ricordiamolo — per conto proprio, probabilmente in competizione uno con l'altro) con quelle ottimistiche comunicazioni, è un mistero. Forse soltanto la sprovvedutezza, essendo entrambi poco avvezzi a cimentarsi con intricate questioni internazionali. Le loro vite precedenti li avevano abituati a pronunciare, in situazioni come quella che oppone la Cirenaica alla Tripolitania, generici appelli al dialogo e alla rinuncia delle armi. Niente di più. Provare a presentarsi come statisti in grado di sanare, sia pur provvisoriamente, un conflitto che va avanti da otto, nove anni è stata un'ingenuità. E le pezze successive — l'incontro di Conte con Haftar e, dopo tre giorni, con Sarraj; il tour diplomatico di Di Maio — non sono servite a nascondere il buco.

continua a pagina 28

L'intervista «Rivedremo le pensioni. Gravi inadempienze di Autostrade, Alitalia da ristrutturare»

«Ora la riforma dell'Irpef»

Conte: il voto in Emilia-Romagna non è decisivo. La verifica a fine mese

di Marco Galluzzo



Il premier Giuseppe Conte annuncia al Corriere che il governo è al lavoro per la riforma dell'Irpef ma «saranno riviste anche le pensioni». Il voto tra 15 giorni in Emilia-Romagna «non è decisivo» e comunque «ci sarà una verifica a fine mese». Per quanto riguarda Autostrade «ci sono state gravi inadempienze».

alle pagine 2 e 3

GIANNELLI

LEADER...SCIPP



MELONI: IL CENTRODESTRA SIA UNITO

«Mai il proporzionale Pronti a fare le barricate»

di Paola Di Caro

«Il sistema proporzionale? Mai. Tutto il centrodestra deve fare le barricate» dice al Corriere Giorgia Meloni.

a pagina 9

CAOS NEL M5S, PARLA IL SENATORE DESSI

«Di Maio leader politico? L'ultimo vero è stato Craxi»

di Alessandro Trocino

Emmanuel Dessì, uno dei senatori «ribelli» del 5 Stelle: «Conte di noi il metodo Boffo. L'ultimo vero leader? Craxi».

a pagina 5

1935-2020 Addio al giornalista, era tornato a scrivere per il Corriere

Giampaolo Pansa, maestro e cronista



Giampaolo Pansa era nato il primo ottobre del 1935 a Casale Monferrato. Era tornato al Corriere dopo essere stato inviato sotto la direzione di Ottone

La «sua» sinistra e quell'anatema

di Pierluigi Battista

di Aldo Cazzullo

Il giornalismo di Giampaolo Pansa era impastato con la vita. Era un monaco guerriero del nostro mestiere.

alle pagine 10 e 11 Agnese

Un narratore con il binocolo

di Walter Veltroni

DOPO IL SINODO I SEGNAI DI RIFORMA

Ratzinger difende il celibato dei preti: non posso tacere

di Gian Guido Vecchi

«Io credo che il celibato» dei sacerdoti «abbia un grande significato» ed è «indispensabile perché il nostro cammino verso Dio possa restare il fondamento della nostra vita». Così Benedetto XVI in un libro scritto con il cardinale Robert Sarah, che uscirà il 15 gennaio. «Non posso tacere», scrive Ratzinger citando Sant'Agostino.

a pagina 19

DATAROOM

La rivoluzione digitale vale 25 miliardi l'anno

di Milena Gabanelli e Rita Quersé

Dall'anagrafe alla sanità fino ai centri per l'impiego: l'efficienza della pubblica amministrazione passa dalle banche dati condivise. L'Italia è in ritardo: bisogna investire 10 miliardi.

a pagina 20

ULTIMO BANCO
di Alessandro D'Avenia

Una babinata universale

«Ti mando questa babinata, fanno quel che ti pare; ma se la stampi, pagamela bene per farmi venire voglia di seguitarla». Con questo biglietto al direttore del «Giornale per i bambini» il 54enne Carlo Lorenzini accompagnava le prime pagine del libro italiano più famoso al mondo. I primi due capitoli, firmati con lo pseudonimo Carlo Collodi, uscirono il 7 luglio del 1881. Ma già a fine ottobre l'autore, deluso nei suoi ideali politici e stanco della sua situazione personale, scriveva la parola «fine»: Pinocchio pensola da una quercia, impiccato dal Gatto e la Volpe, come narra il capitolo 15. Un finale inatteso che provocò l'insurrezione del pubblico, così che nel febbraio del 1882 Collodi fu costretto a tirar giù dalla quercia il



burattino, per arrivare, a giugno, al finale aperto del capitolo 29: la fata promette a Pinocchio che lo trasformerà in un bambino. Il pubblico insorse di nuovo: Collodi doveva scavare ancora. Riprese a raccontare e, all'inizio del 1883 (proprio nel gennaio di 137 anni fa), regalò ai suoi lettori il capitolo 36 di un libro che conquisterà il mondo intero (è il secondo più tradotto della storia dopo Il piccolo principe), una storia tornata di recente in tv con le lezioni di Franco Nembrini e ora al cinema con l'adattamento diretto da Matteo Garrone. Collodi, bisognoso di soldi per i suoi debiti di gioco (Pinocchio era lui), fu costretto a scandagliare il suo mondo interiore dai lettori più attenti alla verità: i bambini (cioè tutti, perché tutti lo siamo stati).

continua a pagina 25

PROVA

SUSTENIUM PLUS

DOPO L'INFLUENZA NON RIESCI A RIPARTIRE?

LA SPINTA CHE TI SERVE

con l'aggiunta di **CRÉATINA**

ANCHE IN TAVACCA CALDA

IL TUP PRONTO RISPOSTA



00113
9 771120 496008





Santori (Sardine) non vede "discontinuità" tra il Conte2 e Salvini. Mai sentito parlare Lamorgese? Sicuro che la Lega avrebbe votato il carcere agli evasori?



Lunedì 13 gennaio 2020 - Anno 12 - n° 12
Redazione: via di Sant'Erasmo n° 2 - 00184 Roma
tel. +39 06 32818.1 - fax +39 06 32818.230



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

La Grande Storia A Domenica In è caduto il "Muro di Craxi"

San Bettino su Rail: la figlia Stefania e la sua amica Mara

PROIETTI A PAG. 2-3



Medio Oriente Inchiesta Mediapart sulla guerra all'Iran

Raid anti-Soleimani: sono gli Stati Uniti il vero Stato canaglia

PLENEL A PAG. 6-7



Ma mi faccia il piacere

MARCO TRAVAGLIO

Novità epocali. "Dovremmo chiamarci 'Democratici'. Togliere la parola partito" (Roberto Morassut, Pd, *Il Messaggero*, 12.1). E sostituirla con "dipartito".

Hardrock. "Mipiace questo Zingaretti rock" (Dario Nardella, sindaco Pd di Firenze, *Repubblica*, 12.1). Sesso, droga e rock&roll, ma soprattutto la seconda.

Tutta invidia.

"Berlusconi sferza Conte: 'Figuracce internazionali'" (*Il Giornale*, 11.1). Gelosone.

Autostrade Spa. "SenelPd fanno come Corbyn, ci aprono un'autostrada. Spostandosi sulla piattaforma di Corbyn di Sanders, si perde. Noi siamo un'altra cosa: radicalmente riformisti" (Matteo Renzi, senatore e leader Italia Viva, *Corriere della sera*, 12.1). Infatti il Labour Party di Corbyn ha preso il 32.1% e Renzi è al 3.

Le belle famiglie. "Nessuna attenuante per i coniugi Renzi: non hanno dato segni di ravvedimento" (*la Verità*, 8.1). Continuano a non smentire di essere proprio i genitori di Matteo.

Un decennio bellissimo. "È stato un decennio esaltante: sindaco, premier, adesso #ItaliaViva. Ma anche a livello sportivo sono felice. L'ho cominciato con la Maratona di Firenze nel 2010, l'ho chiuso oggi scianando sui 4 passi sul Sellarondai" (Renzi, Twitter, 30.12.19). Dai che si ride per altri dieci anni.

L'alternativa. "Davvero il carcere, previsto dal diritto penale, è compatibile con i principi di umanità? Forse è ora di trovare soluzioni alternative" (Luigi Manconi, *Repubblica*, 10.1). Casa Manconi non sarebbe male.

Il golpe Rousseau. "Casaleggio non voleva distorcere questa democrazia. Voleva proprio abbatterla" (Luca Botura, *Repubblica*, 12.1). Uahahahahahahah.

Geometria. "Casini su Hammamet: 'Craxi uomo retto'" (*l'IRiformista*, 11.1). Questo confonde la retta con la tangente.

Witness. "Posso testimoniare che poche altre volte nella vita ho avuto la fortuna di un'amiciatrasincera e disinteressata come quella di Craxi" (Silvio Berlusconi, presidente FI, 12.1). Per una volta, non deve neppure corrompere il testimone.

Suicidio assistito/1. "I socialisti stanano il Pd: venite con noi a onorare Craxi" (*il Giornale*, 8.1). Un'ottima alternativa alla solita clinica svizzera.

SEGUE A PAGINA 13

"TRATTATIVA IMPOSSIBILE" La famiglia Benetton spaccata sulla maxi-multa

Autostrade, la revoca è pronta: ora il Pd è d'accordo coi 5Stelle

Da Zingaretti alla ministra De Michel i dem sono ormai convinti che un altro esito sia impossibile, anche perché Atlantia lavora solo sul contenzioso legale. Il documento conclusivo, in via di messa a punto alle Infrastrutture, sarà in CdM la settimana prossima ed elencherà anche tutte le mancanze di Aspi. Renzi l'unico giallo-rosa contrario

PALOMBI A PAG. 2



Rischio fallimento Senza i caselli, Aspi se la passerebbe male Anso

STORIA DI COPERTINA Nel mondo

Tanti soldi, zero studio: i falsi atenei sono 5 mila



L'università on-line pakistana che rilasciava lauree false (incassando 140 milioni di dollari) è solo l'ultimo esempio. Sono migliaia le "fabbriche di diplomi" sparse per la terra. Decine le indagini

BORZI E IACCARINO A PAG. 10-11

PRIMO PIANO

IN ABRUZZO

La transumanza è finta, i fondi europei veri

MANDARA A PAG. 15

PIETRE&POPOLO

Il maestro Muti e la stonatura dello spot Tim

MONTANARI A PAG. 16



TEST SULLE AUTO

Diesel, anche gli "euro 6" sfiorano i limiti

VALENTINO A PAG. 9

DIPLOMAZIE Conte telefona a Putin e Merkel

La tregua in Libia tiene Di Maio: "Caschi blu Ue"



GRAMAGLIA A PAG. 3

La proposta del ministro degli Esteri: "Ma solo se lo chiedono i libici. Evitiamo errori e ingerenze del 2011"

SERGIO ROMANO
"Trump politico? No, caso umano"

CAPORALE A PAG. 4

A POSTERIORI Polemiche per il video della canzone del trapper Lazza

"Gigolò", quando la donna è solo lato B

DANIELE SANZONE

Unadellefigure retoriche più utilizzate non soltanto in poesia ma anche nel linguaggio comune è la sineddoche. Un artificio linguistico che consiste nel citare una parte per intendere il tutto (...) ma come tutte le semplificazioni, comportano un rischio,



quello di creare stereotipi distorti di significato anche molto insidiosi, soprattutto quando hanno a che fare con questioni politiche, di razza o di genere". Scrive su www.optimagazine.com la cantautrice, Grazia Di Michele, in riferimento all'uso che si fa della figura femmi-

nile all'interno della musica (t) rap. In particolare la cantautrice romana attacca il video del brano Gigolò del trapper, Lazza feat. Sfera Ebbasta e Capo Plaza, in cui abbondano auto costose, soldi e culi. Identificare la donna nel suo sedere - continua la cantautrice - sarà sembrata a qualcuno una trovata creativa".

SEGUE A PAGINA 22

La cattiveria

Ciriaco De Mita al cinema per rivedere Bettino Craxi. Subito dopo è aumentato il debito pubblico WWW.FORUM.SPINOZA.IT

Le rubriche

HANNO SCRITTO PER NOI: AMBROSI, BOCCOLI, BUTTAUOCO, COLOMBO, COEN, DAINA, DALLA CHIESA, D'ESPOSITO, DE RUBERTIS, GENTILI, FIERRO, FELTRI, LUCARELLI, MECAROZZI, MOLICA FRANCO, PIZZI, SCACCIAVILLANI, TRUZZI E ZILIANI

UNA FOGLIATA
DI LIBRI
TUTTI I MERCOLEDÌ
NELL'INSERTO

IL FOGLIO

quotidiano



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

COLTA
E
PUBBLICATA
NELL'INSERTO

UNA FOGLIATA
DI LIBRI
TUTTI I MERCOLEDÌ
NELL'INSERTO

ANNO XXV NUMERO 10

DIRETTORE CLAUDIO CERASA

LUNEDÌ 13 GENNAIO 2020 - € 1,50



Accusare l'America e dimenticare il pericolo Iran L'errore delle anime belle

Il regime islamista di Teheran è incompatibile con i valori non negoziabili delle società libere, a prescindere da ciò che fanno i suoi avversari. Per la prima volta, da molto tempo a questa parte, le sue aggressioni non sono rimaste senza conseguenze

La chirurgica operazione con cui dieci giorni fa gli Stati Uniti hanno eliminato uno degli uomini più pericolosi del medio oriente, il macellaio Qassem Suleimani, il generale a capo delle Guardie della rivoluzione di Teheran che per molti anni ha armato le attività di rappresaglia e di terrorismo portate avanti dall'Iran (è stato lui l'uomo che nell'estate del 2015 è volato a Mosca per coordinare la controffensiva che ha salvato il regime di Assad condannando i siriani a una guerra civile ed è stato lui il coordinatore della macelleria umana di Aleppo), ha avuto l'effetto di accendere i riflettori dell'opinione pubblica internazionale sullo stato attuale del regime iraniano. Di fronte al confronto tra gli Stati Uniti e l'Iran, gli osservatori viziati da un pregiudizio antiamericano hanno scelto ancora una volta di considerare l'attività di prevenzione dell'America come l'origine di ogni male del mondo e in questi giorni c'è persino chi ha esposto la brillante tesi che anche l'abbattimento dell'aereo ucraino nei cieli iraniani sia stato causato dall'America: se Trump non avesse ucciso Suleimani l'Iran si sarebbe comportato come sempre in modo appropriato. Gli osservatori non viziati da un pregiudizio antiamericano non hanno invece potuto fare a meno di riconoscere che ciò che questi giorni di tensione hanno avuto la forza di mostrare rispetto al regime iraniano non è altro che un film che qualunque analista con la testa sulle spalle dovrebbe iniziare a guardare senza più occhi federati di affettati.

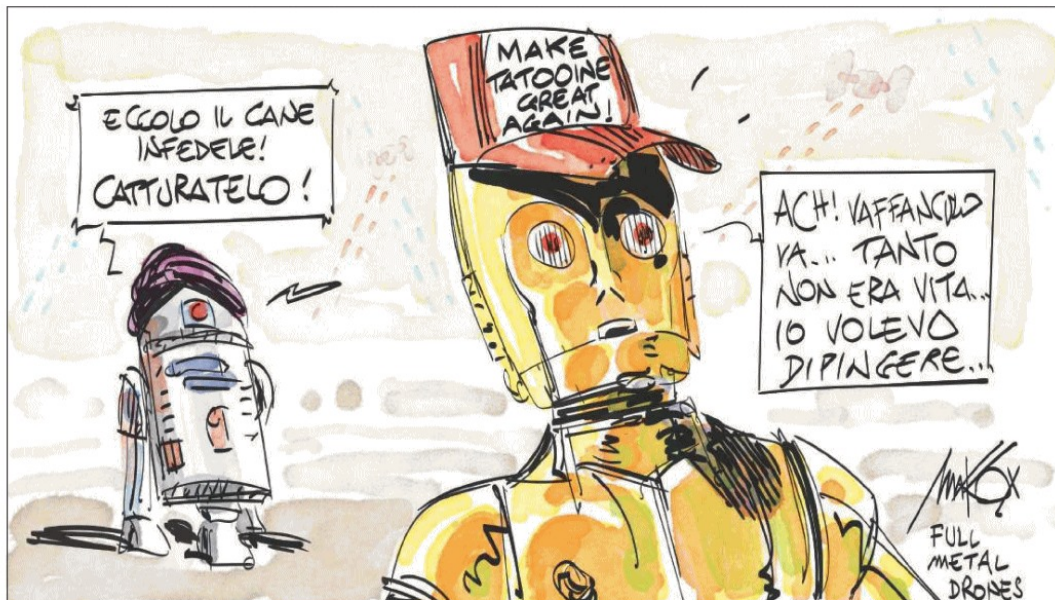
(segue a pagina quattro)

Il vicolo cieco della vecchia talpa neosocialista

La sinistra populista e quella che ha mollato gli ormezzisti riformisti ha perso (con qualche eccezione). E un candidato tutto tulle e spesa pubblica come Sanders, in ripresa, potrebbe anche favorire Trump

Bernie Sanders sarebbe il vichetto del West se il suo socialismo non avesse largamente attinto alle sue simpatie per l'Unione Sovietica, che è a Est, ha un'età venerabile ma sconsigliabile per la Casa Bianca, ha appena subito in campagna elettorale un infarto o giù di lì che lo ha bloccato, il suo programma statalista è considerato bizzarramente unamericano anche da alcuni suoi sostenitori, la sua retorica ha un che di bolso e di disperato, un che di naturalmente pendente, per il resto certo ha avuto fascino quando si scatenò la mobilitazione contro la Clinton, individuata non come una prosecuzione della strategia realista e progressista del marito ex presidente ma come una "nasty woman" (definizione spietata e rozza del suo avversario di quattro anni fa) al centro di una rete di establishment che parlava di soldi, corporate funding, controllo d'apparato, riformismo moderato, guida magari sicura ma tremendamente impopolare perché istituzionale e professionale. Che fosse una donna, e per la prima volta alle soglie della presidenza, non importò gran che, sebbene il voto popolare l'abbia premiata con tre milioni di voti più del macho Trump.

(segue a pagina quattro)



LA VERA GUERRA MONDIALE

Intelligenza artificiale, robotica, pirateria, scienze cognitive. Le armi dei prossimi conflitti sono nel cyberspazio. Dalle battaglie in medio oriente allo scontro fra Stati Uniti e Cina. E il rischio dell'Italia come cavallo di Troia. Le regole delle nuove guerre sono cambiate. Ma a vantaggio di chi? Inchiesta

di Annalisa Chirico

A poche ore dalla eliminazione di Qassem Suleimani, il "mastermind" militare iraniano, gran burattinaio di una rete terroristica estesa tra Palestina, Libano, Siria e Iraq, Chris Krebs, direttore della Cybersecurity and Infrastructure Security Agency statunitense, esorta le principali aziende e i dipartimenti governativi ad alzare il livello di guardia: "Quella che all'inizio può apparire una piccola breccia, un solo account compromesso, può trasformarsi in un collasso di tutta la rete". Che cosa succederebbe se l'energia, i treni, la Borsa venissero fermati nel medesimo istante? In un mondo dove il cammino impetuoso della tecnologia cambia il modo di comunicare, muoversi, mangiare, curarsi e procreare, la guerra non è più

la stessa. Ai domini tradizionali di terra, mare e aria, si aggiungono spazio e cyberspazio, con gli Usa che per la prima volta nella storia rischiano di perdere il primato tecnologico. Già un anno fa il premier israeliano Benjamin Netanyahu metteva in guardia dai rischi di cyberwar: "Le infrastrutture del paese vengono attaccate ogni giorno dagli hacker iraniani. Monitoriamo queste incursioni e le respingiamo". Non a caso, in questi anni il generale ucciso dai droni del Pentagono a Bagdad ha arruolato numerosi pirati informatici tra le sue forze.

Oggi per mettere in crisi un esercito è sufficiente un virus informatico, con il ribaltamento di uno dei tradizionali assi dei conflitti convenzionali, secondo cui il vantaggio è di chi si difende. E il vantaggio non è più, come in passato, di chi si difende

ovunque senza essere notato immediatamente. Gli scenari della cosiddetta "hyperwar" sembrano avveniristici, e invece riguardano il mondo contemporaneo dove la deterrenza convenzionale è sempre più problematica: se sferrare un attacco diventa un'opzione più economica e semplice rispetto al difendersi, il rischio di escalation è dietro l'angolo. Non a caso Michael C. Horowitz, politologo di fama internazionale e professore all'Università della

schierate su un campo di battaglia ma a colpi di dazi commerciali e tecnologia. La guerra cyber e quella elettronica, fondate sull'applicazione militare dell'IA e dell'Internet delle cose, aumentano il tasso di volatilità e imprevedibilità per la sicurezza internazionale. Nel mondo attuale rischi, minacce e opportunità si stagliano su un fronte apparentemente infinito, il cyberspazio.

Nel suo libro "Assedio all'Occidente" (La nave di Teseo, 2019), Maurizio Molinari parla di una "seconda guerra fredda" senza una data di inizio ma in pieno svolgimento sulla scia delle ferite della globalizzazione: "A esserne protagonisti sono dittature e autarchie che cingono d'assedio le democrazie dell'Occidente, adottando ogni arma a disposizione: convenzionale, nucleare, economica, cibernetica. L'intento è indebolirle per obbligarle a ritirarsi dai propri spazi strategici, svuotarle della propria ricchezza, spingerle a separarsi dagli alleati, strappare loro la leadership dell'innovazione digitale". L'epicentro dello scontro è l'Europa ma il fronte si estende dall'Estremo Oriente al Golfo Persico. E i duelli più duri, secondo il direttore della Stampa, si consumano nel cyberspazio. Per questo Stati Uniti e Cina si contendono la leadership nel campo dell'intelligenza artificiale: dall'esito di questo confronto si determineranno i nuovi equilibri di potenza di metà XXI secolo. L'IA "consente di sviluppare i processi informatici che permettono alle macchine di valutare e apprendere da sole".

(segue a pagina due)

La guerra cyber e quella elettronica aumentano il tasso di volatilità e imprevedibilità per la sicurezza internazionale

Nel 2012 il segretario alla Difesa americano Leon Panetta rivela come gli Stati Uniti possano subire una "cyber Pearl Harbor" e il Wall Street Journal parla di una serie di attacchi alla sede della Borsa. Tra i target colpiti ci sono le principali banche: Bank of America corp., JPMorgan Chase&Co. e Citigroup. Nel 2014 un virus compromette il sistema informatico del Sands Casino di Las Vegas: si tratterebbe di un'operazione iraniana volta a danneggiare il proprietario, Sheldon Adelson, sostenitore di Israele, sponsor e amico del premier Netanyahu. Per la National Agency il mandante dell'attacco pirata ha un nome: Iran. Si comprende l'allarme di fronte al rischio di "rappresaglia" cyber all'indomani della morte di Suleimani: i nemici nella guerra contemporanea non si vedono ma colpiscono da dietro lo schermo di un computer, asserragliati nella trincea digitale. A intuirlo in anticipo è Ehud Barak, il soldato più decorato della storia di Israele e testa matematica, tra i primi capi della Difesa a enfatizzare la necessità di concentrare il budget bellico sul fronte digitale: "Il nostro sistema è troppo difensivo, non possiamo solo aspettare".

Usa e Cina, i due protagonisti della sfida del XXI secolo, non si combattono con truppe

Annalisa Chirico, classe 1986. Dottorato in Teoria politica alla Luiss Guido Carli, apprendistato pannelliano e ossessione garantista. Scrive di giustizia, politica e donne. "Fino a prova contraria. Tra gogna e impunità, l'Italia della giustizia sommaria" (Marsilio) il suo libro più recente.





il Giornale



LUNEDÌ 13 GENNAIO 2020

Quotidiano diretto da ALESSANDRO SALLUSTI

Anno XL - Numero 2 - 1.50 euro*

www.ilgiornale.it
ISSN 1120-3380

DI MALE IN PEGGIO RESUSCITANO IL PCI

Zingaretti imbarca Leu. E Conte giura: ora più sinistra Tesi copiata, bufera sulla neo ministra

di Alessandro Sallusti

Le celebrazioni per il ventesimo anniversario della morte di Bettino Craxi, avvenuta in esilio ad Hammamet, ripropongono il tema di che cosa sia la sinistra italiana e di che cosa avrebbe potuto essere se il socialismo liberale e riformista immaginato da Bettino non fosse stato osteggiato e combattuto dai cugini comunisti prima e dopo la caduta del Muro di Berlino.

La storia ha dimostrato che Craxi aveva visto giusto e lontano, anche se da quelle parti in pochi sono disposti a riconoscerlo. Anzi, non contenti dei fallimenti e dei danni provocati in questi anni, c'è chi propone di spostare ancora più a sinistra il baricentro del Pd dopo la breve virata renziana verso lidi più moderati e moderni. In tal senso, almeno per quello che si capisce in queste ore, viene infatti letto l'annuncio dell'attuale segretario Zingaretti di volere rifondare il partito e reimbarcare gli scissionisti di Liberi e Uguali (Bersani, Grasso, Boldrini e soci). Un nuovo grande Partito Comunista, sia pure camuffato con spruzzate formali di modernità, si profila quindi all'orizzonte della politica italiana.

La cosa non mi stupisce, né ho mai creduto che il Pd potesse essere o diventare - se si esclude la brevissima parentesi del Renzi rottamatore - un partito davvero riformista. Del resto Zingaretti nasce e si forma nel Pci - come la maggior parte degli attuali dirigenti - e di fondo comunista resta. Il marchio di fabbrica «falce e martello» è indelebile nel cuore, nell'anima e quindi anche nella testa. In questi ultimi trent'anni hanno cambiato i nomi dei loro partiti e nascosto i simboli storici, ma non c'è mai stata vera volontà di emanciparsi da quella tragica storia mai rinnegata.

Speravamo di vedere Zingaretti domenica prossima ad Hammamet sulla tomba di Craxi, per sanare una ferita, rimediare a un torto inflitto e soprattutto per raccogliere simbolicamente l'eredità politica come capo pro tempore del più grande partito della sinistra europea. Non solo non sarà così, Zingaretti addirittura sta imboccando la strada opposta, portando il Pd indietro nel tempo. Sarà un viaggio da incubo e già mi vedo le lotte fratricide tra le varie anime per costruire il nuovo organigramma. Per dirla alla Renzi: prepariamo i pop corn, lo spettacolo non mancherà.

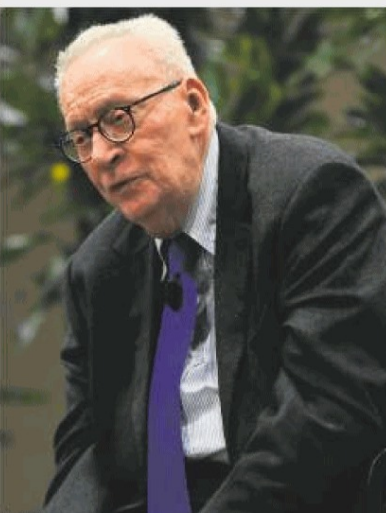
servizi alle pagine 2-3

L'ADDIO A UN MONUMENTO DEL GIORNALISMO

Pansa, maestro di pensiero e la lotta contro l'ideologia

di Vittorio Macioce

a pagina 16



SCOMODO Giampaolo Pansa è morto ieri. Aveva 84 anni

Il coraggio sulla Resistenza

di Giordano Bruno Guerri

«Susami, sai ma proprio non posso, ormai ho una certa età», mi disse Giampaolo un paio di anni fa, quando lo invitai a un convegno. Lì per lì ci rimasi male, e andai a vedere la sua data di nascita su Wikipedia: 1935, non un vecchio ma abbastanza per non avere (...)

segue a pagina 16

LO RIVELA IN TV IL LEADER SANTORI

Toh, la Sardina fa affari grazie all'immigrazione

Carmelo Caruso

■ È tornato in tv e ha parlato della materialità dei corpi come un filosofo hegeliano («Abbiamo riscoperto i corpi fisici nello spazio»). Poi il leader delle Sardine Mattia Santori ha chiesto «la discontinuità sui decreti sicurezza di Salvini». E perché? «Abbiamo una cooperativa sociale. Con questi decreti alcuni migranti sono stati costretti ad andare via».

a pagina 7

TREMA IL REGIME DEGLI AYATOLLAH

Trump, scacco a Teheran I ragazzi iraniani con lui

Chiara Clausi e Valeria Robecco

■ Migliaia di iraniani si sono riversati nelle strade di Teheran e di altre città per piangere i morti del volo 737 abbattuto per errore dal regime degli ayatollah. I manifestanti cantano *Verghogna per voi, lasciate in pace il Paese e Non vogliamo la repubblica islamica*. E Donald Trump rilancia la sfida all'Iran con un *tweet* in lingua farsi con cui si rivolge al popolo della Repubblica Islamica: «Al popolo iraniano coraggioso e a lungo martoriato: sono stato con voi sin dall'inizio della mia presidenza e la mia amministrazione continuerà a stare con voi».

a pagina 6

A 15 ANNI DAI DIVIETI DELLA LEGGE SIRCHIA

Un milione di italiani ha smesso di fumare

Francesca Angeli

a pagina 11

LA POLEMICA

Il monopattino è di destra L'ultima follia dei radical chic

di Marco Gervasoni

La metro, il treno e ancor più il pullman sono di sinistra, l'auto e la due ruote di destra. L'aeroplano, un tempo di destra, ora è di sinistra, tanto che il filosofo Jean-Claude Michéa chiama *gauche kérosène* quella fighetta globalista, che gira il mondo e non è radicata da nessuna parte. La bicicletta invece è nata di sinistra e lo è sempre rimasta, anche se oggi nelle metropoli è simbolo della sinistra *bobò*, borghese bohémien, ecologista alla Greta. Non è un tentativo di aggiornare la lista della celebre canzone di Gaber e Luporini, ma (...)

segue a pagina 11

CONTROCORRENTE

L'INCHIESTA Sorpresa, siamo esperti di riciclo Ma non basta

di Manuela Gatti

Era il 1997 quando il decreto Ronchi - dal nome dell'allora ministro dell'Ambiente - rivoluzionò il modello di gestione dei rifiuti. Nascevano delle nuove creature: i cosiddetti consorzi nazionali di filiera. A loro sarebbe toccato un compito tutt'altro che semplice: gestire i processi di raccolta e recupero degli imballaggi di carta, vetro, plastica, legno, alluminio e acciaio. Una montagna di rifiuti da 13 milioni di tonnellate l'anno (dati Conai 2018).

alle pagine 17 e 18-19

L'INTERVISTA

Panatta: «Il tennis l'ha inventato il diavolo»

di Angelo Allegri

alle pagine 22-23

*IN ITALIA, FATTE SALVE ECCEZIONI TERRITORIALI (VEDI GERENZA SPECIALE IN FINE PAGINE), IL 3000 KIOMI DI LUNGHEZZA DI CUI IL C.C. DEL GIARDINO

CLAMOROSO ATTACCO DEL PAPA EMERITO

Furia Ratzinger contro i preti sposati

di Serena Sartini

«Il celibato dei sacerdoti è indispensabile. Non posso tacere». Il Papa emerito Benedetto XVI prende carta e penna, esce dal silenzio e dà alle stampe un libro scritto con il cardinale Robert Sarah, prefetto della Congregazione per il culto divino e la disciplina dei sacramenti, dal titolo *Dal profondo del nostro cuore*. Il volume, pubblicato in francese da Payard, sarà in libreria

domodani, ma il quotidiano *Le Figaro* anticipa alcuni contenuti che faranno sicuramente discutere. Una dura presa di posizione che arriva a pochi mesi dal Sinodo sull'Amazzonia dell'ottobre scorso e che ha visto numerosi padri sinodali chiedere al Papa in carica, nel documento finale, di introdurre - per la regione amazzonica - l'ordinazione sacerdotale di diaconi permanenti.

a pagina 12

L'APPELLO DI FRANCESCO: ALLATTATE I FIGLI ANCHE IN CHIESA

Bergoglio rivaluta la Madonna del latte

di Vittorio Sgarbi

Il Papa ha ragione. Dovrebbe avere ragione sempre, ma la sua infallibilità è messa a dura prova. Abbiamo visto tutti il gesto di stizza con cui allontana una giovane donna orientale che cerca di attrarlo verso sé. E lì non sembrava il Papa. Ma ieri sì, quando ha detto dei 32 neonati battezzati nella Cappella Sistina «i bambini non sono abituati a venire alla Sistina, è la prima volta,

non sono abituati a stare chiusi in un ambiente anche un po' caldo e non sono abituati a essere vestiti così, per una festa tanto bella come oggi; si sentiranno un po' a disagio in qualche momento - ha detto ancora il Papa -, inizierà uno a piangere e poi gli altri. Inizierà un concerto, ancora non è iniziato... ma non spaventatevi, lasciate piangere e gridare i bambini». È stato (...)

segue a pagina 12

IL GIORNO

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

del lunedì

LUNEDÌ 13 gennaio 2020
1,50 Euro*

Nazionale

FONDATA NEL 1956
www.ilgiorno.it



La nostra inchiesta

**La Lombardia riparte
Ogni giorno nascono
sessanta imprese**

Balzarotti alle pagine 2 e 3



Il titolo d'inverno

**La Juve vince
e toglie all'Inter
il primo posto**

Servizi nel Qs



Spinelli super potenti, sale il rischio

Dossier Il chimico: pericolosità quadruplicata, effetti ignoti. Consumo già a 11 anni. Padri e figli, fumano tutti

Cocchi e Canè alle p. 4 e 5

Emozioni e cast d'eccezione

**Royal family
più intrigante
della serie tv**

Viviana Ponchia

Il meteo sulla contea di Norfolk prevede per oggi vento e pioggia. Nella tenuta invernale di Sandringham la regina Elisabetta si sveglierà come al solito alle sette, berrà una tazza di tè e sfoglierà di malavoglia l'adorato Sporting Life specializzato in corse di cavalli. Potere contare sulla routine aiuta quando il mondo crolla. Subito dopo lo specchio le ricorderà chi è: sovrana ad ampio e anacronistico raggio ma soprattutto asso di diplomazia e fonte infinita di esperienza e verità. Con questa consapevolezza, scampata a guerre, incendi, rivoluzioni sociali, scandali e naufragi privati, prenderà di petto la grana più imbarazzante dei suoi 68 anni di regno.

Continua a pagina 9

ADDIO AL CALCIATORE MALATO DI CANCRO: AVEVA SCELTO LA SEDAZIONE PROFONDA PER IL TROPPO DOLORE



Giovanni Custodero, il portiere 27enne morto ieri dopo 5 anni di lotta contro il cancro. In foto è con la fidanzata Luana Amati, sua coetanea: «Amore, sei il mio eroe»

IL GRANDE SONNO

Femiani a pagina 7

DALLE CITTÀ

Milano

**Alle Colonne
la violenza
dei baby soldati
dello spaccio**

Lazzari nelle Cronache

Milano, via Torino

**Travolge 2 centauri
Fugge e poi si rifiuta
di fare l'alcoltest**

Palma nelle Cronache

Milano

**Olindo, Stasi
e gli altri:
al lavoro in carcere**

Servizio a pagina 16



Libro del Papa emerito: «Non posso tacere»

**«Dico no ai preti sposati»
Ratzinger entra in campo**

Panettiere e De Robertis a pagina 13



Dai reportage ai libri di storia: è morto a 84 anni

**Pansa, l'ultimo articolo
Una vita per i giornali**

Servizio a pagina 15

IL CAMBIO DI STAGIONE RICHIEDE PIÙ ENERGIA?

SUSTENIUM PLUS

LA STAGIONE CAMBIA, L'ENERGIA RESTA!

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



€ 1,20 ANNO CCXXV-N° 12
ITALIA
SPEDIZIONE IN ABBONAMENTO POSTALE 45% - ART. 2, COM. 2018, L. 662/96

Fondato nel 1892

ISSN 1120-3397
A ISCHIA E PROCIDA, "IL MATTINO" - "IL DISPARI", EURO LEO

Lunedì 13 Gennaio 2020 •

Commenta le notizie su ilmattino.it

**Morto a 84 anni
Addio a Pansa
il giornalista
che creò un nuovo
lessico politico**
Picone a pag. 14



**Oggi vertice con la Regina
Scoppia il caso Disney
Harry raccomandò Meghan
William: «Triste per lui»**
Marconi a pag. 8



**Il film
Mendes: «In "1917"
racconto l'angoscia
della guerra
di mio nonno»**
Cosulich a pag. 13



La legge elettorale PARLAMENTO SOVRANO SULLE REGOLE

Cesare Mirabelli

Sono in campo due richieste di referendum, diverse per oggetto e funzione, eppure entrambe sintomo di un malessere delle istituzioni, dal cui circuito interno le iniziative provengono. Difatti le richieste non hanno origine dalla raccolta di firme degli elettori, come è invece avvenuto in passato nella gran parte dei casi, ma dalle stesse istituzioni rappresentative. In un caso si tratta di un referendum confermativo, che ha ad oggetto la legge di revisione della costituzione, votata dal Parlamento ma non ancora entrata in vigore, che riduce il numero dei componenti della Camera, dagli attuali 630 a 400, e del Senato, dagli attuali 315 a 200.

Continua a pag. 47

Sgravi, colpo al made in Italy

► Nelle pieghe della manovra il taglio del credito d'imposta dal 50 al 6% sui nuovi prodotti. Danni per le aziende della moda, dei gioielli e dell'arredamento: una mazzata sull'export

Gianni Molinari

Nelle pieghe della legge di bilancio del 2020 arriva una velenosa quanto devastante revisione del credito d'imposta per le spese di innovazione sostenute dalle imprese nella realizzazione di nuovi prodotti: si passa dal 50 al 6%. Un duro colpo al Made in Italy. Sono furiosi gli imprenditori del settore moda-casa: abbigliamento, calzature, mobili, gioielleria, ceramiche.

A pag. 2

La contromisura per sedare la rivolta M5S, la mossa di Di Maio: Casaleggione conterà di meno

Simone Canettieri

Smarcarsi dalla Casaleggione. Arginare il potere di «influenza» di Davide fino ad arrivare a un clamoroso divorzio nella gestione del blog delle stelle, il sito del M5S. Luigi Di Maio in queste ore di assedio sta maturando

un'unica convinzione: basta fare il «parafumino» delle scelte prese a Milano dalla Casaleggione. Intanto, una decisione nel solco del distacco dalla casa madre è stata già presa: i disavanzi delle restituzioni non andranno più all'associazione.

A pag. 4

Lo stop il 30 marzo La crisi Whirlpool nessuna offerta per salvare Napoli

Nando Santonastaso

Whirlpool ha inviato al Mise il dossier sul futuro dello stabilimento di Napoli, confermando la chiusura il 30 marzo. E il sito non pare attrattivo per nuovi investimenti dall'esterno. È probabile che in questa fase nessuno voglia esporsi in maniera ufficiale ma il pessimismo anche tra i sindacati si taglia a fette.

A pag. 3

Il pontefice emerito Ratzinger corregge papa Bergoglio: «Preti, il celibato è indispensabile»

Franca Giansoldati

«Io credo che il celibato» dei sacerdoti «abbia un grande significato» ed è «indispensabile». Lo afferma Benedetto XVI in un libro con il cardinale Sarah. Il monito del Papa emerito arriva dopo il Sinodo sull'Amazzonia che ha avuto tra i temi centrali di discussione proprio la possibilità di ordinare come sacerdoti persone sposate.

A pag. 10

L'analisi NUOVO PD TRA IL DIRE E IL FARE

Mauro Calise

Al netto delle buone intenzioni - che non mancano mai - il proposito di Zingaretti di rifondare il Pd è un risultato l'ha già ottenuto. Ed è un paracadute - molto ampio - nel caso andasse male in Emilia. Pre-annunciare un congresso di rinascita serve innanzitutto nel caso il partito uscisse con le ossa rotte dalla sfida del 26 gennaio. A quel punto, invece di un psicodramma collettivo e la richiesta di dimissioni, ci sarebbe già in calendario la mobilitazione catarattica. In cui lo stesso Zingaretti potrebbe provare a resuscitarsi.

Continua a pag. 47

Le campagne del Mattino



Nelle immagini «rubate» davanti ad alcuni market napoletani si vedono ragazzini uscire dopo l'acquisto di alcolici

Napoli, nei supermarket si vende l'alcol ai minori

Oscar De Simone e Gennaro Di Biase in Cronaca

Libia, l'Italia pronta a inviare più militari

«Missione Onu con nostro comando»
Serraj-Haftar a Mosca. Conte ad Ankara

Risolvere la missione Sophia, aumentare la disponibilità del contingente italiano in Libia, e magari anche in Somalia e Niger, per tenersi pronti a un'eventuale missione delle Nazioni Unite. È l'obiettivo di Palazzo Chigi dopo il cessate il fuoco tra le due fazioni libiche. L'Italia è pronta a inviare più militari in Libia rimodulando le altre missioni estere. Delle implicazioni che la situazione in Libia ha sulla sicurezza nazionale, il premier mercoledì informerà il Copasit. Oggi, a Mosca, Vladimir Putin accoglierà il presidente del governo riconosciuto dall'Onu al Serraj e il generale Haftar. E Conte vola ad Ankara.

Conti, Mangani e servizi alle pag. 6 e 7

L'intervista Felice Accame

Il professore degli allenatori: «Gattuso, l'uomo per le crisi»

Francesco De Luca

«Gattuso è allenatore ad altissimo grado per affrontare le crisi». Parola di Felice Accame, professore universitario e saggiista, allievo del filosofo Silvio Ceccato, un'istituzione anche nel calcio. Da più di trent'anni è docente di teoria della comunicazione presso il settore tecnico di Coverciano, dove si laureano gli allenatori. «Da tecnico avevo vissuto esperienze nei settori giovanili di Pro Sesto e Rho-



dense e Massimo Moratti, che mi aveva conosciuto attraverso la lettura del libro «La sintassi del calcio», mi affidò questo incarico quando diventò presidente del settore tecnico». È stato il professore Accame a consegnare il patentino di allenatore a Gattuso al termine del corso 2013-2014, «molto speciale perché vi parteciparono esclusivamente dodici campioni del mondo del 2006».

A pag. 29

DOPO L'INFLUENZA NON RIESCI A RIPARTIRE?

PROVA SUSTENIUM PLUS

con l'aggiunta di **CREATINA**

LA SPINTA CHE TI SERVE

ANCHE IN 151 ACQUA CALDA

IL TUO PRONTO RECUPERO



Il Messaggero



24h € 1,40* ANNO 142 - N° 12
ITALIA
Sped. in A.P. DL353/2003 conv. L. 4/2004 art. 1 c. 1 DCB RM

NAZIONALE

IL MERIDIANO

Lunedì 13 Gennaio 2020 • Battesimo di Gesù

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

1935-2020
Giampaolo Pansa
addio al giornalista
che rompe
il tabù a sinistra
Valensise a pag. 19



La Regina li convoca
Harry "raccomandò"
Meghan alla Disney
William: «Triste
per mio fratello»
Marconi a pag. 11



Sci
Trionfo rosa
in combinata
Brignone show
Bassino terza
Nicolielo nello Sport



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

Legge elettorale
Il Parlamento
decida da solo
sulle nuove
regole del gioco

Cesare Mirabelli

Sono in campo due richieste di referendum, diverse per oggetto e funzione, eppure entrambe sintomo di un malessere delle istituzioni, dal cui circuito interno le iniziative provengono. Difatti le richieste non hanno origine dalla raccolta di firme degli elettori, come è invece avvenuto in passato nella gran parte dei casi, ma dalle stesse istituzioni rappresentative.

In un caso si tratta di un referendum confermativo, che ha ad oggetto la legge di revisione della costituzione, votata dal Parlamento ma non ancora entrata in vigore, che riduce il numero dei componenti della Camera, dagli attuali 630 a 400, e del Senato, dagli attuali 315 a 200. La singolarità è che a chiedere la verifica popolare siano settantuno senatori, molti dei quali hanno votato a favore della legge: non cinquecentomila elettori, come egualmente la costituzione consente.

Si utilizza un appello al popolo contro una deliberazione legislativa parlamentare, previsto a garanzia della costituzione e a tutela delle minoranze, come strumento dichiaratamente rivolto a stimolare l'effetto politico di un possibile scioglimento del Parlamento e di elezioni anticipate. Non si afferma un vistoso pentimento rispetto al voto di approvazione della legge, che ciascuno dei promotori del referendum abbia espresso in Assemblea.

Continua a pag. 22

Libia, l'Italia invia più militari

► Palazzo Chigi pronto a spostare uomini da altri teatri di crisi per guidare la missione Onu Oggi a Mosca il faccia a faccia Serraj-Haftar con Putin ed Erdogan. E Conte vola ad Ankara

La Juve vince 2-1. Reazione giallorossa inutile



Roma: sconfitta e infortuni
per Zaniolo stagione finita

Il momento dell'infortunio di Zaniolo (foto L'ESPRESSO) Nello Sport

ROMA Libia, l'Italia invia più militari. Palazzo Chigi pronto a spostare uomini da altri teatri di crisi per guidare la missione Onu. Oggi a Mosca il faccia a faccia Serraj-Haftar con Putin ed Erdogan. Il presidente del Consiglio Giuseppe Conte oggi vola da Erdogan, poi domani vedrà anche il presidente egiziano al Sisi. Conferenza a Berlino forse già domenica prossima. Si lavora alla presenza dei libici.

Allegri, Conti, Mangani e Ventura alle pag. 2 e 3

Già bloccati i rimborsi a Rousseau

M5S, Di Maio si smarca da Casaleggio
mossa del leader per uscire dall'angolo

Simone Canettieri

Smarcarsi dalla Casaleggio e associati. Arginare il potere di «influenza» di Davide fino ad arrivare a un clamoroso divorzio nella ge-



stione del blog delle stelle, il sito del M5S. Luigi Di Maio sta maturando una convinzione. Smettere di fare il «parafiumine» delle scelte prese a Milano.

A pag. 4

«Preti, celibato indispensabile» Ratzinger incalza Bergoglio

► Dopo l'apertura di Francesco in Amazonia: «Non posso tacere»

Franca Giansoldati

«Non posso tacere». Forse sarà l'ultima grande battaglia del grande Teologo per impedire che nella Chiesa faccia breccia la possibilità di ordinare preti sposati. Joseph Ratzinger è tornato in campo, rompendo ancora una volta il silenzio, per pronunciarsi con fermezza contro quel vasto movimento trasversale che potrebbe portare all'abolizione del celibato sacerdotale. Una questione dibattuta e lac-

A pag. 12

Spinta investimenti

Scuola fino a 18 anni
e bonus università
Piano Pd al governo

Luca Cifoni

Scuola dell'obbligo fino a 18 anni. Ma anche investimenti, fisco e welfare. Il Pd e la verifica. Il viceministro dell'Economia Antonio Misiani: «Passare alle fasi 2».

A pag. 5

Ribaltamenti

Raggi pro-discarica
perde la piazza M5S
La battaglia di Roma

Rifiuti, il sindaco di Roma Virginia Raggi perde la piazza. In duemila protestano contro il nuovo sito della discarica. E da militante anti-sistema si ritrova contestata come «sindaco del sistema».

A pag. 7

L'allarme dei geriatri: mancano anche i posti letto

Sanità, pochi medici per l'Italia che invecchia

ROMA L'Istituto nazionale di statistica la definisce "piramide rovesciata". La struttura per età della popolazione italiana mostra infatti un forte sbilanciamento: il numero delle persone anziane è sempre più in crescita, mentre invece non si arresta il calo delle nascite. È il sistema sanitario non è affatto in grado di farne carico. Il Pronto soccorso sono sempre più in affanno, il numero dei posti letto in geriatria è sufficiente per appena 3.560 pazienti, e i geriatri specialisti sono appena 2.500. Una "bomba" sociale e sanitaria che potrebbe esplodere nei prossimi anni.

Melina pag. 13

Teramo si mobilita. Ma lui: «Non serve»

«Vivo felice con due euro al giorno»
L'ex fabbro che rifiuta i soldi dallo Stato

Claudia Guasco

L'unica nota di modernità è un cellulare, modello preistorico, che ricambia con tre euro al mese per mantenere qualche indispensabile contatto con il mondo. Ricava poche monete fa-



cendo il parcheggio abusivo. Per il resto la sua vita è quella di un uomo in esilio volontario. Gabriele ha 55 anni, abita in via Dattila Teramo in una casa senza gas, acqua e luce. «Vivo con 2 euro al giorno e sono felice».

A pag. 12

CAPRICORNIO
VERSO IL SUCCESSO

Buon giorno, Capricorno! Le stelle più belle, e anche più impegnative, sono vostre. L'ultima settimana con il Sole nel vostro segno e due spettacolari congiunzioni, Plutone-Saturno, vi porta la bella sorpresa di Venere nel segno dei Pesci, questo è amore!

Dal Toro, il rinnovativo e tecnologico Urano, vi coinvolge nel suo transito e fa di voi persone di successo anche nel futuro. Auguri.

© RIPRODUZIONE RISERVATA
L'oroscopo all'interno

Città DIVERSE,
stessa app!

Chiama il taxi con **appTaxi**.
Roma, Milano, Firenze, Bologna...

PROVACI!

appTaxi
www.apptaxi.it/get

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

il Resto del Carlino

del lunedì

LUNEDÌ 13 gennaio 2020
1,60 Euro

Nazionale

FONDATA NEL 1885
www.ilrestodelcarlino.it



Il lavoro rosa in Emilia Romagna e Marche

Aziende, donne al top «Così vinciamo le sfide»

Catapano alle pagine 4 e 5



Spinelli super potenti, sale il rischio

Dossier Il chimico: pericolosità quadruplicata, effetti ignoti. Consumo già a 11 anni. Padri e figli, fumano tutti

Cocchi e Canè alle p. 2 e 3

Emozioni e cast d'eccezione

Royal family più intrigante della serie tv

Viviana Ponchia

Il meteo sulla contea di Norfolk prevede per oggi vento e pioggia. Nella tenuta invernale di Sandringham la regina Elisabetta si sveglierà come al solito alle sette, berrà una tazza di tè e sfoglierà di malavoglia l'adorato Sporting Life specializzato in corse di cavalli. Potere contare sulla routine aiuta quando il mondo crolla. Subito dopo lo specchio le ricorderà chi è: sovrana ad ampio e anacronistico raggio ma soprattutto asso di diplomazia e fonte infinita di esperienza e verità. Con questa consapevolezza, scampata a guerre, incendi, rivoluzioni sociali, scandali e naufragi privati, prenderà di petto la grana più imbarazzante dei suoi 68 anni di regno.

Continua a pagina 9

ADDIO AL CALCIATORE MALATO DI CANCRO: AVEVA SCELTO LA SEDAZIONE PROFONDA PER IL TROPPO DOLORE



Giovanni Custodero, il portiere 27enne morto ieri dopo 5 anni di lotta contro il cancro. In foto è con la fidanzata Luana Amati, sua coetanea: «Amore, sei il mio eroe»

IL GRANDE SONNO

Femiani a pagina 7

DALLE CITTÀ

Rossoblu ko a Torino: 1-0

Bologna, resta solo la rabbia L'arbitro non dà due rigori

Servizi nel QS

Vittoria al PalaEur per 68-97

Virtus imperiale: Weems e Delia schiantano Roma

Selleri nel QS

Bologna, in zona San Donato

La segue in casa per molestarla Salvata dai vicini

Orlandi in Cronaca



Libro del Papa emerito: «Non posso tacere»

«Dico no ai preti sposati» Ratzinger entra in campo

Panettiere e De Robertis a pagina 13



Dai reportage ai libri di storia: è morto a 84 anni

Pansa, l'ultimo articolo Una vita per i giornali

Servizio a pagina 15

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.



DUE VITTIME A GENOVA
Muiono bruciati nell'auto
Sotto accusa l'alta velocità

FREGATTI / PAGINE 9-16 E 17



IL NUMERO È IN CRESCITA
I lupi in Liguria sono duecento
Arrivano risorse per controllarli

BARBERIS / PAGINA 22



INDICE

Primo Piano	Pagina 2
Cronache	Pagina 8
Economia-Marittimo	Pagina 11
Xe	Pagina 12
Genova	Pagina 16
Cinema/Tv	Pagina 26/27
Sport	Pagina 28
Meteo	Pagina 47

PIÙ TOLLERANZA SUGLI AIUTI DI STATO ALLE IMPRESE ECO-SOSTENIBILI

L'Europa vara il Piano verde da mille miliardi Fondi per l'Ilva

Il governo punta sulla riconversione industriale. Finanziamenti a quattro regioni, Liguria esclusa

Mille miliardi di investimenti nei prossimi 10 anni, di cui 100 destinati alla riconversione economica delle aree maggiormente dipendenti dalle industrie inquinanti con un «Fondo per la transizione giusta». Tra le aree coinvolte, soprattutto la Puglia per l'Ilva e la Sardegna per il superamento delle miniere, ma anche due Regioni del Nord: Piemonte e Lombardia.

Domani nasce il piano verde Ue e questi sono i capisaldi dell'operazione. Previste regole meno severe per gli aiuti di Stato alle imprese dei settori eco-sostenibili.

Soddisfatta la commissaria Ursula von der Leyen, che scommette sul suo «Green Deal»: «Così creiamo sviluppo e lavoro, nel rispetto dell'ambiente».

L'INVIATO BRESCIA / PAGINE 2 E 3

IL RETROSCENA

Paolo Baroni e Emanuele Bonini

Da Bruxelles i soldi per la società mista con ArcelorMittal

I fondi per l'Europa verde saranno utili anche per un accordo tra l'Italia e ArcelorMittal. Secondo le stime che circolano a Bruxelles, dei 100 miliardi previsti per la decarbonizzazione dell'industria, 10 dovrebbero andare alla Polonia, 8 alla Germania, 6 alla Spagna e 4 all'Italia. Meno rispetto ad altre potenze industriali, ma abbastanza per consentire allo Stato di entrare direttamente in società con ArcelorMittal.

L'ARTICOLO / PAGINA 3

DILAGA LA CONTESTAZIONE AL REGIME DI KHAMENEI

Iran, la polizia spara sugli studenti in piazza

La protesta contro il regime di Teheran dilaga. Decine di migliaia di persone, in gran parte studenti, hanno protestato contro Khamenei. Spari da parte della polizia.

STABILE E GRIGNETTI / PAGINA 4

NODI RENZI A DIMAIO

Libia, missione Ue in salita. A Mosca si firma la tregua

SERVIZIO / PAGINA 5



DOPPIETTA DI QUAGLIARELLA: 158 RETI IN A

UNA GOLEADA PER RISALIRE: SAMP-BRESCIA 5-1

FRECCERO, GIAMPIERI E GAMBARO / PAGINE 28-30

L'esultanza della squadra alla fine della partita

PEGASO NEWSPORT



GRIFO RIMONTATO DOPO IL GOL DI SANABRIA

IL VERONA DEGLI EX BATTE 2-1 IL GENOA: SERVONO RINFORZI

GLI INVIATI ARRICHIELLO E SCHIAPPAPIETRA / PAGINE 32-34

La delusione di Sturaro e Behrmi, i veronesi festeggiano

L'ESPRESSO

LA GUIDA ALLE MISURE

IL SECOLO XIX



Lavoro, fisco, bonus facciate: gratis l'inserto sulla manovra

Casa, sanità, lavoro, imprese, trasporti, famiglia: ecco le novità per il nuovo anno, con un promemoria di tutte le scadenze mese per mese, a cominciare dalle nuove date per la dichiarazione dei redditi. La guida a come funzionano le nuove detrazioni per il 730, il debutto della lotteria degli scontrini, i crediti per l'utilizzo di carte di pagamento e bancomat, i dettagli sul bonus facciate e sulla nuova tassa per gli immobili.

L'OSPEDALE / AL CENTRO DEL GIORNALE

AVEVA 84 ANNI

Addio a Pansa giornalista e scrittore controcorrente

È morto, ieri a Roma, il giornalista e scrittore Giampaolo Pansa. Aveva 84 anni ed era nato a Casale Monferrato. Ha scritto per i più importanti quotidiani italiani, dalla Stampa, dove ottenne il suo primo contratto giornalistico, dal Corriere della Sera a Repubblica (di cui è stato vicedirettore), all'Espresso e a Panorama. I suoi libri dedicati alla Resistenza hanno scatenato polemiche giornalistiche e storiografiche.

MARTINETTI / PAGINA 13

AURUM 1962
COMPRO ORO E ARGENTO
SEDE STORICA
SERVIAMO TUTTI
COMPRIAMO TUTTO
Genova - Corso Buenos Aires 81 r
* Banco omonimo (Genova) - Tel. 010/519411 - 519412 - 519413

LUNEDÌ TRAVERSO



Una volta si usavano gli schiavi. Costavano un po' cari, perché bisognava ordinarli e farli spedire oltreoceano, e non esisteva Amazon Prime. Però si riproducevano anche in cattività e i loro cuccioli, fin da piccoli, potevano lavorare nei campi. Il guaio con gli schiavi era che, se il raccolto andava male, dovevi mantenerli lo stesso. E farlo anche quando diventavano vecchi e inabili al lavoro, fino alla morte. Con la rivoluzione industriale si abolì la schiavitù. Gli operai delle fabbriche avevano un bel vantaggio: davi loro un (modesto) stipendio e mantenere mogli, figli e nonni non era più affar tuo. Il guaio con gli operai è che si organizzavano, scioperavano, pretendevano: l'orario ridotto, le festività,

RIVOLUZIONE DIGITALE

CLAUDIO PAGLIERI

le ferie retribuite, i contributi. E se i prodotti restavano invenduti, dovevi pagarli lo stesso. Con la rivoluzione digitale il lavoro si è fatto impalpabile, sostituito dai servizi. L'ex schiavo ed ex operaio è salito di un altro gradino, diventando imprenditore di se stesso. Non ha stipendio ed è suo il rischio d'impresa, se ci sono pizze da consegnare bene, altrimenti pazienza, magari quel giorno alla moglie assumta con contratto a zero ore è andata meglio. L'imprenditore di se stesso riunisce in sé tutti i vantaggi dello schiavo e dell'operaio, senza gli svantaggi. È una tipologia di lavoratore che durerà fino alla prossima rivoluzione, non più industriale o digitale, ma rivoluzione e basta.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

FARMACIA DELL'AQUILA
APERTO
7 GIORNI SU 7
H 8/21,00
Via Giacometti 30/32/R - 16143 Genova (GE)
+39 010 509631 - farmaciadell'aquila.net
banco@farmaciadell'aquila.it



CRASTAN
1970
INSTANT CEREALS

IL TEMPO

QUOTIDIANO INDIPENDENTE

ristora
INSTANT DRINKS

Lunedì 13 gennaio 2020
Anno LXXVI - Numero 12 - € 1,20
Sant'Illario di Portiers Vescovo

Direzione, Redazione, Amministrazione 00187 Roma, piazza Colonna 366, tel 06/675.881 - Spedizione in abbonamento postale - D.L. 353/2003
(conv. in L. 27/02/2004 n.46) art. 1 comma 1, DCB ROMA - *Abbonamenti a Viterbo e prov.: Il Tempo + Corriere di Viterbo €1,20 a Rieti e prov.: Il Tempo + Corriere di Rieti €1,20
a Latina e prov.: Il Tempo + Latina Oggi €1,50 a Frosinone e prov.: Il Tempo + Ciociaria Oggi €1,50 - a Terni e prov.: Il Tempo + Corriere dell'Umbria €1,20 - ISSN 0391-6990

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

RATZINGER SFIDA BERGOGLIO

I Papi sono due. E se le danno

*Tra due settimane Francesco potrebbe ratificare l'apertura ai preti sposati chiesta dal sinodo
E allora ecco l'anticipazione dell'ultimo libro di Benedetto: «Indispensabile il celibato dei sacerdoti»*

Viabilità

Guerra ai diesel Domani è stop

Lo smog non cala
Virginia vuole fermare
tutte le auto a gasolio

Magliaro a pagina 14

Rifiuti

Monte Carnevale No pure dall'Enac

Altola dell'aviazione
«Rischi per gli aerei
se si fa la discarica»



Ottaviani a pagina 15

Guidonia

I mondiali di golf tappano le buche

Grazie ai finanziamenti
il Comune potrà rifare
le strade dissestate

Sbraga a pagina 20

Anzio

Il giallo dell'urna nella Villa romana

Macabro ritrovamento
nel parco archeologico
I resti forse da Avellino



Gobbi a pagina 21

Il Tempo di Oshø

La sardina si crede di essere una balena

Carta e Mazzoni a pagina 7



"Ma è vero che l'hai
convinto te Haftar a
cessà 'r fòco?"

"E' regolare"

Pure per non far niente si dovrà lavorare

Chi ha il reddito di cittadinanza svolgerà otto ore settimanali di mansioni socialmente utili

Il bonus criticato e replicato

Il governo ha copiato gli 80 euro di Renzi

a pagina 5

Il reddito di cittadinanza entra nella fase due. Da ora, infatti, quanti percepiscono l'assegno governativo dovranno «ripagare» lo Stato svolgendo per il Comune di residenza otto ore settimanali di lavori socialmente utili. È l'effetto dell'entrata in vigore del decreto del Ministero del Lavoro su «Definizione, forme, caratteristiche e modalità di attuazione dei Progetti utili alla collettività (PUC).

Fondato a pagina 4

Liste piene di transfughi

Alle regionali arriva la carica dei voltgabbana

Alcamo a pagina 6

Joseph Ratzinger sfida papa Bergoglio: «Celibato dei sacerdoti è indispensabile». Una doccia gelata sull'apertura di Francesco in occasione dell'ultimo sinodo.

Di Majo a pagina 8

Giornalismo in lutto

È morto Giampaolo Pansa Addio al più grande di tutti

Bechis e Lenzi a pagina 29

Serie A



ALL'OLIMPICO È 1-2

La Roma regala un tempo e la Juventus ringrazia Zaniolo, rotto il crociato

Austini, Biafora, Schito e Carnellini alle pagine 30 e 31

PAGINE Edizione Via Gregorio VII, 160 - 00165 Roma -
Tel. 06 45468600 - mail: luciano.lucarini@pagine.net

Chiedi un copia omaggio
3336759574

gli Italiani Edizione Direttore Giuseppe Santoro
www.italianoggi.com

**GRANDISSIMA OFFERTA
CHIEDI LE CONDIZIONI
PER ABBONARTI
3336759574**

BORGHESE
MENSILE DI POLITICA
E ATTUALITÀ
Liberi per tradizione
diretto da Claudio Tedeschi

Dittatura e Monarchia
Domenico Fisicella
L'Italia tra le due guerre
Pp. 456 euro 94,00

HISTORICA
RIVISTA DI STORIA MODERNA
E CONTEMPORANEA
Direttore Massimo Magliaro
Vicedirettore Roberto Rossetti

Il diario
di Maurizio Costanzo

Leggo che Virginia Raggi, Sindaco di Roma, avrebbe assunto quasi mille nuovi dipendenti. Apprendo che la Raggi, curiosamente, ha assunto impiegati, mentre, forse, servirebbero spazzini o persone in grado di rendere Roma più pulita e, quindi, più gradevole. Con comodo, la Raggi, ci fa sapere per quale occupazione sono stati assunti mille dipendenti? Si potrebbe fare un volume sulle decisioni della Raggi e, parallelamente, un documentario su come Roma, Capitale d'Italia, è ridotta. Sbaglierò, ma me lo dicono anche persone che vengono nella Capitale ogni tanto. Dicono anche che Milano è migliorata. Perché Sala non viene un po' in Campidoglio?

IO Lavoro

Dalle vendite dirette 27 mila opportunità di impiego
da pag. 49

• Anno 29 - n. 9 - € 3,00* - OF 4,50 - Sped. in abb. post. L. 1.10.1990 n. 4099 - Dich. Min. - Lunedì 13 Gennaio 2020 -
Con il numero della rivista Leader 2019 e € 0,50 in più. Con la guida di lavoro e il servizio di consulenza € 0,50 in più.

• TUTTE LE AZIENDE CHE ASSUMONO • a pag. 53

www.italiaoggi.it

Italia Oggi

IL PRIMO GIORNALE PER PROFESSIONISTI E IMPRESE

Sette

Affari Legali

Focus degli studi su privacy, tecnologia e Olimpiadi
da pag. 33

IN EVIDENZA

Fisco/1 - La riscossione locale mette il turbo: tempi brevi con il via agli incassi diretti da parte degli enti. Gli effetti della riforma prevista dalla manovra 2020
Trovato a pag. 7

Fisco/2 - Requisiti di esenzione nelle cessioni intraUe, scorte e prova trasporto. Cosa cambia per effetto della direttiva 2018/1910 e del regolamento 2018/1912
Ricca da pag. 8

Fisco/3 - I conti non tornano sui forfettari esclusi dalle cause ostative. A rischio un miliardo di gettito. Sono 341 mila per il governo. Solo 10 mila per il Cnocid
Mandolei a pag. 11

Impresa - La crescita passa dall'ambiente. In legge di Bilancio oltre 4,2 miliardi per il Green New Deal. Con interventi ad hoc per le Zone economiche ambientali
Lenzi a pag. 13

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

Vince la rivoluzione digitale

Aziende e professionisti che hanno puntato sulle varie forme di intelligenza artificiale hanno migliorato produttività e fatturati. Ecco qualche esempio

di MARINO LONGONI
mlongoni@italiaoggi.it

Nassun dorma. Il processo di digitalizzazione non si può fermare, anzi, è facile prevedere che andrà avanti in modo sempre più veloce. Imprese e studi professionali che sapranno cavalcarlo con convinzione e con competenza avranno guadagni competitivi sempre maggiori. Al contrario chi rifiuterà di mettersi al passo è destinato a restare indietro. Il messaggio che emerge da un approfondito studio di I-com, pubblicato in esclusiva da *ItaliaOggi Sette*, è chiaro. Chi ha investito sull'intelligenza artificiale, che è uno degli strumenti più innovativi del processo di digitalizzazione, ha ottenuto una riduzione dei costi, una maggiore efficienza, una migliore capacità di gestione dei clienti, la possibilità di pianificare e programmare in tempo reale, un aumento della flessibilità e infine una crescita della competitività e, soprattutto, dei ricavi.

E se la digitalizzazione è un driver importante per aziende e pubblica amministrazione lo è ancora di più per i professionisti, sempre che la mettano di subire passivamente l'evoluzione tecnologica e comincino a cambiare prospettiva, pensando al digitale come una possibile fonte di reddito e non come un fastidioso obbligo normativo o un costo difficile da ribaltare sui clienti. Anche perché, se fino a qualche anno fa era possibile vivere di rendita per dieci o vent'anni con le conoscenze acquisite, oggi ciò è fuori

discussione. Tutto cambia in modo sempre più veloce: le esigenze dei clienti, gli strumenti tecnologici, l'ambiente normativo, le condizioni del mercato. Ogni cinque anni bisogna sapersi reinventare.

I professionisti che hanno già adottato questo approccio hanno sperimentato che l'evoluzione tecnologica è in grado di far risparmiare tempo e risorse, e questo consente di proporre alle aziende servizi ad alto valore aggiunto. Quello che non sono più disposti a pagare per la tenuta della contabilità o gli adempimenti fiscali, sono invece disposti a pagare per servizi innovativi in tema di controllo di gestione, audit, consulenza direzionale. Si parla tanto di big data: i commercialisti gestiscono masse enormi di dati aziendali, ma non sempre li sanno utilizzare. Camminano sopra un giacimento di petrolio e non si rendono conto del suo valore.

Uno studio che gestisce la contabilità per mille clienti ha in mano un big data di enorme valore, basterebbe saper usare bene questi dati, trasformarli in servizi aggiuntivi da offrire alle aziende.



L'obbligo di fatturazione elettronica, vissuta da molti professionisti e dai loro clienti come un incubo, è invece stato utilizzato dagli studi più innovativi come uno straordinario volano di business intelligence.

La riforma della crisi d'impresa, con tutti i problemi che non mancherà di creare agli imprenditori e ai loro consulenti, può però diventare uno stimolo fondamentale per approfondire la business intelligence: amministratori, soci, sindaci e revisori sono infatti molto più responsabilizzati ed hanno l'esigenza di tenere costantemente sotto controllo la situazione finanziaria dell'azienda con verifiche almeno trimestrali se non vogliono, quando si dovesse presentare una seria crisi di liquidità, pagare di persona. E chi meglio del commercialista può offrire un servizio di questo tipo in grado non solo di tranquillizzare i responsabili aziendali, ma anche di segnalare i possibili fattori di crisi prima che questi diventino difficili da gestire? Di questi temi e di molto altro ancora si discuterà nel forum dei dottori commercialisti organizzato da *ItaliaOggi* all'Hotel Melia di Milano nei giorni 13, 14 e 15 gennaio.

— © Riproduzione riservata —

LOCMAN 1960

STILE UNICO. ELEGANZA DA CONDIVIDERE

Isola d'Elba 18-09-1960

LOCMAN ITALY

A partire da 198 euro.

LA NAZIONE

del lunedì

LUNEDÌ 13 gennaio 2020
1,60 Euro

Nazionale

FONDATA NEL 1859
www.lanazione.it



La tragedia sulle Apuane. Erano legati insieme da una corda

Marito e moglie muoiono precipitando sul monte Sella

Costa e Scolaro alle pagine 2 e 3



Spinelli super potenti, sale il rischio

Dossier Il chimico: pericolosità quadruplicata, effetti ignoti. Consumo già a 11 anni. Padri e figli, fumano tutti

Cocchi e Canè alle p. 4 e 5

Emozioni e cast d'eccezione

Royal family più intrigante della serie tv

Viviana Ponchia

Il meteo sulla contea di Norfolk prevede per oggi vento e pioggia. Nella tenuta invernale di Sandringham la regina Elisabetta si sveglierà come al solito alle sette, berrà una tazza di tè e sfoglierà di malavoglia l'adorato Sporting Life specializzato in corse di cavalli. Potere contare sulla routine aiuta quando il mondo crolla. Subito dopo lo specchio le ricorderà chi è: sovrana ad ampio e anacronistico raggio ma soprattutto asso di diplomazia e fonte infinita di esperienza e verità. Con questa consapevolezza, scampata a guerre, incendi, rivoluzioni sociali, scandali e naufragi privati, prenderà di petto la grana più imbarazzante dei suoi 68 anni di regno.

Continua a pagina 9

ADDIO AL CALCIATORE MALATO DI CANCRO: AVEVA SCELTO LA SEDAZIONE PROFONDA PER IL TROPPO DOLORE



Giovanni Custodero, il portiere 27enne morto ieri dopo 5 anni di lotta contro il cancro. In foto è con la fidanzata Luana Amati, sua coetanea: «Amore, sei il mio eroe»

IL GRANDE SONNO

Femiani a pagina 7

DALLA CITTA'

Indagano i carabinieri

Violenza in centro. Trovato il bastone dell'aggressore. Caccia al dna

Brogioni in cronaca

L'iniziativa

Contro paura e disagio una app aiuta-adolescenti

Valecchi in cronaca

Fiorentina

Viola che fatica. Il gol di Pezzella vale la vittoria

Servizi nel QS



Libro del Papa emerito: «Non posso tacere»

«Dico no ai preti sposati» Ratzinger entra in campo

Panettiere e De Robertis a pagina 13



Dai reportage ai libri di storia: è morto a 84 anni

Pansa, l'ultimo articolo. Una vita per i giornali

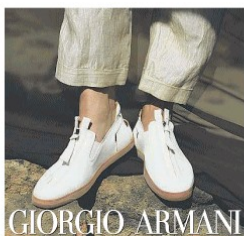
Servizio a pagina 15

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.



GIORGIO ARMANI

la Repubblica

Fondatore Eugenio Scalfari

Direttore Carlo Verdelli

Anno 27 - N°2

Lunedì 13 gennaio 2020

Oggi con Affari&Finanza

In Italia € 1,50



GIORGIO ARMANI

Decreto sicurezza È tutto come prima

Restano le multe record per chi salva i migranti. Irritazione del ministro Lamorgese: riforma pronta da 2 mesi
Il Quirinale: le correzioni vanno fatte al più presto. Il leader delle sardine: "Così l'esecutivo non è credibile"

Il Pd: accoglienza e soccorsi, abolire subito le regole di Salvini

Mappe

**Quel referendum
senza senso**

di Ilvo Diamanti

Si discute molto, in questi giorni, sulla "riduzione dei parlamentari". Prevista da una legge di modifica della Costituzione, approvata nello scorso ottobre. Intanto, sullo stesso argomento, sono state avanzate altre proposte e iniziative. In particolare, un referendum confermativo e un nuovo progetto di riforma.

● a pagina 4

La proposta dei sindacati

**Piano per la pensione a 62 anni
Il governo dice no: costa troppo**

La proposta dei sindacati di andare in pensione a 62 anni con almeno 20 di contributi e nessuna penalizzazione spiazza il governo. E non solo perché ancora non c'è una data di convocazione del tavolo sulla previdenza, inaugurato dal premier Giuseppe Conte. Ma anche perché le posizioni degli alleati divergono. A parole tutti vogliono risolvere lo scalone di Quota 100 e riscrivere la Fornero. Ma quando si passa ai fatti, Italia Viva insiste per cancellare Quota 100, difesa dagli altri.

di Valentina Conte ● a pagina 6

Il commento

**Abbassare l'età
punisce i giovani**

di Tito Boeri

Strano Paese il nostro: tutti pensano alle pensioni, ma nessuno alla previdenza.

● a pagina 7

Le multe alle Ong che salvano i migranti restano in vigore. E si riapre il dibattito sui decreti sicurezza, rimasti come li ha voluti Salvini. Il ministro Lamorgese da due mesi ha preparato i piani di riforma, ma il governo non intende approvarli prima del voto in Emilia. Il Quirinale ricorda le correzioni inattuati. Le sardine contestano l'esecutivo. Il Pd chiede di abolire i decreti, riformando tutta l'accoglienza ai profughi.

servizi di Casadio, De Marchis, Foschini e Ziniti ● alle pagine 2, 3 e 8

Il papa emerito critica il sinodo voluto da Francesco



▲ I due papi Francesco in visita nella residenza di Joseph Ratzinger, 92 anni

**Lo schiaffo di Ratzinger:
"Il celibato non si tocca"**

di Jean-Marie Guénois e Paolo Rodari

Quasi sette anni dopo la sua rinuncia al soglio di Pietro, l'11 febbraio 2013, il papa emerito Benedetto XVI, 92 anni, esce dal suo silenzio per chiedere a papa Francesco di non intraprendere la strada dell'ordinazione di uomini sposati.

● alle pagine 16 e 17

Dall'inviato in Libia

**A Tripoli
la tregua
non sa di pace**

di Vincenzo Nigro

«Di chi siamo, a chi apparteniamo noi libici? Chi ci ha comprato? Chi ci possiede, chi ci vuole tenere in ostaggio?». Domande ossessive. Tripoli ormai è allo sbando. Dopo 9 anni di guerra civile, dopo 9 mesi di assedio delle truppe di Haftar. Assalto a quella che fu la capitale di una Libia unita.

● a pagina 12

Dall'inviato in Australia

**Tra i pompieri
che sfidano
l'apocalisse**

di Marco Mensurati

Il pickup con lo stemma della Fire Brigade procede a tutta velocità lungo Jingellick road, in direzione del fumo. In lontananza i monti sembrano vulcani. Nella notte si è alzato un vento da nord fresco e teso che ha spazzato via la fuliggine dalla valle e ha pulito il cielo. Ma dietro le montagne c'è l'inferno.

● a pagina 15

Morto a 84 anni

**Addio a Pansa
giornalista
sempre contro**

di Francesco Merlo



Giampaolo Pansa si è spento a Roma

Lo trattavano da sopravvissuto, ma adesso che Giampa è morto, Giampa ritorna finalmente a vivere. E ci metteremo a studiare quegli articoli che lanciavano grandi sguardi sugli avvenimenti.

con un ricordo
di Marco Damilano
● alle pagine 28 e 29



GIORGIO ARMANI

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@manzoni.it

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

con DVD
il Teatro di Eduardo C. II,40

NZ

Calcio Demiral-Ronaldo, la Juve stende la Roma e diventa campione d'inverno. Vince anche il Toro

BARILLÀ, BUCCHIERI, CAIRATI, CONDIO, DE SANTIS, GARANZINI, MANASSERO E ODDENINO - PP. 32-35



Sci Show azzurro in combinata Brignone prima, terza Bassino

DANIELA COTTO - P. 37



LA STAMPA

LUNEDÌ 13 GENNAIO 2020



QUOTIDIANO FONDATA NEL 1867

1,50 € II ANNO 154 II N.12 II IN ITALIA (PREZZI PROMOZIONALI ED ESTERO IN ULTIMA) II SPEDIZIONE ABB. POSTALE II D.L.353/03 (CONV.IN L.27/02/04) II ART. 1 COMMA 1, DCB-TO II www.lastampa.it

GNN

RENZI: NO AI CASCHI BLU

Libia, oggi a Mosca si firma la tregua In salita la missione di pace europea

Sarraj e Haftar a Mosca per firmare la tregua in Libia. L'Egitto preme per il ritiro delle truppe turche. I dubbi di Bruxelles sulla missione di pace europea: l'iniziativa è prematura. Renzi: «No ai caschi blu a Tripoli». BERTINI E SEMPRINI - PP. 4-5

DOPO L'INIZIATIVA DI DI MAIO

IN MAGHREB L'OSTACOLO È PARIGI

DOMENICO QUIRICO

Il lungo periodo di vacue e fatue sentenze, di mirabile assenza dal garbuglio libico che ha avuto purtroppo molto spaccio nelle nostre mosse sulla Quarta Sponda, pare esaurito. Dopo lo stracco e attonito imbucarsi, l'Italia muove il presagio di una idea, confermata dall'intervista di ieri a «La Stampa» del ministro degli Esteri Di Maio: ovvero creare una forza di interposizione militare europea (ma la cara, vecchia Europa delle nazioni, l'unica vivente in questo campo) che tenga a bada i due mestatori libici, Haftar e Sarraj, e le loro selvatiche compagnie di ventura. In attesa se non di una pace, par di capire, almeno di una spartizione in buone maniere del Paese e delle sue petrorendite.

«Un modello di missione alla libanese», ha detto il ministro citandola come «missione di pace vera». A guardar bene è una lettura assai ottimistica dell'operazione Libano. Ma è quanto meno un'idea che, con espressione sbrigativa, ci fa uscire dalla condizione di inutilità di importuni che abbiamo recitato finora. Sussurri confidenziali predicono la richiesta, considerata conseguente come una formula matematica, che all'Italia, in premio, sia regalato comando e quota maggiore di questa ardua presenza pacificatrice.

CONTINUA A PAGINA 18



Teheran: la polizia spara sulla protesta degli studenti

GRIGNETTI, PACI E STABILE - PP. 6-7

MONAHOOR/EPK/AFR

DOMANI I DETTAGLI: MENO SEVERITÀ SUGLI AIUTI DI STATO PER SETTORI ECO-SOSTENIBILI

Nasce l'Europa verde Piano da 1000 miliardi

Il governo deciderà le priorità su fondi a Piemonte, Lombardia, Puglia, Sardegna

MARCO BRESOLIN
INVIATO A BRUXELLES

Mille miliardi di investimenti nei prossimi 10 anni, di cui 100 destinati alla riconversione economica delle aree maggiormente dipendenti dalle industrie inquinanti con un «Fondo per la transizione giusta». Domani nasce il piano verde Ue.

ALLE PAGINE 2 E 3

STATO DI DIRITTO IN PERICOLO

LA POLONIA IMBAVAGLIA I GIUDICI

VLADIMIRO ZAGREBELSKY - P. 18

INTERVISTA A BETTINI (PD)

«Alleanza Pd-M5S alle prossime politiche per battere la destra»

FABIO MARTINI - P. 8

STAMPA PLUS ST+

VATICANO

CERNUZZIO E GALEAZZI

Ratzinger difende il celibato dei preti da Francesco

P. 12



L'INCHIESTA

FLAVIA AMABILE

Strade, buche e scarsa manutenzione: nove morti al giorno

PP. 14 E 15



LE STORIE

CINZIA ATTINÀ

Verbania, un lama per difendersi dagli agguati dei lupi

P. 30

FRANCESCA SORO

Aosta, le bici danno speranza ai ragazzi del Congo

P. 30



I TORMENTI DI CORTE

Da Celestino V a Harry Chi fugge dalla corona

ALBERTO MATTIOLI

Tutti a parlare dei poveri (si fa per dire) Harry & Meghan che salutano i Windsor e mettono su un bel business di ospitate e simili griffato «Sussex Royal». Elisabetta II, pare, non ha gradito e lo sgradevole episodio certo la confermerà nella sua predilezione per cani e cavalli, esseri viventi che hanno il pregio di non sposarsi, non divorziare e soprattutto non parlare.

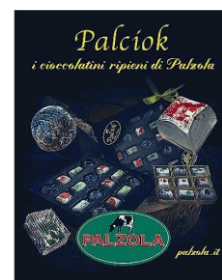
CONTINUA A PAGINA 18

LE LEZIONI DELLA STORIA

Il dado è tratto, Cesare vale ancora adesso

ALESSANDRO DE NICOLA

Ala iacta est, il dado è tratto. Poche frasi sono passate alla storia e hanno significato così tanto per il corso degli eventi successivi come quella che fu pronunciata da Giulio Cesare nella notte tra l'11 e il 12 gennaio del 49 avanti Cristo, mentre con la XIII legione stazionava a Nord del Rubicone, il fiume che segnava il confine tra l'Italia e la Gallia Cisalpina. - P. 28



	CARLO ROSA (DIASORIN) «IL MADE IN ITALY NEL MONDO VINCE ANCHE NELLA SALUTE» di Cinelli e Polizzi 10	 CREDITO LA CLASSE DEI BANCHIERI DELL'84 IN LOTTA PER CREARE IL COLOSSO D'EUROPA di Stefano Righi 15	IMMOBILI PREZZI E MUTUI SORRIDONO ANCORA A CHI COMPRERÀ CASA NEL 2020 di Gino Pagliuca 32	
---	---	---	---	---

Risparmio, Mercato, Imprese

L'Economia

LUNEDÌ
13.01.2020
 ANNO XXIV - N. 2
 economia.corriere.it

del **CORRIERE DELLA SERA**

**CAMBIAMENTO CLIMATICO
 LE TASSE OCCULTE
 (CHE POSSIAMO EVITARE)**

La transizione «verde» costa, ma non affrontarla fa spendere di più. E le nuove tensioni su gas e petrolio lo confermano

di Ferruccio de Bortoli, Stefano Agnoli e Danilo Taino 2/5



**RENAULT-NISSAN
 LUCA DE MEO L'ITALIANO
 CHE TUTTI VOGLIONO PER RILANCIARE IL MERCATO DELL'AUTO**

di Bianca Carretto 8

**INSEGUENDO LA RIPRESA
 CHECK-UP ALL'INDUSTRIA CIBO, BEVANDE, FARMACI E MACCHINARI SONO I NOSTRI ASSI**

di Federico Fubini 9

LUCA DE MEO
 Ex amministratore delegato di Seat, atteso al vertice di Renault

**DIECI ANNI DI PIAZZA AFFARI
 CHI HA RESO FINO AL 900%**

di Berti e Marvelli 35

DIAMO AI PROGETTI L'ECCELLENZA CHE MERITANO

Torre Direzionale Gioia 22 ha scelto Mitsubishi Electric per la realizzazione di sistemi per il riscaldamento e raffreddamento d'aria.

Torre Direzionale GIOIA 22 (Milano)



Mitsubishi Electric è sempre più coinvolta in prestigiosi e avveniristici progetti, grazie alla qualità delle sue soluzioni tecnologiche e ad un'ampia gamma di servizi dedicati pre e post vendita.

Oggi è il partner ideale perché ha a cuore non solo il **rispetto ambientale**, ma anche il **risparmio energetico** che si traduce in una significativa riduzione dei consumi.

Per un clima ideale, ogni giorno di più.






CLIMATIZZAZIONE

Il Piccolo

Trieste

Porto vecchio oltre la cornice del quadro

Ora c'è anche il Comitato di gestione, finalmente. Di nome fa pure Ursus, che non può dispiacere a nessuno, con la sua quota di simbologia non solo affettiva. Dunque per il Porto vecchio di Trieste sembra avviata la fase finale di rigenerazione e trasformazione: di un'area smisurata, potenzialmente di un'intera città o quasi. Comune e Regione, insieme all' **Autorità portuale**, hanno tenuto ben stretto in pugno il controllo dello strumento operativo scartando la possibilità che a far parte della compagine di partenza fossero direttamente anche gruppi privati, cioè grandi investitori. Il massimo della garanzia possibile, per la comunità a cui quel luogo appartiene. Ma anche il massimo della responsabilità da assumersi: a partire dalla fase di pensiero, di immaginazione, di ideazione che lo sviluppo del progetto richiede. Se i tempi si allungheranno a dismisura e soprattutto se non diventeranno chiare al più presto la visione strategica del cosa concentrare, inventare, trasferire lì e le linee di indirizzo per farlo. Per ora continua a esserci poco più che la cornice: il quadro è tutto da dipingere. Sappiamo da mesi che il Comune i masterplan non li vuole o li mette nel cassetto; da mesi ascoltiamo di una realtà o di un'altra che potrà trovare ospitalità da quelle parti. Il rischio che si proceda valutando le offerte una per una, che si vada per accumulazione e sovrapposizione rimane. Insieme al dubbio che in assenza di una scelta di campo forte, di una rotta presa con decisione, le contraddizioni e le occasioni sprecate possano prevalere. Non può diventare Porto vecchio un quartiere come un altro, perché è un patrimonio unico: dovrà identificare la Trieste dei prossimi decenni e finirà comunque per farlo. Nel bene o nel male. Di Ursus che si stagliano tra cielo e mare a ricordarci il passato ce n'è già uno e basta: Trieste non può permettersi altra ruggine, altri scheletri. E per riuscirci deve sapere prima di tutto cosa vuole essere. -



Il Piccolo

Trieste

turismo

Un marina in Porto vecchio Progetto del magnate Kostic

L'imprenditore serbo, proprietario dei Kempinski hotel di Portorose e Salvore, pensa allo specchio d'acqua tra i Moli II e III, agli hangar 6 e 9, all'Adria terminal

Massimo Greco Miodrag Kostic è uno degli uomini più ricchi della Serbia ed è agevolmente classificabile nella categoria dei magnati. Il suo impero siglato Mk, domiciliato a Belgrado, si estende dall'alimentare, dove nasce dallo zucchero e si sviluppa con la controllata Carnex, al turistico-alberghiero, dove possiede molti insediamenti di fascia alta sulla costa adriatica, dalla Slovenia al Montenegro. Tra questi compendi vale la pena ricordare gli edifici che ospitano gli hotel Kempinski a Portorose e a Salvore. Ciò premesso, Kostic ha deciso di allungare all'Adriatico settentrionale il suo campo di interesse nel settore dell'ospitalità e vi investirà 110 milioni di euro, puntando a rafforzare la combinata hotel-golf di Salvore. Ma è disposto ad alzare considerevolmente la posta se riuscirà a ottenere in **Porto** vecchio i seguenti asset: gli hangar 6 e 9, lo specchio acqueo antistante a questi due magazzini e delimitato dai Moli II e III, l'intero Molo II (oggi impiegato dai Vigili del fuoco), l'intero Adria terminal. In aggiunta, ma non evidenziata nel testo della manifestazione in quanto competenza dell'Autorità, è richiesta anche la diga foranea dirimpettaia. Due gli obiettivi: ristrutturazione conservativa a utilizzo residenziale e realizzazione di un marina «attrezzato a ospitare imbarcazioni di diporto nautico, strutturato dalle medie dimensioni fino al super yacht». Adria terminal diventerebbe invece uno spazio di servizio (parcheggi, ecc.) a disposizione della zona. Kostic ha ritenuto di rendere ufficiali questi suoi obiettivi attraverso una manifestazione di interesse protocollata dal Comune triestino ancora in data 2 luglio 2018: la sua "candidatura" non era mai stata esplicitata ma ora, essendo finalmente in via di costituzione la società consortile pubblica incaricata di collocare sul mercato una quarantina di magazzini, la meta dell'imprenditore originario della Voivodina esce dal riserbo. Si occupa allora di farla uscire allo scoperto Liviano Stefani, manager triestino incaricato dalla direzione generale di Mk di seguire alcuni dossier sul territorio. Kostic ha già avuto modo di confrontarsi con il sindaco Dipiazza, al quale - racconta Stefani - ha sconsigliato di insistere sulla trasformazione di Adria terminal, una volta esaurita l'attuale concessione a Gmt il 15 febbraio 2022, in scalo crocieristico. Il perché è semplice: se andasse a dama l'idea di un marina inserito tra i Moli II e III, la prospettiva di migliaia di crocieristi sciamanti a poche decine di metri, con il corredo di zaini e bottigliette d'acqua, non sarebbe certo coerente con l'immagine di un elegante approdo per natanti deluxe. Nella manifestazione d'interesse Mk non formula previsioni finanziarie. Secondo Stefani, in questa fase non avrebbe senso indicare cifre, dal momento che sarà la società consortile, in sede di gara, a fissare il prezzo-base dei beni da aggiudicare in **Porto** vecchio, nell'area tra il polo culturale-espositivo e la cittadella Greensisam. Quella che piace a Kostic. --© RIPRODUZIONE RISERVATA.



Il Piccolo
Trieste

i precedenti

Quando pareva che quell' area piacesse a Msc

C' è ancora tempo un paio di anni prima che l' area di Adria terminal debba rivedere il suo destino, dopo che il 15 febbraio 2022 la concessione a Genoa metal terminal avrà terminato la sua missione in quello che una volta era definito traffico convenzionale. Sia a Dipiazza che al presidente dell' Autorità D' Agostino piace l' idea che il vecchio scalo commerciale di **Porto** vecchio, voluto da Michele Zanetti negli anni Ottanta, divenga un terminal crocieristico. La riconversione non sarebbe particolarmente esosa e si sposerebbe con le nuove destinazioni di **Porto** vecchio. Msc Cruise pareva interessata all' operazione, ma poi ha preferito spartire il condominio della Stazione marittima (Ttp) con Costa. Gli esperti contestano la difficile operatività e l' esposizione eolica che renderebbero scomoda la manovra al terminal.

TRISTE CRONACA

Un marina in Porto vecchio
Progetto del magnate Kostic

L'imprenditore serbo, proprietario del Karamirki hotel di Portofino e Solvay, pensa allo specchio d'acqua tra l'Alba e il TTP, agli hangar R e S, all'Adria terminal



Progetto di Porto Vecchio
Il magnate serbo, proprietario del Karamirki hotel di Portofino e Solvay, pensa allo specchio d'acqua tra l'Alba e il TTP, agli hangar R e S, all'Adria terminal

Si nasconde qualche repto?
Parte l'esame archeologico

Un'indagine di routine, ma che potrebbe rivelare qualcosa di importante. L'area di Porto Vecchio è stata infatti oggetto di un'indagine archeologica che ha portato alla luce diverse strutture antiche. Gli esperti stanno analizzando i reperti per determinare l'età e l'importanza delle scoperte.



Il Piccolo

Trieste

incarico ad archeo test

Si nasconde qualche reperto? Parte l' esame archeologico

Dopo l' analisi del rischio bellico, anche quello del rischio archeologico. A Giulio Bernetti, deus ex machina comunale del Porto vecchio, nulla è risparmiato. Già l' **Autorità portuale**, quando ancora aveva competenza su Punto franco vecchio, aveva provveduto a un primo step di indagine, avendo affidato il compito ad Archeo Test srl, in quanto unico soggetto in ambito regionale in possesso della qualifica SOA categoria OS25. La società ha inoltre già effettuato in più occasioni attività valutative di rischio archeologico in aree prossime al Porto vecchio. Ma ora, mentre si avvicina l' appuntamento con un altro lotto di opere da eseguire in Porto vecchio, necessita un ulteriore esame, il "rischio archeologico relativo". Di conseguenza Bernetti firma una determina, con la quale incarica la stessa Archeo Test di provvedere all' analisi preventiva di cosa potrebbe celarsi nel sottosuolo di Porto vecchio. Una procedura che serve a evitare interferenze tra eventuali punti "sensibili" dal punto di vista archeologico e la realizzazione di riqualificazioni e infrastrutturazioni programmate. «Determinando - scrive Bernetti - la gradazione del livello di rischio per le diverse aree di Porto vecchio». Archeo Test riceverà come compenso, Iva compresa, 2745 euro. Dall' archeologia ai bombardamenti. Perchè nella stessa determina Bernetti richiama un' altra recente nomina riguardante il supporto tecnico-amministrativo al coordinatore per la sicurezza, impegnato stavolta sul versante del rinvenimento di ordigni bellici inesplosi, operazione caratterizzata dall' acronimo Vob. In questo caso l' importo ammonta a 4290 euro, comprensivo del 10% di Iva. --Magr © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Il Piccolo

Trieste

politiche industriali

Sindacati all' attacco contro l' uso di Fincantieri come "jolly anticrisi"

La Cisl denuncia il «gioco delle tre carte» e il bluff del presunto riassorbimento di tutti gli operai in bilico a Panzano. La Cgil: «Annunci e ottimismo non bastano»

Marco Ballico TRIESTE. Un attacco ad alzo zero nei confronti di una strategia politica che pretende di gestire ogni crisi industriale ricorrendo al "jolly" Fincantieri. A sferrarlo, proprio nei giorni caldi per delineare il futuro della Ferriera di Servola, sono i vertici regionali di Cisl e Cgil. Ad accendere la miccia è Alberto Monticco, segretario confederale della Cisl del Friuli Venezia Giulia, che denuncia «il gioco delle tre carte». E incenerisce il piano di trasferimento degli esuberi dello stabilimento siderurgico triestino in Fincantieri. «Lodevole e positivo» che ci sia la disponibilità del gruppo delle costruzioni navali, ma non può essere quella «la soluzione». A porsi come urgenti invece, secondo la Cisl, «sono vere politiche di rilancio e crescita dell' occupazione». Monticco interviene dopo che un vertice romano tra il ministro dello Sviluppo economico Stefano Patuanelli, il presidente della Regione Massimiliano Fedriga e l' amministratore delegato di Fincantieri, nonché presidente di Confindustria Fvg Giuseppe Bono, è servito a mettere in cantiere un protocollo di garanzia per i lavoratori della Ferriera impiegati nell' area a caldo, con l' azienda protagonista di un progetto di formazione e ricollocamento a Monfalcone. Il tono del sindacalista è ironico: «Grazie alla tranquillità del paracadute Fincantieri, ci prepariamo ad affrontare serenamente tutte le trattative sulle crisi industriali del Fvg. Del resto, in questi mesi, ci è stato insegnato che per qualsiasi problema occupazionale c' è la soluzione dei cantieri di Monfalcone, come bacino di assorbimento. Lo è stato per Eaton e forse per la Ferriera. Immagino quindi che lo sarà anche per le crisi future, a partire da quella della Safilo di Martignacco». La questione era già stata sollevata da Villiam Pezzetta. «Ogni volta che c' è una crisi si tira in ballo Fincantieri, non è una novità - le parole del segretario generale della Cgil Fvg -. L' ottimismo di Regione, Comune di Trieste e dello stesso ministro Patuanelli non basta certo a rassicurarci, oltre al fatto che ipotizzare un riassorbimento degli esuberi di Servola in Fincantieri ci sembra scorretto in tempi di referendum su un accordo che verte su altri punti e altre prospettive». Ma non ci sta dunque nemmeno Monticco. «Ora - osserva il numero uno della Cisl Fvg -, che un' azienda si metta a disposizione a garanzia anche della tenuta sociale di un territorio è un fatto sicuramente lodevole e positivo, ma sappiamo bene che, nella realtà, la ricollocazione dei lavoratori sarà molto marginale, perché i fabbisogni di un' impresa cantieristica sono molto complessi e purtroppo, alla fine, solo una minima parte dei lavoratori in difficoltà potrà essere ricollocata nel cantiere». Il tema però è generale e riguarda le politiche industriali della Regione: «Se l' assunto di base è spostare i lavoratori da una parte all' altra, senza creare reali occasioni di sviluppo e di crescita occupazionale, proprio non ci siamo». Di qui il pressing, rinnovato, sulla giunta Fedriga, «che a quasi due anni dall' insediamento ci dovrebbe presentare un programma concreto». Ma anche su Confindustria, «che ci dovrebbe spiegare la sua visione industriale per il futuro. Senza contare che, se si intendono stringere intese o accordi di programma che riguardano il futuro dei lavoratori, le parti sociali dovrebbero essere coinvolte». Dopo di che, sintetizza Monticco, «se ci fosse una volontà politica di ritornare all' industria pubblica, parliamone: sarebbe uno schema più utile che riversare tutte le crisi all' interno di un' azienda sola». Ricordato che le imprese in difficoltà sono sempre di più e che nella sola metalmeccanica in pochi mesi,





Il Piccolo

Trieste

quasi 3.600, il segretario Cisl chiede «una task force specifica per uscire dall' impasse in cui si trova l' economia, messa ormai strutturalmente a dura prova dall' assenza di politiche di rilancio. Si è perso troppo tempo». --© RIPRODUZIONE RISERVATA.

Il Piccolo

Trieste

referendum sull' accordo sindacale

Ferriera, hanno votato già 370 lavoratori Domani alle 15 comincerà lo scrutinio

trieste. Si avvicina l' ora della verità sul futuro della Ferriera di Servola. Domani è l' ultimo giorno del referendum sull' accordo sindacale che deciderà il destino dello stabilimento siderurgico, a cominciare dalla chiusura dell' area a caldo che il Gruppo Arvedi intende far scattare già da febbraio. Dopo lo stop odierno, l' afflusso alle urne riprenderà da domani mattina. Due i turni, dalle 5 alle 9 e dalle 13 alle 15. Finora a votare sono stati 370 lavoratori. Le operazioni di voto erano cominciate giovedì alle 21, in coincidenza con l' inizio del turno di notte. Nei primi due turni di voto, serale e mattutino, su 513 aventi diritto, avevano votato già 240 lavoratori (220 di Acciaierie Arvedi, 20 di Siderurgica Triestina). Alle urne sono attesi a questo punto ancora 143 dipendenti. Alle 15 di domani le urne chiuderanno e comincerà lo spoglio delle schede. Si prevede che il risultato ufficiale potrà essere reso noto entro le 17. Il quesito referendario è il seguente: «Sei favorevole alla proposta di accordo sindacale del 23 dicembre?». Da ricordare che le urne sono "sdoppiate": una per la Siderurgica Triestina e l' altra per Acciaierie Arvedi. La richiesta, in questo senso, era arrivata da parte dei lavoratori dell' area a caldo. Come riferivamo ieri, il risultato appare quantomai in bilico, un' incertezza che rispecchia le spaccature tra i sindacati. A favore Failms, Fim-Cisl, Uilm e Usb: secondo il fronte del "sì" l' accordo offrirà maggiori tutele e garantirà la rioccupazione del personale dell' area a caldo. Contraria è la Fiom-Cgil secondo la quale, in mancanza di un concreto piano industriale, l' intesa finirebbe di fatto per mandare a casa 163 operai. --© RIPRODUZIONE RISERVATA.



Il Piccolo

Trieste

Bini invita a non denigrare le «misure tampone» che permettono di difendere l'occupazione Rosolen: «Non percorriamo solo quella strada». Azienda e Patuanelli restano in silenzio

La Regione respinge l'accusa «Priorità delle istituzioni è che nessuno resti a casa»

le reazioni «Il nostro obiettivo è garantire posti di lavoro alle persone». Sergio Bini ribatte ai vertici dei sindacati del Friuli Venezia Giulia chiarendo che l'ipotesi di ricollocamento in Fincantieri dei lavoratori della Ferriera «è tutto fuorché un'operazione sbagliata». Ben vengano, aggiunge l'assessore regionale alle Attività produttive, «soluzioni tampone di questo tipo, vista che la priorità è di non lasciare nessuno a casa». Bini usa toni garbati ma decisi: «Il segretario della Cisl Monticco chiede politiche di rilancio e crescita dell'occupazione? È quello per cui stiamo lavorando, se ne renderà conto a breve con un provvedimento che porterà la firma della collega Rosolen e con la mia prossima legge». Il riferimento è al ddl che affronterà l'iter consiliare nelle prossime settimane, il nuovo Rilancimpresa del Fvg. «Quel testo - anticipa Bini - costruirà una sinergia forte tra Regione, associazioni di categoria e sindacati, al fine di prevenire le crisi e di monitorare costantemente il tessuto imprenditoriale del territorio. Mai c'era stata una simile regia e, di conseguenza, si è sempre intervenuti in ritardo. La nostra sarà una svolta». Dopo di che, ammette Bini, non tutto dipende dalla Regione: «Se il gioco è di

accusare sempre gli altri, si può andare avanti all'infinito. La verità è che finché non riparte l'economia del Paese non sarà possibile fare miracoli. Le politiche di rilancio sono necessariamente di respiro europeo e nazionale, quello regionale è un margine di manovra limitato». A rispondere a Monticco è anche l'assessore regionale al Lavoro Alessia Rosolen. «Dal nostro punto di vista - spiega l'esponente della giunta Fedriga - Fincantieri non è la soluzione che cura tutti i mali, ma solo uno dei tasselli su cui ci stiamo impegnando. Tenendo conto delle commesse già ricevute, il gruppo ha necessità in breve tempo di 2mila operai e dunque mi pare che si debba governare il processo. Vale a dire decidere se lasciare che la manodopera si continui a trovare all'estero o se invece, in una fase economica difficile per tutti i settori in tutte le regioni d'Europa, è giunto il momento di utilizzare professionalità che possono dare risposte immediate ai processi produttivi di Fincantieri». Con Monticco Rosolen concorda sul non dover ricondurre ogni crisi a Monfalcone, ma non vuole perdere l'opportunità fornita da «alcune tipologie di operai specializzati in uscita da varie aziende, Ferriera compresa». Perché, conclude, «possiamo mettere a disposizione forza lavoro e competenze del territorio, e sarebbe un peccato perdere l'occasione». I vertici di Fincantieri, come già dopo l'intesa con Stato e Regione sul piano di formazione e ricollocamento, mantengono la linea del silenzio. Ma quello che trapela è la convinzione di quanto fatto sin qui. A partire dal protocollo condiviso con la Regione già lo scorso ottobre che introduce appunto la possibilità del ricollocamento dei disoccupati, lo sviluppo di centri di formazione ad altissima specializzazione e la crescita dei percorsi didattici e formativi di Its e Ifts. In agenda anche tre corsi rivolti a saldatori, carpentieri e tubisti. Successivamente saranno avviati ulteriori percorsi formativi per le aziende dell'indotto per qualificare altre risorse. Un primo concreto passo, ricorda inoltre Fincantieri, è stato il supporto alla ricollocazione degli ex-dipendenti Eaton: «Quasi 100 persone sono state incontrate per un colloquio, e un quarto di queste è già stato assunto da Fincantieri o dai propri fornitori». Nessuna replica alle critiche nemmeno dal ministro Patuanelli.



Il Piccolo

Trieste

--M.B. © RIPRODUZIONE RISERVATA.

Il Piccolo

Trieste

L' INCONTRO

E il governo ungherese conferma gli impegni per rilanciare l' ex Aquila

trieste. 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 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 previsto dal governo magiaro 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 - vale a dire Ferneti, 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». --© RIPRODUZIONE RISERVATA.



Il Nautilus

Trieste

Regione Friuli Venezia Giulia: Fedriga, procede iter investimento ungherese in porto Ts

Incontro con vice sottosegretario di Stato Péter Kiss-Parciu

Trieste - 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 oggi 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".



Il Piccolo

Trieste

operazione della guardia di finanza

Imu non pagata, multate trenta imprese portuali

Sanzioni fino a 2 mila euro per il mancato versamento dell' imposta nelle aree demaniali contestata però dagli spedizionieri

Gianpaolo Sarti Raffica di multe in **porto** per il mancato pagamento dell' Imu. Il Reparto operativo aeronavale della Guardia di finanza di **Trieste** nel corso del 2019 ha sanzionato una trentina di società che non risultavano in regola con l' imposta, dovuta per legge dalle imprese che possiedono immobili all' interno di aree demaniali date in concessione. Le multe si aggirano in media tra i 1.500 e i 2.000 euro ad azienda, per un totale di 60 mila euro. La Finanza, in particolare, ha passato al setaccio il biennio 2018-2019. L' importo dell' Imu non versato raggiunge complessivamente circa 1 milione e 300 mila euro: una somma, questa, riferita però a tutto l' ultimo quinquennio. Ciò perché da adesso in poi le imprese pizzicate dalla Finanza diventano realtà "note" al Comune e, di conseguenza, "soggetti passivi di Imu". Pertanto scatterà un' operazione di recupero pure per le imposte dovute nelle annualità passate, fino ai cinque anni antecedenti (il resto è prescritto). Il contenzioso investirà quindi il municipio. La questione Imu, che vede contrapposte le aziende e il Comune, non è di certo nuova: è un problema annoso, finito anche in Cassazione, che si trascina almeno dal 2007. Dall' ispezione delle Fiamme gialle è emerso che i responsabili delle singole società avevano omesso di denunciare la

variazione catastale degli immobili in cui svolgono la propria attività. Avevano quindi mantenuto il censimento dei beni dati in concessione nella categoria "E/1". Una categoria, questa, esente dal pagamento dell' Imu perché raccoglie le tipologie di strutture di interesse portuale pubblico. In base alla legge nazionale in materia, le aree demaniali che non sono destinate al traffico marittimo (o alle operazioni strettamente portuali), ma che vengono impiegate per altre attività commerciali produttive reddito, devono rientrare in un' altra categoria. Solo così possono essere assoggettate al versamento dell' imposta a seconda della rendita catastale e della superficie occupata. La norma è in vigore dal 2006. In **porto**, precisa la Guardia di finanza, la maggior parte delle realtà imprenditoriali è comunque «virtuosa» perché ha aggiornato autonomamente la propria posizione attraverso un' apposita dichiarazione Imu per l' accatastamento nella categoria prevista. «Non entriamo nel merito dei controlli fino a quando non avremo letto la documentazione», rileva Stefano Visintin, presidente dell' Associazione degli Spedizionieri del **porto** di **Trieste**. «Tuttavia a nostro giudizio la parte di territorio identificata come **porto** franco internazionale è soggetta alla norma del Trattato di Pace di Parigi secondo cui le merci che transitano attraverso il **porto** franco non devono essere gravate da imposte o tasse che non siano collegate ad un servizio prestato. Il Comune di **Trieste** non presta alcun servizio all' interno del **porto** e quindi l' Imu non è dovuta. Purtroppo - conclude - questo principio non trova applicazione. La soluzione dev' essere politica. Auspichiamo che la Regione Fvg, alla quale è passata dal primo gennaio la competenza sull' Imu, adotti provvedimenti». --© RIPRODUZIONE RISERVATA.



Gdf: controlli su società porto Trieste

Monitorati 30 terminalisti. Sanzioni per 60mila euro

(ANSA) - **TRIESTE**, 11 GEN - Evasione Imu da parte dei concessionari terminalisti del **Porto** di **Trieste** per un importo di oltre 1,3 milioni di euro negli ultimi cinque anni e violazioni amministrative per un valore di circa 60 mila euro compiute nell'ultimo biennio. E' quanto emerso nell'ambito dell'attività di Polizia economica-finanziaria svolta dal Reparto Operativo Aeronavale della Guardia di Finanza di **Trieste** finalizzata alla verifica del regolare pagamento dell'Imu sugli immobili portuali e il corretto utilizzo delle aree demaniali in concessione alle società che operano nel **porto** giuliano. Le Fiamme gialle hanno controllato circa trenta imprese commerciali e industriali e scoperto una radicata fenomenologia evasiva particolarmente diffusa tra i concessionari terminalisti dello scalo triestino. Le aziende omettevano di denunciare la variazione catastale degli immobili in cui svolgono la propria attività di impresa, mantenendo il censimento dei beni in concessione in categoria "E/1", esente dal pagamento Imu. (ANSA).



Ansa

Trieste

Gdf:controlli su società in porto Trieste, evasi 1,3 mln Imu

(ANSA) - TRIESTE, 11 GEN - Evasione Imu da parte dei concessionari terminalisti del Porto di Trieste per un importo di oltre 1,3 milioni di euro negli ultimi cinque anni e violazioni amministrative per un valore di circa 60 mila euro compiute nell'ultimo biennio. E' quanto emerso nell'ambito dell'attività di Polizia economica-finanziaria svolta dal Reparto Operativo Aeronavale della Guardia di Finanza di Trieste finalizzata alla verifica del regolare pagamento dell'Imu sugli immobili portuali e il corretto utilizzo delle aree demaniali in concessione alle società che operano nel porto giuliano. Le Fiamme gialle hanno controllato circa trenta imprese commerciali e industriali e scoperto una radicata fenomenologia evasiva particolarmente diffusa tra i concessionari terminalisti dello scalo triestino. Le aziende omettevano di denunciare la variazione catastale degli immobili in cui svolgono la propria attività di impresa, mantenendo il censimento dei beni in concessione in categoria "E/1", esente dal pagamento Imu. (ANSA).



Trieste Prima

Trieste

Porto, Imu non pagata per oltre 1,3 milioni: scatta la sanzione per trenta società

Dai numerosi interventi è emerso che i trenta i soggetti sottoposti a ispezione non avevano denunciato la variazione catastale degli immobili in cui svolgevano la propria attività di impresa, violando la normativa nazionale già in vigore dal 2006

Il Reparto Operativo Aeronavale della Guardia di Finanza di **Trieste**, nell'ambito dell'attività propria di Polizia economica - finanziaria, nell'annualità appena trascorsa, ha effettuato numerosi interventi finalizzati alla verifica del regolare pagamento dell'IMU sugli immobili portuali e il corretto utilizzo delle aree demaniali in concessione alle società che operano nel **Porto** giuliano. I Finanziari hanno controllato circa trenta imprese commerciali e industriali e scoperto una radicata fenomenologia evasiva particolarmente diffusa tra i concessionari terminalisti del **Porto** di **Trieste**, constatando la mancata corresponsione dell'IMU per un importo stimato di oltre un milione e trecentomila euro riferita all'ultimo quinquennio e violazioni amministrative pari a circa sessantamila euro riferite all'ultimo biennio. Dai numerosi interventi eseguiti è emerso che tutti i soggetti sottoposti a ispezione, in violazione della normativa nazionale già in vigore dal 2006, hanno omesso di denunciare la variazione catastale degli immobili in cui svolgono la propria attività di impresa, mantenendo il censimento dei beni in concessione in categoria "E/1", esente dal pagamento IMU. La legge nazionale in materia dispone invece che le aree demaniali non destinate al traffico marittimo o ad operazioni strettamente necessarie alle attività portuali, impiegate per svolgere in forma concorrenziale attività commerciali che producono reddito, devono necessariamente essere accatastate in altra categoria diversa dal gruppo "E" e assoggettate al pagamento dell'IMU a seconda della rendita catastale e della superficie occupata. L'attività è stata da esempio per molti concessionari demaniali virtuosi che hanno deciso di aggiornare autonomamente la propria posizione con apposita Dichiarazione IMU, effettuando spontaneamente la richiesta di accatastamento in altra categoria.



Società che operano nel porto non pagano l'Imu per oltre 1,3 milioni, sanzionate

Dai numerosi interventi è emerso che i trenta i soggetti sottoposti a ispezione non avevano denunciato la variazione catastale degli immobili in cui svolgevano la propria attività di impresa, violando la normativa nazionale già in vigore dal 2006

Il Reparto Operativo Aeronavale della Guardia di Finanza di **Trieste**, nell'ambito dell'attività propria di Polizia economica - finanziaria, nell'annualità appena trascorsa, ha effettuato numerosi interventi finalizzati alla verifica del regolare pagamento dell'IMU sugli immobili portuali e il corretto utilizzo delle aree demaniali in concessione alle società che operano nel **Porto** giuliano. I Finanziari hanno controllato circa trenta imprese commerciali e industriali e scoperto una radicata fenomenologia evasiva particolarmente diffusa tra i concessionari terminalisti del **Porto** di **Trieste**, constatando la mancata corresponsione dell'IMU per un importo stimato di oltre un milione e trecentomila euro riferita all'ultimo quinquennio e violazioni amministrative pari a circa sessantamila euro riferite all'ultimo biennio. Dai numerosi interventi eseguiti è emerso che tutti i soggetti sottoposti a ispezione, in violazione della normativa nazionale già in vigore dal 2006, hanno omesso di denunciare la variazione catastale degli immobili in cui svolgono la propria attività di impresa, mantenendo il censimento dei beni in concessione in categoria "E/1", esente dal pagamento IMU. La legge nazionale in materia dispone invece che le aree demaniali non destinate al traffico marittimo o ad operazioni strettamente necessarie alle attività portuali, impiegate per svolgere in forma concorrenziale attività commerciali che producono reddito, devono necessariamente essere accatastate in altra categoria diversa dal gruppo "E" e assoggettate al pagamento dell'IMU a seconda della rendita catastale e della superficie occupata. L'attività è stata da esempio per molti concessionari demaniali virtuosi che hanno deciso di aggiornare autonomamente la propria posizione con apposita Dichiarazione IMU, effettuando spontaneamente la richiesta di accatastamento in altra categoria.



mobilità e logistica

Le merci sui treni fino in Piemonte: via dalle strade 12 mila Tir l'anno

Parte l' accordo con protagonista lo scalo di Cervignano Maxi convogli lunghi 550 metri composti da 16 carri

Maurizio Cesconudine. Maxi convogli lunghi 550 metri con una capacità di trasporto di 1.600 tonnellate e composti da 16 carri doppi di ultima generazione che consentiranno di caricare 32 semirimorchi Mega o casse mobili da 40 piedi. Sono questi i treni che da domani, 2 volte la settimana (ma il target per aprile è farli diventare giornalieri), porteranno molti tipi di merci tra gli interporti di Cervignano e Torino Orbassano, sull' asse Est-Ovest, dopo circa 11 ore di viaggio sulla linea ferrata. Il 13 gennaio 2020 dunque rappresenterà una pietra miliare per il sistema della mobilità e della logistica del Friuli Venezia Giulia. Un sistema che consentirà, a regime, di togliere dalle strade e dalle autostrade dell pianura padana fino a 12 mila Tir ogni anno. Un asso nella manica per quanto riguarda la tutela ambientale e la salute, visto che proprio in questi giorni molte città del Nord stanno facendo i conti con livelli di smog oltre i limiti di legge. Il servizio partirà grazie all' attivazione del contratto siglato da Mercitalia Intermodal (Fs) e Space Logistic di Salgareda, in provincia di Treviso, società specializzata in organizzazione ed esecuzione di trasporti multimodali. Dal mese di aprile, come accennato, i collegamenti diventeranno giornalieri. I treni - spiega una nota di Mercitalia (Gruppo Fs) - trasporteranno prodotti industriali, groupage e alimentare secco su 16 carri doppi di ultima generazione. Saranno dotati di sistema elettronico per il monitoraggio in tempo reale delle prestazioni dei carri. Il servizio toglierà dalle strade mille camion al mese, risparmiando l' 80% delle emissioni di anidride carbonica rispetto alla totale percorrenza del carico su strada. La collaborazione fra le due società consentirà di potenziare i servizi di segmento italiano del Corridoio europeo Ten-T Mediterraneo, da Lisbona a Kiev. «Questo nuovo collegamento - spiega l' Ad e Dg di Mercitalia Logistics Marco Gosso - costituisce un ulteriore esempio di come le società del Polo Mercitalia stiano oggi operando in modo sinergico e coordinato, rendendo agevole ed efficace l' interlocuzione con i clienti e permettendo un presidio diretto del processo di trasporto delle merci da terminal a terminal». Ma il business che debutterà domani coincide anche con il definitivo rilancio e rafforzamento dell' Interporto di Cervignano, una struttura imponente realizzata all' inizio degli anni Novanta che finora non ha dispiegato tutte le sue potenzialità enormi, essendo snodo di collegamento con l' Est, il Centro e adesso anche l' Ovest dell' Europa. «Il budget per il 2020 - annuncia il presidente della società Interporto l' avvocato Lanfranco Sette - ci consentirà una vera e propria fase di svolta. Il 2019 appena trascorso è stato un anno complesso, ma che ci ha consentito di dare un' impronta definitiva alla società, secondo le direttive dei soci che sono Friulia, il porto di Trieste e i Comuni di Cervignano e Trieste, perchè l' obiettivo è un sistema regionale per la logistica. Credo che con il collegamento Cervignano-Orbassano daremo un contributo importante per snellire un po' il traffico su gomma e naturalmente per l' ambiente. Il corridoio verso il Piemonte è una novità assoluta per la nostra regione, da là poi potremo aprirci all' internazionalizzazione vera e propria, verso la Francia, la Spagna e il Regno Unito. Il prossimo step sarà poi quello di collegare in modo sistematico il porto di Trieste con Orbassano, per essere ancora di più al servizio delle imprese del Friuli Venezia Giulia. Noi abbiamo le capacità tecnologiche per fare convogli lunghi fino a 750 metri, quindi questi da 550 metri, pur essendo imponenti, possono tranquillamente partire dal nostro Interporto». Il presidente Sette ha diversi progetti per il 2020. «Siamo in



trattative per aprire altri due nuovi collegamenti - dice - con l' estero,



Messaggero Veneto

Trieste

verso l' Est e il Centro Europa, in particolare la Germania. Sono occasioni importanti a cui stiamo lavorando molto bene con gli assessori regionali di riferimento, Zilli e Pizzimenti. Il nostro fatturato, al momento, non ha numeri alti, viaggia su 1,8 milioni, al massimo 2. Ma puntiamo ad aumentare i ricavi dal 20 al 30 per cento già in questo esercizio. La società è sana e si pone al servizio dell' economia regionale». --© RIPRODUZIONE RISERVATA.

Fanghi: protocollo da rivedere Sanità, dubbi su pesci e vongole

Domani incontro sulle osservazioni dei ministeri. Ghetti: fuorilegge da vent' anni

Alberto Zorzi

VENEZIA Entro l'estate, era stata la promessa dell'ex provveditore Roberto Linetti. «A fine settembre», aveva detto il ministro dell'Ambiente Sergio Costa ad agosto. Poi però la firma è slittata sempre più avanti. «Sarà pronto e sottoscritto all'inizio dell'anno», aveva corretto il tiro Costa di fronte alla commissione parlamentare un mese fa. Ora, finalmente, pare che il nuovo Protocollo per la gestione dei fanghi nella laguna di Venezia sia in dirittura d'arrivo. Mentre martedì scorso in Prefettura a Venezia il sindaco Luigi Brugnaro si scagliava con veemenza contro il rappresentante del ministero dell'Ambiente, chiedendo conto dello stato dell'arte, nelle stesse ore a Roma si teneva una riunione decisiva per il protocollo. Alla presenza dell'ingegner Valerio Volpe, il dirigente del Provveditorato alle opere pubbliche che ha seguito tutto il lavoro di questi tre anni, e dei tecnici dei ministeri, si è cercato di rispondere alle questioni poste dall'Ispira (Istituto superiore per la protezione ambientale), che aveva chiesto chiarimenti su alcune procedure e sui risvolti di sua competenza. E infatti già domani, a Venezia, si tornerà al lavoro per cercare di armonizzare il nuovo testo, alla presenza degli esperti guidati dall'ex rettore di Ca' Foscari Pier Francesco Ghetti che hanno stilato le linee guida del protocollo e dei tecnici di Autorità di Bacino e Arpav: l'ultima versione verrà inoltrata a Roma per poi tornare alla firma di Costa e della collega Paola De Micheli (Infrastrutture) per il decreto interministeriale. Ma c'è un'altra «gatta da pelare» e riguarda il parere dell'Iss (Istituto superiore di sanità), coinvolto negli studi solo in un secondo momento, che ha criticato il testo per non aver tenuto in considerazione gli effetti dei dragaggi sulla catena alimentare: che cosa succede infatti a pesci e molluschi quando si muovono i sedimenti? Non c'è il rischio che eventuali sostanze nocive vengano ingerite e poi finiscano sulle tavole di case e ristoranti, con effetti sulla salute umana? E non bisognerebbe per questo, nel momento in cui si scava, stabilire un periodo di interdizione alla pesca, che già ha i suoi problemi legati ai periodi di fermo, ma anche alla florida attività abusiva? Domande a cui chi sta stilando il protocollo risponde spiegando che i dragaggi si sono sempre fatti e che i controlli ci sono. E che anzi il nuovo protocollo è molto più rigido di quello che va a sostituire, che risale al 1993 e che è già superato da alcune normative europee specifiche, la prima delle quali del 2000. «E' vent'anni che il protocollo fanghi è fuorilegge», tuona Ghetti, che non ci sta a questo stillicidio di osservazioni che mettono in dubbio il lavoro di anni. Nel nuovo testo vengono infatti inserite delle valutazioni legate all'ecotossicologia e al bioaccumulo, che secondo i promotori rendono i controlli più serrati. Certo poi c'è la vera novità, cioè che il sedimento viene considerato più una «risorsa» che un problema, mentre il concetto precedente era quello di toglierli dalla laguna, salvo quelli cosiddetti «A», cioè i più puliti. «Prima venivano portati fuori anche tanti fanghi non pericolosi, ma il vero problema della laguna è il deficit di sedimenti quindi era un errore - continua Ghetti - Tra l'altro non si tiene conto che in laguna basta un'alta marea o un forte vento di bora per muovere milioni di metri cubi di sedimenti». Per gli ambientalisti, invece, il nuovo protocollo è solo il grimaldello per scavare canali, non solo per dragare quelli che si sono interrati, vedi il Malamocco-Marghera. «E comunque il nuovo protocollo fanghi non sarebbe applicabile, è troppo laborioso per le grandi quantità», osserva Andreina Zitelli, ex membro della commissione Via.



Era emersa anche la possibilità che si potesse scavare usando la legge 176 del 2016, che sarebbe anch'



Corriere del Veneto

Venezia

essa più rispondente alle norme europee. «Ma quella si applica ai mari e non alla laguna», taglia corto Zitelli.

Il Gazzettino

Venezia

Crisi del porto, cinesi in fuga

Costa caro il mancato scavo dei canali: il terminal perde la linea diretta dei container verso l'Oriente

Fondali dei canali troppo bassi e gli asiatici abbandonano il **porto**. Venezia ha perso la linea diretta di container con la Cina e il sud-est asiatico. Lo scalo lagunare, dal prossimo aprile, precipiterà dalla serie A alla B e la colpa è del Governo e delle realtà locali che da esso dipendono, mentre se fosse per il **Porto**, Venezia avrebbe potuto conquistare anche altri traffici. L'Autorità di sistema portuale ha da tempo messo da parte 23 milioni e mezzo per scavare i canali e riportare i fondali alla quota autorizzata di 11,50 metri. Il Governo, però, e in particolare il ministero dell'Ambiente, ancora non ha varato il nuovo Protocollo fanghi che ridefinirà la classificazione dei sedimenti in base al loro grado di inquinamento, stabilendo quali possono essere riutilizzati per sistemare la laguna nei punti dove i fanghi sono stati portati via dall'erosione, e quali invece devono finire in discarica o impianti di trattamento. Trevisan a pagina XI.



Il Gazzettino

Venezia

Fondali bassi, i cinesi scappano

'La compagnia che trasporta container dall' Estremo Oriente rinuncia al Porto di Venezia per l' impraticabilità dei canali 'Ancora in stallo il Protocollo fanghi e lo scarico di questi all' isola delle Tresse funzionale all' aumento dei pescaggi

ELISIO TREVISAN

ECONOMIA MESTRE Venezia ha perso la linea diretta di container con la Cina e il sud-est asiatico. Per chi non è pratico di porti, avere o non avere questo servizio fa la differenza tra un porto di serie A e uno di serie B. E lo scalo lagunare, dal prossimo aprile, precipiterà dalla A alla B. Solo che a differenza delle squadre di calcio, dove la colpa è degli allenatori, dei giocatori o della società, nel caso del porto commerciale di Marghera la colpa è del Governo e delle realtà locali che dal Governo dipendono, mentre se fosse per il Porto Venezia avrebbe potuto conquistare anche altri traffici. Siamo di fronte, insomma, al paradosso di uno scalo che ha tutte le caratteristiche logistiche e operative per essere al top, perché ha grandi spazi dietro le banchine dove stivare le merci e, eventualmente, anche dove lavorarle prima di mandarle agli acquirenti, e offre servizi di alto livello, ma gli mancano i fondali per far passare le navi più grandi in sicurezza senza incagliarsi. I SOLDI CI SONO L' **Autorità di sistema portuale del mare Adriatico settentrionale** (Adspmas), che comanda Venezia e Chioggia, ha da tempo messo da parte 23 milioni e mezzo di euro per scavare i canali e riportare i fondali alla quota autorizzata di 11,50 metri. Il

Governo, però, e in particolare il ministero dell' Ambiente, ancora non ha varato il nuovo Protocollo fanghi che ridefinirà la classificazione dei sedimenti in base al loro maggiore o minore grado di inquinamento, stabilendo quali possono essere riutilizzati per sistemare la laguna nei punti dove i fanghi sono stati portati via dall' erosione, e quali invece devono finire in discarica o a impianti di trattamento. E sempre il ministero dell' Ambiente non ha ancora approvato il Piano morfologico della laguna, conseguente al Protocollo fanghi, che tra l' altro dovrà indicare dove la laguna dev' essere ridisegnata. La Commissione di Salvaguardia veneziana, che dal ministero dell' Ambiente dipende, un anno fa ha approvato un progetto per creare una sponda artificiale alla riva della cassa di colmata B a Fusina, piena di fanghi inquinati tolti anni fa dai canali lagunari e che da mesi stanno scivolando nuovamente in laguna, tornando ad inquinarla; ebbene, l' autorizzazione definitiva, dopo un anno, non è ancora arrivata. Sempre la Commissione di Salvaguardia ci ha messo mesi per approvare l' innalzamento di un metro dell' isola delle Tresse (dove da tempo vengono sistemati i fanghi scavati dai canali portuali) per poterci portare un altro milione di metri cubi di sedimenti, l' ok è arrivato il mese scorso ma con prescrizioni e, visto come sta andando la storia della barriera della cassa di colmata, non si sa quanto ci vorrà per ottenere le autorizzazioni definitive e poter riprendere gli escavi. Nel frattempo la Capitaneria di porto ha via via ridotto il pescaggio dei canali e l' ultima ordinanza dello scorso ottobre l' ha portato a 10,20 metri. Impossibile per le navi portacontainer della linea diretta entrare in porto con un pescaggio così limitato. Così, dopo aver resistito e portato pazienza per mesi, alla fine Ocean Alliance ha dovuto cedere e ha annunciato che per il 2020 sopprimerà gli scali diretti a Venezia. LA SCELTA L' alleanza armatoriale tra alcune delle maggiori compagnie porta container al mondo (Cma Cgm, Cosco Shipping Lines, Evergreen Line e Orient Overseas Container Line Oocl), conferma invece gli scali agli altri porti italiani di Genova, La Spezia e Trieste. Inutile dire che i triestini faranno i salti di gioia sapendo che Venezia è fuori gioco: Debora Serracchiani, attuale vicepresidente





Il Gazzettino

Venezia

Giulia, ha operato attivamente per favorire lo scalo giuliano a scapito di quello veneziano; e non è la sola. Il fatto è che Venezia non riesce più a fare quel che ha sempre fatto, e che per legge deve fare, ossia la manutenzione ordinaria dei canali che conducono al porto, non riesce a farlo perché non glielo consentono e così è diventata come un pugile che combatte con le mani legate dietro la schiena. Non tanto contro Trieste, con la quale invece cerca di costruire rapporti di alleanza assieme agli altri scali dell' alto Adriatico (Fiume e Capodistria, oltre che Ravenna) per offrire al mercato un servizio integrato più efficiente, ma a favore delle aziende del Triveneto che hanno nello scalo lagunare il naturale terminale per le proprie merci da lavorare e per quelle da esportare. © RIPRODUZIONE RISERVATA.

Uno scalo offshore per le navi più grandi

LE CONSEGUENZE MESTRE Il colosso Ocean Alliance con le navi delle compagnie associate solca i mari e gli oceani di tutto il mondo, e una volta che ha deciso di sopprimere uno scalo di una delle sue linee dirette, è difficile convincerlo a tornare. Anche se nei prossimi mesi il **Porto** otterrà le autorizzazioni per riprendere finalmente a fare la manutenzione ai canali, bisognerà sputare sangue per ottenere nuovamente che una nave della compagnia Cma-Cgm, che fa parte dell' alleanza, torni a scalare Marghera. Perché decisioni simili dipendono da tanti fattori, oltre che dalla profondità dei canali: la politica dei prezzi dei carburanti per le navi, la progettazione dei carichi, i dazi sulle merci dal Far East, la nuova turbolenza provocata dallo scontro sui dazi tra Cina e Usa e dall' intervento di Trump contro l' Iran. È vero che il traffico dei container è solo uno dei settori di operatività del **porto** veneziano, e per gli altri (rinfuse, project cargo dov' è leader in Italia e in Europa, e break bulk per quelle merci che devono essere caricate singolarmente e non in container né alla rinfusa come con olio o grano) non ci sono problemi di accesso, ma è vero pure che avere una linea diretta per i container è il miglior biglietto da visita internazionale e verso le aziende del territorio che, altrimenti, sono costrette a scegliere porti più lontani come Genova o Livorno. Tornare a scavare i canali, infine, è la condizione fondamentale perché Venezia possa riprendersi la serie A nel medio periodo ma per garantire anche il futuro a lungo termine bisogna realizzare quel che il **Porto** ha inserito nell' ultimo Piano operativo triennale, vale a dire un nuovo **porto** in mezzo al mare per i container in grado di ospitare le navi sempre più grandi che girano per il mondo. (e.t.) © RIPRODUZIONE RISERVATA.



La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

Il Porto adesso ripara i danni dell' impatto della Msc Opera

Ricostruite le due bitte per ormeggio distrutte dall' urto della Grande Nave Affidate anche indagini geognostiche per calibrare bene le nuove fondazioni

VENEZIA. Il **Porto** ripara i danni del tremendo impatto del 2 giugno scorso della Msc Opera fuori controllo contro la banchina Di Ciò-Santa Marta che solo per puro caso non provocò una tragedia. Erano da poco passate le 8 quando la Msc Opera entrò in bacino San Marco, accompagnata dai due rimorchiatori. Viaggiava a una velocità di 6 nodi, come prevedono le norme di sicurezza. Poi il sistema di propulsione azipod, due eliche che hanno la funzione del timone per indirizzare la nave crociera, smise di funzionare e nonostante il tentativo dei rimorchiatori per cercare di controllare il gigante da 65 mila tonnellate e persino il getto dell' ancora la nave continuò la sua corsa incontrollata verso Santa Marta, spezzando anche il cavo d' acciaio che la collegava a un rimorchiatore puntando dritta sulla banchina Di Ciò dov' era all' ormeggio, un battello fluviale, il River Countess che stava imbarcando i passeggeri con destinazione Polesella. Il battello grazie al fatto che non è più ormeggiato quando arriva la prua della nave che sposta l' acqua, si stacca dalla riva. Quasi tutti i passeggeri sono scesi e corrono, in preda al panico, ovunque. Alcuni passeggeri rimasti a bordo si gettano in acqua. La nave alla fine termina la corsa contro la banchina di cemento armato e la penetra per una cinquantina di centimetri. La terra trema e molti a San Basilio e alle Zattere, hanno pensato allora a un terremoto. Solo cinque i feriti, ma in modo non grave. Ma vengono completamente distrutte dall' impatto due delle bitte - le basse e robuste colonne, che si trova sulle banchine dei porti ed alle quali - quale vengono legati o avvolti i cavi d' ormeggio. Ora, nel periodo invernale e in vista della nuova stagione crocieristica, il **Porto** ha già commissionato il progetto e affidato i lavori per la ricostruzione delle due bitte, che possono essere in metallo, in pietra o anche in legno, ma che nella parte superiore terminano sempre con un ringrosso a forma di fungo, o di collare, per evitare che il cavo che mantiene attraccata l' imbarcazione si sfilì dall' ormeggio quando è in trazione. Ma con l' occasione l' Autorità Portuale ha commissionato anche delle indagini geognostiche nella zona per dimensionare le nuove fondazioni profonde nell' area interessata all' impatto della Grande Nave. Interventi da eseguire celermente perché la banchina sia nuovamente pienamente operativa per la prossima primavera, quando l' arrivo delle navi crociera riprenderà in grande stile. Del problema Grandi Navi e soprattutto della possibilità di cominciare a spostare provvisoriamente l' attracco di alcune di esse dalla Marittima a Fusina e Marghera, senza passare più per il Canale della Giudecca, si dovrebbe sicuramente parlare anche nella prossima riunione del Comitato che dovrebbe essere convocata a Roma intorno al 20 gennaio. Ma manca ancora la convocazione ufficiale da parte del Governo e dei ministri competenti. --EnricoTantucci© RIPRODUZIONE RISERVATA.



La Nuova di Venezia e Mestre
Venezia

Assemblea dei No Navi protesta a fine marzo

VENEZIA. Il Comitato No Grandi Navi celebra oggi il suo ottavo anno di vita con un' assemblea aperta ai cittadini - al via dalle 16, nel Laboratorio Occupato Morion, in San Francesco della Vigna - nel corso della quale saranno anche programmate le prossime iniziative e la nuova mobilitazione contro il passaggio delle navi da crociera dal Bacino di San Marco, anche in vista del prossimo Comitatonone - che dovrebbe svolgersi il 20 gennaio - e in cui sarà affrontata anche la questione dello spostamento possibile delle Grandi Navi, con attenzione però anche al problema dei cambiaenti climatici in atto e alla questione **Mose**. Il Comitato si farà promotore, a fine marzo, di una manifestazione contro le Grandi Navi e di un meeting internazionale a Venezia e l' assemblea di oggi servirà anche a discutere tempi e modi di questa nuova manifestazione. Ma ci sarà poi spazio anche per uno spettacolo e per una cena al termine dell' assemblea. --

Il Porto adesso ripara i danni dell'impatto della Msc Opera

Ricostruisce le due banchine per porre fine al danno dell'urto della Grande Nave. Affidato anche indagini geologiche che per la prima volta le nuove fondazioni



«Grazie, ci ha salvato la vita» I ragazzi incontrano il pilota

Il capitano della nave che li ha salvati dalla morte in mare. I ragazzi incontrano il capitano della nave che li ha salvati dalla morte in mare. I ragazzi incontrano il capitano della nave che li ha salvati dalla morte in mare.



«C»

Il capitano della nave che li ha salvati dalla morte in mare. I ragazzi incontrano il capitano della nave che li ha salvati dalla morte in mare. I ragazzi incontrano il capitano della nave che li ha salvati dalla morte in mare.



Il Secolo XIX (ed. Savona)

Savona, Vado

La nave del carbone preoccupa i sindaci Allo studio 5 percorsi per deviare i tir

Da Savona a Cairo, 24 chilometri per mille mezzi pesanti Ecco le opzioni: da corso Ricci al by pass dell' Ipercoop

Potrebbero essere almeno cinque i piani da portare sul tavolo degli enti locali per evitare di congestionare il traffico tra Savona e la Valbormida. Nuove ipotesi si fanno strada proprio nel giorno in cui la "Carolina Bolten", la carboniera da 30 mila tonnellate di rinfuse destinate ai parchi di Bragno, è attraccata al Terminal Alti Fondali di Savona. Da domani centoventi camion al giorno morderanno l'asfalto delle strade della città per trasferire il carbone dalla banchina portuale alle aree di Cairo destinate allo stoccaggio. In circolazione ci saranno trenta mezzi, ognuno dei quali effettuerà quattro viaggi (il ritorno è a vuoto) lungo le strade della provincia. Per trasferire tutto il carico della nave sono necessari oltre mille viaggi, quindi la spola dei mezzi pesanti durerà dieci giorni. L'entità del traffico supplementare è però tale che gli enti locali hanno già iniziato a ragionare per individuare possibili percorsi alternativi su cui dirottare i mezzi pesanti, in modo da evitare di gravare sulla viabilità del Cadibona. Un primo test è già stato messo in pratica nei giorni scorsi, per liberare le vasche del terminal portuale, trasferendo il materiale stoccato in Valbormida. I camion hanno percorso la strada provinciale 29, imboccando corso Ricci e dirigendosi verso Cairo. Si tratta della via di collegamento più veloce ed economica per coprire il tragitto, che è lungo 24 chilometri e, salvo imprevisti o traffico intenso, può essere affrontato in meno di un'ora. Resta il nodo del divieto di svolta per i soli mezzi pesanti dal ponte sul Letimbro a corso Ricci, ma su questo aspetto potrebbe intervenire la polizia municipale. Inoltre la sp 29 è utilizzata da autobus e auto di pendolari che ogni giorno si spostano dalla costa all'entroterra e viceversa. La recente ondata di maltempo, inoltre, ha provocato quattro enormi frane che, per quanto non destino problemi di sicurezza, rappresentano pur sempre un'incognita e impongono cautela. I sindaci di Savona e Cairo, Ilaria Caprioglio e Paolo Lambertini, non nascondono la preoccupazione per l'aumento del traffico pesante. Le alternative però sono limitate. La principale si basa sull'utilizzo di tracciati autostradali: la possibilità di dirottare i camion sulla A6 si scontra con la resistenza delle ditte di autotrasporto, che dovrebbero fare i conti con il pedaggio, e degli stessi committenti, che dovrebbero pagare fatture di trasporto più onerose per la componente pedaggio e un percorso più lungo. Soltanto per la tratta compresa tra Savona e Altare il pedaggio autostradale ammonta a 3,90 euro. Con il ritorno sono 7,80 euro e, moltiplicato per quattro passaggi, il solo pedaggio sarebbe di 31,20 euro. Importi che inciderebbero in modo sensibile sul costo del trasporto. Dal casello di Altare, oltretutto, i mezzi dovrebbero immettersi sempre sulla 29 per raggiungere Cairo attraverso la variante Anas. Il conto lievita nel caso in cui si decidesse di fare entrare i mezzi al casello di Albiola Superiore: un'ipotesi che da una parte eviterebbe ai camion di attraversare le vie principali di Savona, ma dall'altra costerebbe 5,40 euro (10,80 con il ritorno). Con l'ulteriore problema di appesantire il traffico sulla via Aurelia, dove le code sono praticamente quotidiane. Senza contare che i sindaci di Albisola Superiore, Maurizio Garbarini, e di Albissola Marina, Gianluca Nasuti, verrebbero subito presi di mira dai comitati che già da tempo chiedono di vietare il transito dei camion. Durante l'estate Albisola Superiore varò un'ordinanza per vietare l'uscita dal casello



Il Secolo XIX (ed. Savona)

Savona, Vado

dei mezzi pesanti in determinati orari per non gravare sul traffico locale e quello turistico. -

Il Secolo XIX (ed. Savona)

Savona, Vado

In Regione la richiesta a Toti di inserire gli impianti nel piano calamità Da Roma annunciata la disponibilità a integrare le risorse già assegnate

Dal ministero i soldi per Funivie: sicurezza e ammortizzatori ok

Ci sono i soldi per le Funivie in crisi. Arriveranno dal Ministero. Sia per la messa in sicurezza, e riattivazione, degli impianti dei vagonetti danneggiati dai recenti eventi meteo che per gli ammortizzatori sociali (per esempio cassaintegrazione e indennità varie) destinati alla tutela dei dipendenti, circa un'ottantina. L'indicazione è stata messa nero su bianco in una lettera partita dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (Mit) e arrivata in Regione subito dopo la riunione a Roma di mercoledì scorso con aziende e sindacati. Cifre non ne sono state ancora indicate. Dallo staff del ministro Paola De Micheli è arrivata la richiesta ufficiale al governatore ligure Giovanni Toti (in qualità di commissario per l'emergenza) di inserire nel piano degli interventi urgenti i provvedimenti necessari ("interventi infrastrutturali") al ripristino e alla messa in sicurezza degli impianti della funivia Savona - San Giuseppe. Il Ministero, dopo l'indicazione a Toti sull'inserimento del caso - Funivie nel piano degli eventi calamitosi dei mesi di ottobre e novembre, ha reso noto di essere disponibile a reperire "nell'immediato" le necessarie disponibilità finanziarie ad integrazione delle risorse già assegnate. La risposta del Mit, con la richiesta alla Regione, inviata anche agli enti locali, è stata finalizzata alla tempestiva riattivazione del servizio delle funivie per contenere i disagi sulla rete stradale e l'impatto ambientale legati all'impiego dei camion per trasportare il carbone in sostituzione dei vagonetti. Insieme a quelle del Mit sono arrivate, sempre tramite lettera alla Regione, anche rassicurazioni sull'impegno del Ministero del Lavoro per trovare "immediate soluzioni" per garantire i necessari ammortizzatori sociali a tutela dei dipendenti. Prossima tappa istituzionale per affrontare il dossier Funivie si terrà venerdì prossimo con l'apertura di un tavolo tecnico per le infrastrutture savonesi per un documento da condividere con tutti gli enti. Il futuro di Funivie quindi passa nelle mani dello Stato dopo che l'azienda ha restituito la concessione al ministero dei Trasporti in anticipo rispetto alla scadenza del 2032. - AL. PAR.



Il Secolo XIX (ed. Savona)

Savona, Vado

Allarme di Caprioglio: «Traffico al collasso così Savona non regge»

I nodi, oltre al blocco di Funivie, sono lo stop dell' Aurelia bis e dei lavori per il raddoppio ferroviario: fondamentale sarà intercettare i fondi Ue 2021-27. Il grido d' allarme di Savona è riecheggiato nel salone di Anci Liguria. La voce è stata quella del sindaco Ilaria Caprioglio, che ha messo sul tavolo dell' Associazione nazionale dei Comuni italiani la situazione precaria del traffico pesante. Soprattutto in previsione dell' intero anno in corso, dato che è forzatamente fermo l' impianto delle Funivie che trasportava il carbone dal porto di Savona direttamente ai parchi di stoccaggio di Cairo. Il blocco della rotta funi viaria, che corre su un nastro trasportatore nel tunnel sottomarino e poi sale via cavo verso la Valbormida tagliando in linea retta e senza interessare le strade, ha provocato l' immissione sulla viabilità ordinaria di una media di centoventi camion al giorno. Inoltre resta il rebus dell' Aurelia Bis tra Albisola e Savona, i cui lavori sono congelati. Il sindaco Caprioglio non ha fatto giri di parole: «Alla domanda del capo di gabinetto del ministero delle Infrastrutture, se Savona è in grado di affrontare le centinaia di camion in più sulle strade, a seguito del blocco di Funivie per i danni provocati dal maltempo, ho risposto no. La situazione del traffico sulle strade era già critica in precedenza, addirittura prima del crollo di ponte Morandi. Ora abbiamo una situazione al collasso, perché ci sono opere bloccate, come l' Aurelia bis. E le merci non possono viaggiare su ferro, perché stiamo ancora aspettando il raddoppio della ferrovia verso ponente e di quella verso la Valbormida. Inoltre dobbiamo ancora iniziare i lavori per l' adeguamento della strada di scorrimento che dal casello di Savona conduce alla piattaforma portuale di Apm-Maersk a Vado. Problemi da affrontare ancora prima di tutte le varie emergenze e su un tavolo ad hoc». Il coro dei sindaci riuniti venerdì all' Anci ha emesso un messaggio chiaro da portare al Governo: cambiare passo e puntare su un piano straordinario di interventi, invece di ridursi sempre a gestire le emergenze con una serie di "tappulli". È questo il termine esatto che dovrà essere tradotto in maniera altrettanto incisiva ai vari ministeri e anche all' Unione Europea, visto che nei prossimi mesi si dovrà iniziare a discutere la programmazione europea 2021-2027. Il sindaco di Genova, Marco Bucci, che è anche presidente di Anci Liguria, ha annunciato un' azione specifica sulle infrastrutture liguri. Fra gli amministratori locali, però, si sta facendo largo un certo malumore, che mette proprio Bucci nel mirino per la centralità di Genova negli interventi. Lo stesso Bucci ha messo sul piatto anche il raddoppio della ferrovia di ponente, l' Aurelia bis e l' autostrada Albenga-Carcare-Predosa, oltre alla Gronda di Genova, il tunnel della Fontanabuona e la Pontremolese nello Spezzino. «Anci ha forza sufficiente - ha spiegato Bucci - per fare pressione e ottenere i finanziamenti per le infrastrutture che ci mancano». G. V.



Il Secolo XIX (ed. Savona)

Savona, Vado

Confartigianato Piemonte interviene sul problema infrastrutture Sotto accusa i cantieri sulla A6: «Tempo raddoppiato per i viaggi»

Scendono in campo i trasportatori «Pedaggio gratis fino al mare»

Supera i confini del Piemonte e approda in Liguria la battaglia di Confartigianato Trasporti per ottenere l'abolizione temporanea del pedaggio autostradale sulla A6, nella tratta tra Ceva e Savona. «La quantità di lavori e di rallentamenti dovuti alla manutenzione stradale è tale che i nostri autotrasportatori impiegano il doppio di tempo per raggiungere le loro destinazioni, dovendo fare lo slalom tra mille ostacoli, una viabilità modificata, ponti a rischio e strade impercorribili», è la denuncia di Aldo Caranta, presidente Confartigianato Trasporti Piemonte. Due maxi cantieri danno la proporzione dei disagi lamentati dalla categoria: il bypass per la ricostruzione del viadotto "Madonna del Monte" a Savona, ma anche quello per il rifacimento dell'impalcato del viadotto Mollere Sud, a Ceva. Quest'ultimo intervento, peraltro, pro vocherà anche chiusure notturne tra Ceva e Millesimo, dalle 21 del 13, 14 e 15 gennaio alle 6 del giorno successivo. La richiesta volta all'abolizione del pedaggio è però la seconda in pochi giorni: la prima si è fatta strada sul social Facebook, dove l'albisolese Luca Ternavasio e il varazzino Massimo Sanguedolce, con l'aiuto di Marco Mattiozzi hanno fondato il gruppo "Autostrade chiare" per chiedere l'azzeramento del pedaggio e il declassamento delle strade non a norma. L'ipotesi della Confartigianato parte invece anche da un'analisi sull'importo dei pedaggi autostradali negli ultimi anni. «Il precedente Governo, all'inizio del 2019 - prosegue Caranta - aveva provveduto a bloccare i rincari alle tariffe autostradali del 90% delle tratte nazionali. Peccato, però, che nel restante 10% figuravano le tratte piemontesi. Infatti, i rincari più consistenti si erano registrati sulla A32 tra Torino e Bardonecchia (+6,71%), uno degli aumenti più alti d'Italia, sul tratto della A5 tra Aosta e il monte Bianco (+6,32%), e proprio sulla A6, una delle tratte più battute dai torinesi, dove il pedaggio era aumentato del 2,2%. Anche se quest'anno non è previsto un aumento, i disagi sono tali che a nome delle 6.400 imprese artigiane piemontesi degli autotrasportatori chiediamo di abolire temporaneamente il pedaggio». - L. B.



Il Secolo XIX (ed. Savona)

Savona, Vado

Collegamenti stradali, convocazione del ministero

Fissata la data dell' incontro degli enti locali al Ministero delle Infrastrutture per esaminare il problema dei collegamenti stradali e ferroviari del Savonese. Il sottosegretario Salvatore Margiotta ha deciso di incontrare martedì 28 gennaio sindaci, **Autorità** di **sistema portuale**, Provincia e Regione, probabilmente anche Anas e concessionarie autostradali, per avviare un tavolo di lavoro e analizzare le criticità più impellenti. La regia da parte del Ministero era stata sollecitata dopo l' ondata di maltempo, ma anche per coordinare tutti gli interventi che sono in capo a diversi soggetti. Potrebbe essere l' occasione per mostrare il progetto esecutivo del tanto atteso casello autostradale di Bossarino, ma anche per accelerare i lavori in altre operazioni. Con lo sviluppo **portuale** e la contemporanea crisi legata alle vicende della rete autostradale, il rischio è che l' economia del Savonese fallisca la più importante occasione della sua storia recente. La piattaforma container "Vado Gateway", appena inaugurata da Apm-Maersk, dovrebbe generare un notevole traffico merci, sia pure con gradualità nell' arco di un anno. Il 40% dei container dovrà viaggiare su treno, ma anche in questo settore non mancano le criticità.

Da più parti arriva il pressing affinché aumenti la quota su rotaia, ma il collegamento con il nodo di Parco Doria, il tratto a binario unico della linea verso la Francia e le caratteristiche di quella verso la Valbormida e il Piemonte rappresentano un freno. Il traffico su gomma non parte in condizioni più agevoli: arrivare dal porto alle autostrade è quasi più avventuroso che affrontare la Parigi -Dakar, passando in mezzo a centri abitati.



Il Secolo XIX (ed. Savona)

Savona, Vado

Ex Baglietto, Marina di Varazze ricorre al Tar

Nel mirino l'interpretazione della concessione e l'uso della darsena davanti ai capannoni dove è in corso l'attività cantieristica

Silvia Simoncelli / VARAZZE Concluse le operazioni di demolizione e avviata la progettazione, a mettere un freno alla riqualificazione delle aree degli ex Cantieri Baglietto arriva un ricorso al Tar presentato dalla Marina di Varazze contro il Comune. Oggetto del contendere è l'uso della darsena davanti i tre capannoni dove si prosegue l'attività cantieristica, oggi in concessione alla società Lusben, del gruppo Azimut Benetton come la Marina. «Nella lettura della concessione demaniale abbiamo un punto di vista divergente da quello dell'amministrazione - spiega il direttore del porticciolo turistico, Giorgio Casareto - Nonostante gli incontri non siamo arrivati a una visione condivisa, si è quindi reso necessario chiedere il parere di un "arbitro" esterno, proprio per non dare spazio a fraintendimenti legislativi in vista della riqualificazione». Rasi al suolo i fatiscenti volumi che si incontravano alla porta di ponente della cittadina, nei piani della giunta del sindaco Alessandro Bozzano c'è di procedere con un restyling generale della zona. Sulle macerie delle vecchie segherie Baglietto si realizzerà il prolungamento del lungomare fino al porticciolo, con due piccole casette dove troveranno spazio gli uffici dell'attività cantieristica e le associazioni nautiche; intanto i tre capannoni rimasti in piedi saranno demoliti e ricostruiti con un avanzamento verso mare di circa cinque metri per lasciare spazio alla nuova passeggiata che passerà sul fianco dell'Aurelia. Le demolizioni sono state completate a costo zero, grazie agli accordi firmati con i privati costruttori del retroporto che procedendo a loro spese hanno garantito la vista mare alle retrostanti palazzine in costruzione. Il passo successivo verso il miglioramento dell'area sarebbe arrivato con la pubblicazione del bando per l'assegnazione della zona produttiva. L'intero progetto di riqualificazione sarà infatti completato a spese del privato che si aggiudicherà l'area cantieristica, oggi intestata alla Lusben con una concessione più volte prorogata proprio in attesa che il Comune predisponga la nuova gara. Avvalendosi della procedura project financing, la Marina ha intanto giocato d'anticipo depositando in municipio il progetto di riqualificazione, predisposto seguendo attentamente le linee guida dettate dalla giunta comunale. Per legge, nell'esito del bando il porticciolo godrà quindi del diritto di prelazione sugli altri concorrenti. L'intero iter sembrava correre spedito verso l'apertura del cantiere per la sistemazione dell'area, ma nei giorni scorsi la Marina di Varazze ha tirato il freno a mano aprendo un ricorso al Tribunale amministrativo regionale. A far arrivare al contenzioso è stata una diversa interpretazione del testo della concessione, in riferimento alla titolarità dello specchio acqueo antistante i capannoni. Mentre la Marina vorrebbe riservarsi la totale disponibilità della darsena del porto, di diverso avviso è il Comune che vuole questa parte di mare asservita ai capannoni. A sciogliere il nodo sarà il giudice, intanto la città dovrà tenersi una distesa di macerie alla porta di ponente.



savona

Le ferite della mareggiata a Zinola e Vado

Tonnellate di detriti ancora sulla battigia. La spiaggia vicino ai Bagni Karibù tagliata in due dai massi

MICHELE COSTANTINI

michele costantini savona Tonnellate di detriti e rifiuti ancora sulla spiaggia dopo l'ultima mareggiata di novembre. E poi danni strutturali alla passeggiata a mare, con enormi massi che hanno preso il posto della sabbia, insieme a palme malate dai rami ingialliti. C'è anche spiaggiato, un enorme parabordi di gomma di alcuni metri di diametro. E' questa la desolante situazione, del tratto di litorale che unisce Zinola a Vado Ligure. Non sono trascorsi molti anni dall'inaugurazione della nuova passeggiata a mare. Da quando cioè, per la prima volta nella storia tra le due città, la spiaggia di Savona si univa a quella di Vado Ligure, attraverso un percorso pedonale e ciclabile. A Zinola c'era anche la musica che accompagnava per un lungo tratto pedoni e ciclisti. Poi sono arrivate la mareggiate. Sempre più violente e numerose. E tutto è cambiato. A Vado Ligure, da due anni ormai tra i Bagni Lido e i Bagni Karibù si continua a sistemare enormi massi per proteggere il lungomare con una barriera di roccia. Non si fa in tempo a calarli in mare che una nuova mareggiata li sposta e li allontana verso il largo. Lo chalet dei bagni attrezzati Lido di Vado è ormai un vero baluardo sul mare, quasi un simbolo della lotta contro la violenza delle onde, con uno spesso muro in cemento e decine di massi a difesa. Più che una struttura di protezione sembra un intervento ostinato per salvare lo chalet ad ogni costo. In un suo intervento, il vicesindaco e assessore ai Lavori pubblici Fabio Gilardi aveva detto: «Il progetto di difesa della costa vadese, prevede anche opere strutturali subacquee, con un progetto presentato da tempo dall' **Autorità di sistema portuale** del Mar Ligure Occidentale alla Regione. La nostra speranza è di vedere completati i lavori nel più breve tempo possibile, visto che nel frattempo le mareggiate si susseguono ormai in modo impressionante». Anche per Zinola, sono necessari interventi di sistemazione della scogliera danneggiata dal mare, insieme a lavori di ripristino della passeggiata e mare. Ambedue i cantieri, secondo le assicurazioni dell'assessore ai Lavori pubblici Piero Santi, dovrebbero aprirsi a fine febbraio. © RIPRODUZIONE RISERVATA 1. La spiaggia nella zona di Zinola è ancora ricoperta dal legname arrivato con le mareggiate di novembre. 2. Nei giardini di Zinola molte palme morte devono essere abbattute. 3. I massi tagliano in due la spiaggia di Vado. 4. Un gigantesco parabordi spiaggiato a Zinola 1 2 3 4.



Il Secolo XIX

Genova, Voltri

Il sindaco torna a parlare del trasferimento del polo chimico da Multedo Il presidente del municipio:
«Attendiamo ancora la scelta definitiva»

Bucci su Carmagnani e Suberba: «I depositi mai più a Ponente»

Emanuela Schenone Tramonta l'ipotesi di Pra' per il trasferimento dei depositi chimici di Carmagnani e Superba. A escluderla direttamente il sindaco Marco Bucci, al termine dell'assemblea pubblica che si è tenuta venerdì alla scuola musicale Conte di Pe gli: «Le aree individuate non saranno nel municipio Ponente». Si comincia a sciogliere qualche nodo, dunque, della controversa vicenda del trasloco del polo petrolchimico da Multedo grazie agli indizi trapelati dall'incontro. «Abbiamo fatto fare delle analisi da alcune aziende per vedere le possibili collocazioni - ha spiegato Bucci - ora siamo in attesa di ricevere la luce verde dall'Enac». Restano in campo quindi le altre due ipotesi in pole position: il terminal Messina, sulla sponda sinistra del Polcevera, l'area che ha ricevuto il punteggio più alto dagli studi dell'**Autorità di sistema portuale**, e l'area ex Enel sotto la Lanterna. «È una grande conquista - commenta Claudio Chiarotti, presidente del Municipio Ponente ma è altrettanto importante il fatto che il sindaco abbia sottolineato l'impegno dell'amministrazione a mantenere i posti di lavoro. Ora attendiamo il trasferimento, sperando che avvenga il prima possibile». La soluzione migliore? «Quella più concreta, al momento sembrerebbe l'area sotto la Lanterna, perché raggiunta facilmente dalla ferrovia e per il fatto che nella zona esistono già depositi di questo tipo. Ma va benissimo il terminal Messina, basta fare la scelta più definitiva possibile». Ma le polemiche non sono finite. A farsi sentire in queste ore, soprattutto via sociale, i comitati cittadini di Sampierdarena e Cornigliano, già pronti a dare battaglia. -



The Medi Telegraph

Genova, Voltri

Negri: "Genova impari dalle lezioni di D' Alessandro e Gallanti"

Genova - «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 Infracapital . «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? Immobile. Tra i terminal operator c' è voglia di fare, almeno fra la maggioranza. Uno come Aldo Spinelli, per esempio, 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**



The Medi Telegraph

Genova, Voltri

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».

Autocisterne via mare: ecco il progetto

Partiranno dal porto per raggiungere Panigaglia e caricare gas naturale liquefatto con cui rifornire le stazioni di servizio per mezzi pesanti

di Anna Pucci PORTO VENERE Prende corpo il progetto per la realizzazione del 'truck loading' all' interno del terminale per lo stoccaggio di gnl di Panigaglia. Si tratta, come anticipato da La Nazione il 3 dicembre scorso, di una sorta di distributore per caricare direttamente su autocisterne il gas naturale liquefatto destinato ad approvvigionare la rete dei distributori per autotrazione, prevista in crescita a livello nazionale. Autocisterne che raggiungeranno il terminale via mare, partendo dal porto e attraversando il golfo su apposite chiatte. Gnl Italia spa, la società di settore del gruppo Snam, ha depositato in dicembre al ministero dell' Ambiente la documentazione per la verifica di assoggettabilità a Via, la valutazione di impatto ambientale. Le autorizzazioni saranno rilasciate dai ministeri dell' Ambiente e dello Sviluppo economico dopo la conferenza dei servizi cui parteciperanno Regione, Provincia, Comune di Porto Venere, Arpal, Capitaneria, **Autorità di sistema portuale** e vigili del fuoco.

Lo studio presentato per la Via fornisce il dettaglio dell' opera, tutta all' interno del perimetro del rigassificatore. Per stimare l' impatto ambientale, si ipotizza un traffico di 28 camion al giorno, nell' arco di 16 ore lavorative (6-22). I camion arriveranno in porto alla Spezia, in un' area da predisporre, e saliranno sulle chiatte quattro per volta, per raggiungere il pontile di Panigaglia (tragitto di poco più di un chilometro). Qua la nuova stazione di caricamento potrà rifornire le 4 autobotti in contemporanea, in un' ora e mezza di tempo (la portata di caricazione del gas liquefatto può raggiungere i 70 metri cubi l' ora). Come noto, la scelta del trasporto delle autobotti via mare è determinata dalla impossibilità di raggiungere Panigaglia via terra, lungo la Napoleonica. Il porto, inoltre, presenta il vantaggio della vicinanza del casello dell' A15: i camion potranno imboccare l' autostrada senza incidere su aree abitate. Riforniranno le stazioni di servizio che erogano gnl per i trasporti pesanti (a oggi 61 in tutta Italia) e utenze industriali off-grid, non collegate alla rete gas. Nel dettaglio, la stazione sarà realizzata su una piazzola già presente nell' area del rigassificatore e oggi inutilizzata. Sarà composta da quattro baie di carico, coperte e dotate di pesa ponte, in grado di operare contemporaneamente. In prossimità delle pensiline di carico sarà posizionato un prefabbricato di una ventina di metri quadrati con funzione di "Locale controllo". Ci saranno due aree di sosta per le autocisterne, su due piazzali esistenti già pavimentati per un totale di circa 450 metri quadrati. Per consentire il transito dei grossi automezzi verrà adeguata la strada interna al terminale. Le autocisterne accederanno all' impianto tramite il varco in prossimità del pontile dove attraccherà la chiatta, per raggiungere le pensiline di carico su viabilità interna. Previste opere accessorie: l' installazione di tre pompe di rilancio per consentire il trasferimento del gnl stoccato nei serbatoi esistenti verso le baie e l' installazione delle tubazioni necessarie ad alimentare il **sistema**. Dal punto di vista paesaggistico, le nuove opere - sottolinea lo studio di Gnl Italia - sono collocate alle spalle dei serbatoi esistenti e quindi scarsamente visibili dal mare. Sul fronte della strada, la presenza del bosco offre «un mascheramento funzionale a rendere le nuove installazioni non percepibili dall' esterno». Lo studio assicura che, in base alle simulazioni, le emissioni di rumore e polveri causate dalla stazione di caricamento rispetteranno i limiti di legge. L' esigenza di realizzare la stazione di caricamento per autocisterne, spiega ancora Gnl Italia, è legata al fatto che «nell' ultimo decennio il mercato del gas naturale ad uso autotrazione sta sperimentando



La Nazione (ed. La Spezia)

La Spezia

una rapida espansione nel panorama dell' Unione europea, trattandosi di combustibile con basse emissioni inquinanti». Oggi il gnl «è prodotto su grande scala in impianti molto complessi fuori dalla comunità europea ed è importato tramite le navi metaniere. In Europa solo alcune stazioni portuali di Francia, Spagna e Olanda sono in grado di ricevere tali imbarcazioni e di distribuire il gnl alle autocisterne per il rifornimento delle stazioni di servizio stradali». Il progetto di truck loading di Panigaglia risponde quindi alla necessità nazionale di «realizzare un **sistema** di carica di autocisterne che alimentino la rete di distributori»: il vantaggio sarà rendere disponibile in Italia, a un prezzo inferiore, il gnl che ad oggi viene importato da Barcellona o da Marsiglia. Il gas naturale liquefatto è costituito da una miscela di idrocarburi, composta principalmente da metano. © RIPRODUZIONE RISERVATA.

Città della Spezia

La Spezia

Il Befana day è un successo, tutti i risultati

La Spezia - La Società Vela della Marina del Canaletto, nata nel 1919, presieduta da Alberto Andreani festeggia con un grande evento velico la venticinquesima edizione del Befana Day. Il Befana Day, con il patrocinio del Comune della Spezia, è una tradizionale regata, dedicata alla classe Optimist, ormai entrata nel panorama velico nazionale, creata e inventata nel 1995 da Tullio Bigliazzi, velista e all'epoca direttore sportivo della Società Vela. Quest'anno hanno partecipato 60 giovani velisti, juniores e cadetti nati tra il 2005 e il 2011 provenienti dalla prima e seconda zona FIV che si sono sfidati nelle acque del nostro Golfo. La regata è stata programmata su due giornate, 4 e 5 gennaio, con un programma di sei prove da disputare. Le condizioni meteo marine e una brezza di 4 - 5 nodi proveniente dai quadranti meridionali hanno reso possibile la disputa di una sola prova nella giornata di venerdì 4 gennaio e di due prove nella seconda giornata. Alle ore 15 del 5 Gennaio il comitato di regata, su barca giuria gentilmente messa a disposizione dalla Sezione Velica della Marina Militare, presieduto da Franco Manganello coadiuvato da, Silvio Degli Innocenti, Lorenzo Barberi, Matteo Chimenti, Bruscianno Antimo, Cupisti

Gian Paolo supportati da terra da Attilio Cozzani ha decretato la fine dei giochi chiudendo la manifestazione con tre prove disputate. "La Società vela - si legge in una nota - ringrazia per il concreto supporto ricevuto alla riuscita della manifestazione tutti i soci presenti durante i due giorni della manifestazione, i genitori e gli atleti della squadra agonistica della Società vela che hanno dato il solito insostituibile aiuto sia in terra che in mare, al Comando Guardia di finanza della Spezia, L' Agenzia delle Dogane, L' **Autorità di sistema portuale** del mar ligure orientale, il Comando della Capitaneria di Porto, Contship, il Comune della Spezia, Federica Maggiani, La Sezione Velica della Marina Militare, I fotografi accreditati Roberto Celi di Fo.Re.Vel. Spezia e Silvano Labanti e ancora Federico Pagni della pizzeria Pia la Centenaria, Michele Zavatto del Derby Bar, Mauro Berteotti per la veleria J sail e per Optimast, Pietro Negri di Negrinautica, Mauro Solinas per Tarros Group, il consorzio di bed & breakfast Welcome to La Spezia, Marco Faccenda del Cantiere Faccenda, Max Giorgianni di Optiland - Rooster, Giorgio Maggiani di Motor Vela, Battagli hardware, Oscar Uccellini di OC Grafica". "Diamo a tutti appuntamento al 2021 - conclude la nota -, con l'edizione numero 26 del Befana Day, sperando che la nuova collocazione che dovrebbe esserci assegnata prossimamente possa permettere alla Società di continuare ad organizzare attività di questa importanza nell'interesse dell'attività velica giovanile e della visibilità della città stessa". Vince il Befana Day 2020 CHELLI VALENTINA del Circolo Velico Spezia, (3-2-2) secondo classificato VANELO LEONARDO del Circolo Velico Spezia (4-1-4) Terzo classificato BALDI ALESSANDRO del Circolo Nautico Quercianella (2-5-6) Prima della categoria femminile e prima spezzina Chelli Valentina del Circolo velico Spezia La categoria cadetti gareggiava per il Trofeo Marina del Canaletto supportato da alcuni concessionari della storica marina. (Maioli, Plenis Velis, La Palma, La Marina, MotofiloNautica e la Stessa Società Vela) Il trofeo stesso, alla sua quarta edizione, è stato istituito nel 2017 causa l'ormai imminente trasferimento in località Pagliari e il tombamento definitivo dell'ultimo storico accesso al mare della città, perché rimanga memoria di questo luogo storico di mare e marineria spezzina. Vince il quarto trofeo Marina del Canaletto SPECCHIA LORENZO del Circolo Velico Spezia (1-4-1) secondo classificato VULCANILE CAROLINA del Circolo Vele Vernazzolesi (3-1-2) Terzo classificato SALVADORI GABRIELE del Circolo Nautico Antignano (2-2-8) In palio quest'anno il trofeo TARROS, dove venivano segnati i migliori passaggi alla boa di bolina, vinto da VANELO



LEONARDO Premiati, dal Presidente del Comitato dei Circoli Velici dei Golfo Dott.r Giorgio Balestrero, anche i due piu giovani atleti TESTAI GABRIELE



Citta della Spezia

La Spezia

(9 Dicembre 2011) del CN Marina di Carrara e BERTOLANI ESTER (1 Luglio 2010) del CV Torre del Lago Puccini. La sera del sabato, tutti gli atleti e tecnici hanno cenato nel salone della Società Vela con pizza e farinata offerta dalla pizzeria La Pia la Centenaria A terra, come sempre, per tutti i due giorni cioccolata calda e focaccia per tutti, atleti, tecnici e accompagnatori. Al termine della premiazione durante la quale, come da tradizione, non vengono consegnate coppe ma importanti regali tecnici, si è svolta un'importante estrazione a premi per tutti gli iscritti alla competizione. Vincono i premi più importanti SANTINI ANTONIO del Circolo Velico Arenzano che vince la vela messa a disposizione dalla veleria J SAIL Gasparotti Jacopo del Circolo Nautico Marina di Carrara vince l'albero messo a disposizione da OPTIMAST La deriva, messa a disposizione dal CANTIERE FACCENDA è stata vinta da BARBERI MADDALENA del Circolo Velico Forte dei Marmi mentre il telo offerto da OPTILAND è stato vinto da ANDREA CIALDINI del Circolo Nautico Quercianella. A sorteggio anche un soggiorno messo a disposizione dal consorzio WELCOME TO LA SPEZIA vinto da BALDI FRANCESCO del CN Quercianella. Premi anche per gli istruttori accreditati vince un VHF Polmar MARTA DI SALLE del CV VERNAZZOLESÌ e un coltello Leatherman MATTIA BELLICO del CN ILVA Sabato 11 gennaio 2020 alle 10:45:35 Redazione.

Porto, Cinzia Pasi: "Irrinunciabili gli interventi di escavo dei fondali ma vanno rispettate salute e ambiente"

Sul porto interviene nuovamente Cinzia Pasi, candidata alle elezioni regionali 2020

"L' incontro tenutosi oggi alla sede degli ormeggiatori di Marina di **Ravenna** organizzata dal Senatore Marco Croatti con Commissari della 8a commissione Lavori Pubblici comunicazione del Senato il Presidente Mauro Coltorti, il Capogruppo Agostino Santillo e i Commissari Gabriella di Girolamo e Giorgio Fede e' stata assai partecipata oltre che estremamente interessante. 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" Sul **porto** interviene nuovamente Cinzia Pasi, candidata alle elezioni regionali 2020, che sottolinea come l' operazione di scavo sia importante, non dimenticando però salute ed ambiente. "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. Sviluppato 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" ha detto la candidata. "Fino ad ora si scavava e i fanghi e sedimenti potenzialmente inquinati venivano depositati poi col tempo si sarebbe provveduto al loro trattamento...forse. 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 Pasi.



"Indagine penale sulla pioggia di nerofumo"

Le parole di Ancisi (LpR)

"Non più attivo il protocollo per eventi anomali o emergenze esterne"

Riportiamo di seguito le parole di Ancisi, capogruppo di Lista per Ravenna a proposito della pioggia nerofumo che il 17 novembre scorso è caduta su una vasta area urbanizzata del nord città comprese le Bassette. **"PIOGGIA DI NEROFUMO - La cittadinanza non avrebbe saputo nulla della pioggia di nerofumo che il 17 novembre scorso è caduta su una vasta area urbanizzata del nord città comprese le Bassette, se non ne fosse stata informata dalla stampa attraverso un comunicato diffuso alle 9.43, con tanto di foto, da Gianluca Benzoni, consigliere territoriale di Lista per Ravenna. I dati seguenti si leggono nella risposta a due interrogazioni che Lista per Ravenna ha rivolto al sindaco il giorno stesso dell' accaduto e in quello successivo. ARPAE (Agenzia Regionale per l' Ambiente), che poi ha svolto gli accertamenti, lo aveva appreso alle 8.20 da personale del Consorzio di Bonifica, presente occasionalmente in zona, che aveva notato una pioggia nera. Il Comune l' ha imparato solo alle 13.30 da una telefonata di ARPAE. Lo stabilimento Orion Engineered Carbon di via Baiona, da cui è fuoruscito il nero di carbonio, ne ha informato ARPAE con posta elettronica solo alle 13.55, ad evento concluso, dichiarando che la perdita si era verificata su una linea di produzione di questa sostanza, a causa di un passo d' uomo non perfettamente chiuso. Non sono stati informati la Protezione civile, né la centrale operativa della Polizia municipale, perché l' evento non è stato valutato come "emergenza esterna". INDAGINE GIUDIZIARIA - Lista per Ravenna, non sicura che tutto sia andato per il meglio, ha richiesto copia degli atti citati nella risposta alle sue interrogazioni, trovando conferma alla proprie 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. Questi atti secretati sono: il verbale redatto alle 9.30 da ARPAE nel sopralluogo compiuto presso lo stabilimento Orion; la comunicazione fatta da Orion 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 ad 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 fuoruscita di nerofumo sia avvenuta, prima che alle 8.20 se ne accorgesse il personale del Consorzio di Bonifica casualmente presente in zona. ACQUEDOTTO BASSETTE CHIUSO DUE GIORNI - 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". 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. PROTOCOLLO EMERGENZE INATTIVO - 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". Galleria immagini Allegati baroncini_risposta_pioggia_nera.pdf 770.05 KB.

Portale del lavoro portuale, ecco la nuova piattaforma on-line

Sono pubblicati i dati relativi alle operazioni

LIVORNO Da pochi giorni è on line il Portale del lavoro **Portuale** 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. 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. Uno strumento sicuramente utile per chi vuole avere informazioni sulle realtà che operano in ambito **portuale** e una mappa dei servizi offerti. Operazione di trasparenza anche nei confronti dell' offerta di lavoro dello scalo labronico. L' **Autorità** di **Sistema Portuale** del Mar Tirreno Settentrionale mette a disposizione degli operatori di settore una serie di servizi, accessibili tramite la piattaforma on-line.

14

BOMBARDA - 12 GENNAIO 2020 - LA NAZIONE

LIVORNO PROVINCIA

«Persi 250 donatori di sangue»

Il presidente dell'Avs Bagnoli: «I tempi di prelievo del plasma sono lunghi e in molti si sono sfilanciati»

Di Stefano
Il sindaco di Livorno, Giovanni Bagnoli, ha parlato di «persi 250 donatori di sangue» durante una conferenza stampa. Il sindaco ha parlato di «persi 250 donatori di sangue» durante una conferenza stampa. Il sindaco ha parlato di «persi 250 donatori di sangue» durante una conferenza stampa.

Di Stefano
Il sindaco di Livorno, Giovanni Bagnoli, ha parlato di «persi 250 donatori di sangue» durante una conferenza stampa. Il sindaco ha parlato di «persi 250 donatori di sangue» durante una conferenza stampa.

Portale del lavoro portuale, ecco la nuova piattaforma on-line

Di Stefano
Il sindaco di Livorno, Giovanni Bagnoli, ha parlato di «persi 250 donatori di sangue» durante una conferenza stampa. Il sindaco ha parlato di «persi 250 donatori di sangue» durante una conferenza stampa.

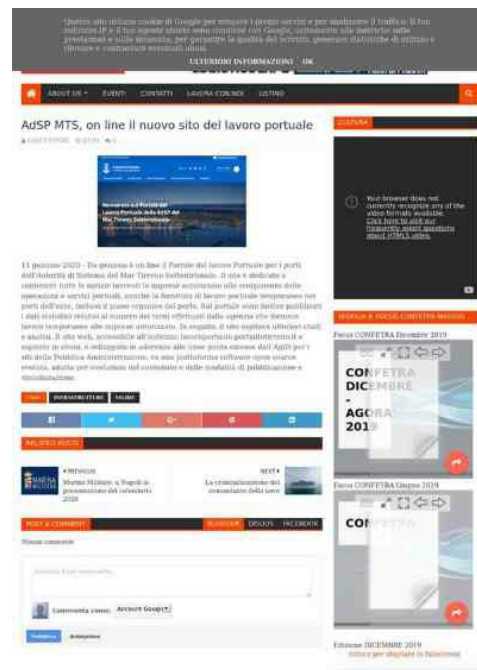
«Cinema è... una scelta condivisa» la rassegna Alla Goldonetta ciclo di film, si parte domani

Di Stefano
Il sindaco di Livorno, Giovanni Bagnoli, ha parlato di «persi 250 donatori di sangue» durante una conferenza stampa. Il sindaco ha parlato di «persi 250 donatori di sangue» durante una conferenza stampa.

AdSP MTS, on line il nuovo sito del lavoro portuale

GAM EDITORI

11 gennaio 2020 - Da gennaio è on line il Portale del lavoro Portuale 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. 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.



Il Messaggero (ed. Civitavecchia)

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Dalle navi da crociera ecco l' ancora di salvezza

Anche per il 2019 il settore delle crociere si è rivelato la vera e propria ancora di salvezza per il porto di Civitavecchia. In attesa che vengano pubblicati sul sito dell' **Autorità portuale** i dati ufficiali sui traffici dell' anno che si è appena concluso, è la Roma Cruise Terminal (il gruppo composto da Royal Caribbean, Msc e Costa che gestisce il terminal crocieristico) a stilare il bilancio più che positivo sul fronte delle crociere. L' anno che si è appena chiuso, ha fatto registrare la maggiore presenza di passeggeri. Un vero e proprio record. Gazzellini a pag. 37.



Crociere, l'ancora di salvezza del porto

Il 2019 anno da record: oltre 2 milioni e 650 mila passeggeri in transito, in visita turistica, in imbarco e sbarco al terminal Il flusso rappresenta un aumento del 8,3 per cento: maggior incremento con i cosiddetti "turisti capolinea"

I NUMERI Anche per il 2019 il settore delle crociere si è rivelato la vera e propria ancora di salvezza per il porto di Civitavecchia. In attesa che vengano pubblicati sul sito dell' **Autorità portuale** i dati ufficiali sui traffici dell' anno che si è appena concluso, è la Roma Cruise Terminal (il gruppo composto da Royal Caribbean, Msc e Costa che gestisce il terminal crocieristico) a stilare il bilancio più che positivo sul fronte delle crociere. «L' anno che si è appena chiuso, infatti, - scrivono da Rct sulla propria pagina Facebook - ha fatto registrare la maggiore presenza di passeggeri con un totale di 2.652,533 passeggeri di crociere sia in transito in visita turistica in imbarco e sbarco 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». Il dato positivo legato ai passeggeri in tour around è importante perché genera maggior indotto dal momento che i passeggeri che iniziano o finiscono il proprio viaggi a Civitavecchia hanno bisogno anche del servizio di scarico dei bagagli. «Un altro aumento proseguono da Rct - 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 Boungainville, 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 - aggiungono 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. Cristina Gazzellini © RIPRODUZIONE RISERVATA.



La Provincia di Civitavecchia

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Adsp: congelato lo sciopero dei dipendenti

Resta lo stato di agitazione. Ieri le organizzazioni sindacali hanno incontrato il segretario generale. L'ente ha dimostrato un'apertura che ha convinto le parti sociali a fare un passo indietro

CIVITAVECCHIA Congelato lo sciopero, resta lo stato di agitazione per il personale dell'Autorità di Sistema portuale. È questo l'esito dell'incontro che si è svolto ieri mattina a Molo Vespucci tra le organizzazioni sindacali ed il segretario generale dell'ente Roberta Macii. Un tentativo di conciliazione e raffreddamento della vertenza che ha raggiunto, almeno in parte, l'obiettivo. I sindacati, infatti, hanno fatto un passo indietro sarebbe stata la prima volta nella storia dell'Authority che i dipendenti incrociavano le braccia contro i propri vertici congelando appunto lo sciopero previsto inizialmente per mercoledì, 15 gennaio. Alla base della decisione, l'apertura da parte della dirigenza dell'ente, per una visione prospettica dello sviluppo del porto. Certo, non ci sono carte e documenti e sono tutti consapevoli del tempo perso, ma i toni cambiati e la svolta nell'impegno dell'ente a progettare un futuro diverso, hanno convinto le parti sociali a dare fiducia a Molo Vespucci e a 'temporeggiare', attendendo anche un ulteriore incontro con il presidente Francesco Maria di Majo. Strettamente legato alle nuove prospettive di sviluppo del porto ci sarà anche una possibile revisione della riorganizzazione del lavoro all'interno dell'ente, proprio per raggiungere al meglio gli obiettivi strategici. Martedì il segretario generale incontrerà tutti i dirigenti dell'Adsp per spiegare il progetto.



La Provincia di Civitavecchia

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Loffarelli: "Servono servizi più competitivi"

CIVITAVECCHIA Un processo che parte da lontano. Campanelli d'allarme ed interventi che non hanno però portato ad una presa di coscienza e ad una valutazione complessiva delle proprie possibilità, per rispondere a quelle che erano e sono le esigenze del mercato. Oggi Automar Spa società partecipata da Grimaldi Group, Bertani e Mercurio ha completato l'acquisizione di AutoTerminal Gioia Tauro (ATGT), rilevando il rimanente 50% del suo capitale societario dal gruppo tedesco BLG Logistics. 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 mq, con una capacità di stoccaggio di circa 18.000 veicoli. E Civitavecchia? Il porto cittadino sembra guardare alla finestra il processo. È vero. Automar non ha abbandonato lo scalo locale, cercando anzi di compensare la scelta di trasferire l'export di auto a Gioia Tauro con in incremento dell'import. Ma Civitavecchia non sarebbe potuta rimanere polo di riferimento per entrambi i settori? Qualcuno si è chiesto, realmente, perché si è preferito spostare quel traffico su un altro porto, Gioia Tauro appunto, non meno distante da Melfi rispetto a Civitavecchia? Una domanda che si è posto anche Patrizio Loffarelli, esperto di logistica e rappresentante dell'autotrasporto all'interno del tavolo di partenariato, convinto che forse si sarebbe potuta mettere in campo un'offerta, in termini di servizi, adeguata alle esigenze del momento. Perché è sui servizi, secondo Loffarelli, che si giocano oggi le partite più importanti della logistica. Un porto che non è competitivo nei servizi è svantaggiato ha sottolineato qui abbiamo la possibilità, ad esempio, di intervenire sull'area industriale, pianificando lo sviluppo del retroporto ed evitando alla merce di stazionare nello scalo, che deve invece essere la porta per il carico che tocca terra e va a destino. Rapidità, efficienza, costi competitivi, sburocratizzazione delle procedure: questo serve per far sì che il porto possa rispondere alle esigenze del mercato. E l'autotrasporto, in città, non è stato certo a guardare in questi anni. Un convegno, la commissione in partenariato, l'approvazione della proposta della Carta dei servizi: l'impegno c'è. Ma bisogna agire. Solo attraverso la competitività dei servizi resi ha infatti ribadito Loffarelli si può colmare quel gap infrastrutturale che ci portiamo dietro rispetto agli altri paesi, specie quelli del nord Europa. Basti pensare che oggi, sui container ad esempio, più di 20 enti sono impegnati nelle verifiche rispetto ai quattro del nord Europa. Questo la dice lunga. Bisogna lavorare per togliere questo freno a mano. Bisogna capire dove bisogna andare e farlo attraverso una programmazione seria e decisa, con le Authority che si facciano garanti proprio dei servizi da parte degli operatori. E in quest'ottica il cluster marittimo è chiamato a lavorare, unito, per spingere il porto verso lidi sempre più sicuri.



Provenzano: «Accordo di programma ancora da attuare»

Francesco Altomonte Gioia Tauro La visita del ministro Giuseppe Provenzano all' **Autorità portuale**, nel pomeriggio di ieri, ha lasciato un po' di amaro in bocca a tutti. Mancano, alla fine dell' incontro, alcuni dei temi centrali che hanno caratterizzato le discussioni sullo sviluppo futuro del porto di Gioia Tauro: il gateway ferroviario o lo sblocco dei fondi governativi per la Zes, ad esempio. Domande che neanche i giornalisti sono riusciti a porre al ministro per il Sud perché il tempo dedicato alla stampa è stato ridotto a una manciata di minuti. Provenzano è giunto all' Authority con circa un' ora di ritardo, accolto dal commissario straordinario Andrea Agostinelli che ha spiegato al ministro gli enormi passi avanti fatti negli ultimi sei mesi dallo scalo, del passaggio di proprietà a Msc e degli investimenti che la società di Aponte sta facendo sulle banchine e nei piazzali. «C' è una priorità di fondo - ha dichiarato Provenzano - quella di mettere Gioia Tauro al centro della politica nazionale e questo è un impegno che intendo assumermi perché il Sud è in cima alle priorità del governo. Gioia Tauro rappresenta una delle più grandi opportunità non solo per la Calabria ma anche per tutto il sud». I giornalisti non hanno potuto partecipare all' incontro tra il ministro e le parti sociali, tenuto a parte chiuse. «Abbiamo parlato innanzitutto delle infrastrutture - ha aggiunto Provenzano -. C' è un accordo di programma che deve essere ancora attuato e su questo ci deve essere il massimo dell' accelerazione negli investimenti, il ministero delle Infrastrutture e Trasporti ha preso impegni importanti da questo punto di vista e adesso vanno mantenuti. Per quello che mi riguarda, ho affrontato il tema cruciale a partire dal porto di Gioia Tauro e retroporto, ma riguarda altre aree calabresi, del rafforzamento della Zes. Nei prossimi giorni con il presidente Conte individueremo una figura che possa svolgere il ruolo di commissario». In conclusione, Giuseppe Provenzano ha ribadito come abbia «messo in cima all' azione di governo l' idea di riequilibrare lo sviluppo e gli investimenti al Sud non in una logica di rivendicazione, ma nella convinzione che possa offrire occasioni di sviluppo, ancora inesprese, all' intero Paese. E questo porto - ha continuato il ministro - è uno di quei luoghi in cui noi dobbiamo assumere questa consapevolezza. Grazie all' impegno delle Istituzioni, del commissario, dell' impresa terminalista e dei lavoratori, noi oggi siamo nelle condizioni di tornare a parlare di Gioia Tauro. I risultati del 2019 ci confermano la potenzialità di questo scalo da inserire nella nuova proiezione del Mediterraneo». «C' è l' impegno del Governo a rimettere Gioia Tauro al centro della politica»



«La Zes e il retroporto priorità per la Piana»

Attilio Sergio POLISTENA «Il presidente del Consiglio Conte ci incontrerà per parlare delle potenzialità del porto di Gioia Tauro e degli interventi necessari, a cominciare da quelli nell'area industriale del retroporto, per renderlo sempre più attrattivo agli investimenti di nuovi imprenditori». Lo ha annunciato a Polistena, nel punto d'incontro del Meetup 5 Stelle "Libertà e Partecipazione", il sottosegretario di Stato Anna Laura Orrico, che su invito del senatore polistense Giuseppe Fabio Auddino è giunta in città per parlare e delle ultime novità in termini di investimenti per la rivalutazione del porto della Piana. Introdotta dal giovane attivista Vincenzo Varamo, il sottosegretario Orrico ha rivendicato il lavoro di studio ed analisi svolto insieme al senatore Auddino sulle problematiche legate al porto di Gioia Tauro, riconoscendo i meriti dell'ex ministro Toninelli. Anna Laura Orrico ha lanciato una serie di proposte, a cominciare da un collegamento del porto con l'Unical, creando un'area dedicata alle start-up per puntare sulle materie tecnologiche dell'innovazione digitale. Certo, occorrerà - secondo la parlamentare cosentina - puntare su logistica ed agroalimentare, creando però una regia unica, in quanto c'è bisogno di un lavoro sinergico per rendere l'area del retroporto bella ed attrattiva a nuovi investimenti. A proposito della Zes di Gioia Tauro, il sottosegretario Orrico non ha risparmiato critiche alla Regione Calabria, e si è augurata che presto veda finalmente la luce lo Sportello unico per la Zes. Il portavoce al Senato del M5S, Giuseppe Fabio Auddino, ha rivendicato l'emendamento alla Manovra 2020, a sua firma, in base al quale saranno stanziati 6 milioni di euro in tre anni per consentire l'ammodernamento e lo sviluppo del retroporto, un'area di 24 mila mq tra Gioia Tauro, Rosarno e San Ferdinando. Rivendicati i meriti del ministro Toninelli e del senatore Auddino.



Il Quotidiano della Calabria

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi e Villa San Giovanni

Gioia Tauro, questo porto «è strategico verso l'Africa»

Il ministro della Coesione territoriale Provenzano in visita

GIOIA TAURO - Il Ministro per il Sud e la coesione territoriale, Giuseppe Provenzano, dopo Cosenza e Crotone ha fatto visita al **porto di Gioia Tauro**. La sua seconda volta dopo la prima in veste di ricercatore sui problemi del mezzogiorno. Giunto con una buona dose di ritardo rispetto alla scaletta Provenzano ha presieduto un incontro, nel quale il commissario straordinario, Andrea Agostinelli, ha illustrato al Ministro la politica di rilancio e di riqualificazione dell'infrastruttura portuale, avviata in sinergia con il nuovo management di MedCenter Container Terminal per ridare allo scalo la sua posizione leader nel Mediterraneo. Si tratta di un risultato raggiunto grazie ad una chiara attività strategica che ha iniziato a dare i suoi frutti, testimoniati dall'incremento dei traffici del 2019 pari all'8,4 per cento dei teus e dell'8,6 per cento delle movimentazioni, rispetto allo scorso anno. Oltre ad Agostinelli erano presenti anche il Prefetto Massimo Mariani, il vicepresidente della Giunta Regionale Francesco Russo, il sindaco metropolitano Giuseppe Falcomatà, i rappresentanti delle forze dell'ordine, dei sindacati e delle associazioni di categoria che hanno discusso dello stato di salute e delle prospettive di sviluppo dell'infrastruttura gioiese, oltre che della contestuale opportunità di rilanciare definitivamente la Zona economica speciale. Sulla Zes, il sindaco Falcomatà ha chiesto «un'accelerata decisiva», ribadendo la necessità d'inserimento del terminalista, Msc, che «ha rilevato e salvato l'hub garantendo la salvaguardia dei posti di lavoro, le assunzioni degli operai licenziati e forti investimenti con l'arrivo di tre delle sei imponenti gru previste nel piano di rilancio». Un altro punto decisivo, per l'inquilino di Palazzo Alvaro, riguarda l'intermodalità e, per questo, ha ribadito «l'urgenza di sbloccare i collegamenti ferroviari ed avviare la progettazione che Rfi ancora stenta a far partire. Il Commissario Agostinelli si è soffermato sulle attività di infrastrutturazione in fase di progetto, nonché sulle criticità dell'implementazione della Zona Economica Speciale. Ha, altresì, illustrato l'importanza strategica del gateway ferroviario, che potrebbe consolidare il rilancio dello scalo calabrese, ma che, nonostante sia stato ultimato, rimane inattivo a causa dell'assenza di collegamento tra l'infrastruttura portuale e la rete ferroviaria italiana. Il ministro ha ribadito come abbia «messo in cima all'azione di governo l'idea di riequilibrare lo sviluppo e gli investimenti al Sud non in una logica di rivendicazione ma nella convinzione che il Sud possa offrire occasioni di sviluppo, ancora inesprese, all'intero Paese. E questo **porto** - ha continuato il Ministro - è uno di quei luoghi in cui noi dobbiamo assumere questa consapevolezza. Grazie all'impegno delle Istituzioni, del Commissario, dell'impresa terminalista e dei lavoratori, noi oggi siamo nelle condizioni di tornare a parlare di **Gioia Tauro**. I risultati del 2019 ci confermano la potenzialità di questo scalo, non solo per la Calabria ma in generale per il Sud, da inserire nella nuova proiezione del Mediterraneo che rappresenta il nostro ponte strategico verso il mercato africano». Provenzano ha definito «paradossale» per le società di logistica che operano all'interno delle Zes non poter accedere ai crediti di imposta aumentati di altre 100 milioni di euro: «stiamo lavorando - ha detto - per definire e aggiustare questa norma direttamente con Bruxelles e con la stessa Agenzia delle Entrate e spero che entro poco tempo questa partita verrà in qualche modo risolta».



Il Quotidiano della Calabria

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi e Villa San Giovanni

L' INCONTRO «Affrontare le emergenze e il progressivo disinvestimento al Sud»

Mezzogiorno, tappa crotonese del ministro «Lavoriamo a una prospettiva decennale

CROTONE - «Il problema forse più grave del Sud che frena lo sviluppo del mezzogiorno sta nel non avere una visione in prospettiva a medio e lungo termine», così si è espresso il ministro per il Sud e la Coesione Territoriale Giuseppe Provenzano ospite nella mattinata di ieri della Camera di Commercio di Crotone per parlare di infrastrutture e di «attrattori di sviluppo per il Sud. Uno sviluppo mancato o quanto meno fortemente frenato che il ministro non legge come un problema esclusivo del Sud, anzi in tal senso nel ricordare il divario che si è formato tra le due Italie, dettato sicuramente da una carenza infrastrutturale nel mezzogiorno ma anche da «un progressivo disinvestimento al Sud» il ministro ha ricordato che questa situazione protratta nel tempo «ha creato un danno all' intero paese indebolendo anche il tessuto produttivo del centro nord». E dunque per il Sud la soluzione, «per ricollocarlo all' in terno di un percorso di crescita, sarebbe una programmazione di investimenti che sia pensata a medio e lungo termine e che però abbia un impatto nell' immedia to presente», in tal senso il ministro ha voluto assicurare che il governo è attualmente al lavoro per completare il piano per il Sud. «Dobbiamo lavorare per affrontare le emergenze che vive il Sud - ha sottolineato Provenzano - ma anche per dare una prospettiva almeno decennale. Se i giovani se ne vanno oggi non è soltanto per la mancanza di lavoro, problematica che ormai riguarda l' intero paese, se ne vanno perché non intravedono un futuro. Di questa necessità di prospettiva bisogna parlare anche in una realtà come il crotonese isolata da un punto di vista infrastrutturale ma anche un po' politicamente. È un territorio uscito dai radar della politica nazionale che deve essere reinserito nella strategia di sviluppo dell' intero Sud». All' incontro con il ministro, coordinato dalla giornalista Giusy Regalino, erano presenti oltre al presidente della Camera di Commercio di Crotone Alfio Pugliese, il pre Il ministro per la Coesione territoriale a Crotone fatto Tiziana Tombesi, il commissario prefettizio del comune di Crotone Tiziana Costantino e il vescovo di Crotone Santa Severina Monsignor Angelo Panzetta. Il ministro ha ascoltato gli interventi proposti dai relatori: Saverio Spata ora segretario generale autorità portuale di Gioia Tauro e della Calabria, Francesco Lagani presidente consulta marittima ente camerale, Giovanni Ferrarelli direttore confcommercio Calabria centrale, Mario Spanò presidente confindustria Crotone, Giovanni Mazzei presidente Ance Crotone i quali hanno relazionato sulle complesse problematiche connesse al territorio ricordando che «le carenze infrastrutturali legate a strade, ferrovie, porto e aeroporto di fatto costringono ad un' operatività frenata». Ma dall' intera discussione è anche stato palese che Crotone non manca di possibilità e che come ha sottolineato proprio il commissario prefettizio Costantino «in questa città c' è voglia di fare e ci sono progetti, Crotone non chiede assistenza ma chiede di essere partecipe del proprio destino».



Il Dispaccio

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi e Villa San Giovanni

Falcomatà partecipa a riunione col Ministro Provenzano a Gioia Tauro (RC)

Il sindaco metropolitano Giuseppe Falcomatà ha preso parte alla riunione tecnico-istituzionale, presso l' **autorità portuale** di Gioia Tauro, con il ministro per il Sud e la Coesione Territoriale Giuseppe Provenzano. All' incontro, aperto dal Commissario straordinario dell' **autorità portuale** Andrea Agostinelli, hanno preso parte anche il prefetto Massimo Mariani, i vertici provinciali delle forze dell' ordine, il vicepresidente della Regione Calabria, Francesco Russo, i rappresentanti dei sindacati e delle associazioni di categoria che hanno discusso dello stato di salute e delle prospettive di sviluppo dell' infrastruttura gioiese, oltre che della contestuale opportunità di rilanciare definitivamente la Zona economica speciale. Proprio sulla Zes, il sindaco Falcomatà ha chiesto "un' accelerata decisiva", ribadendo la necessità d' inserimento del terminalista, MSC, che "ha rilevato e salvato l' hub garantendo la salvaguardia dei posti di lavoro, le assunzioni degli operai licenziati e forti investimenti con l' arrivo di tre delle sei imponenti gru previste nel piano di rilancio". Un altro punto decisivo, per l' inquilino di Palazzo Alvaro, riguarda l' intermodalità e, per questo, ha ribadito "l' urgenza di sbloccare i collegamenti ferroviari ed avviare la progettazione che Rfi ancora stenta a far partire". Al ministro Provenzano, poi, il sindaco Falcomatà ha chiesto "un cambio di passo per la firma dei Contratti Interistituzionali di sviluppo considerato che Prefettura, Città Metropolitana, i 97 Comuni che compongono la Città Metropolitana, l' Università ed i soggetti privati coinvolti hanno da tempo chiuso il quadro dei progetti da attuare". "È importante - ha spiegato Falcomatà - sottoscrivere e formalizzare questi accordi che potranno dare slancio e respiro all' economia dell' intero territorio".



Il procuratore antimafia: "Droga in banchina, nessuno è insospettabile nei porti"

Genova - Il procuratore nazionale Federico Cafiero De Raho: "I portuali sono la prima rete che accoglie, occulta e porta all'esterno".

Genova - «Un carico di sostanze stupefacenti, quando arriva in un **porto**, deve trovare una rete pronta ad accoglierlo. I portuali sono la prima rete che accoglie, occulta e porta all' esterno. E la criminalità organizzata riesce a stringere accordi, trovando soggetti compiacenti». Lo ha detto il procuratore nazionale antimafia Federico Cafiero De Raho, nel suo intervento a Festival della criminologia in corso a Genova. «Le reti che accolgono sono costituite da questi soggetti compiacenti che lavorano nel **porto** e occupano spesso livelli medio alti, non si tratta necessariamente di chi trasporta merce, di chi si occupa del carico e dello scarico», ha aggiunto De Raho. «Nell' ambito di questa attività nessuno è insospettabile. Ad esempio, nel **porto** di **Gioia Tauro** era stato scoperto un dirigente della società che si occupava della gestione di questi carichi che usciva dal **porto** con un' auto, con il nome della società e, nel portabagagli, trasportava un ingente quantitativo di cocaina».



Il procuratore antimafia: "Droga in banchina, nessuno è insospettabile nei porti"

Genova - Il procuratore nazionale Federico Cafiero De Raho: "I portuali sono la prima rete che accoglie, occulta e porta all'esterno".

Genova - «Un carico di sostanze stupefacenti, quando arriva in un porto, deve trovare una rete pronta ad accoglierlo. I portuali sono la prima rete che accoglie, occulta e porta all'esterno. E la criminalità organizzata riesce a stringere accordi, trovando soggetti compiacenti». Lo ha detto il procuratore nazionale antimafia Federico Cafiero De Raho, nel suo intervento al Festival della criminologia in corso a Genova. «Le reti che accolgono sono costituite da questi soggetti compiacenti che lavorano nel porto e occupano spesso livelli medio alti, non si tratta necessariamente di chi trasporta merce, di chi si occupa del carico e dello scarico», ha aggiunto De Raho. «Nell'ambito di questa attività nessuno è insospettabile. Ad esempio, nel porto di Gioia Tauro era stato scoperto un dirigente della società che si occupava della gestione di questi carichi che usciva dal porto con un'auto, con il nome della società e, nel portabagagli, trasportava un ingente quantitativo di cocaina».

SEZIONI

- Impianti
- Impianti
- Impianti
- Impianti
- Impianti
- Impianti
- Impianti
- Impianti

TIRATO

- Impianti
- Impianti
- Impianti
- Impianti
- Impianti
- Impianti
- Impianti
- Impianti

Real Cittadella, crollo inquietante

Alessandro Tumino Il vento travolgente di fine anno ha squarciato un edificio della Real Cittadella spagnola, facendo precipitare pesanti blocchi secenteschi laddove erano frammisti a mattoni di cemento e pietra pomice inseriti nella sua tessitura durante il secolo scorso. Squarcio e crollo hanno spalancato un singolare vuoto a forma di triangolo equilatero, il lato di un paio di metri, in uno dei due edifici militari realizzati tra il 1680 e il 1687 su progetto dell' architetto fiammingo Carlos De Grunembergh per volontà del re Carlo II, e destinati a quartier generale di quelle truppe che difendevano la più grande fortificazione creata, a pianta stellata, sulla costa del Mediterraneo. Truppe spagnole dapprima, nel 600, e borboniche poi, nell' 800. La scoperta del crollo e del pericolo è stata compiuta ieri mattina dalla "Gazzetta del Sud", che l' ha segnalata alla Soprintendenza ai Beni culturali e all' **Autorità di Sistema** portuale. Il presidente dell' Authority, Mario Mega ha già disposto un sopralluogo per lunedì mattina, e ad esso parteciperà la Soprintendenza con tecnici coordinati dalla soprintendente Mirella Vinci. La responsabile della tutela dei beni culturali in città, presa visione delle immagini, appare fiduciosa:

«Dovremo eseguire un pronto intervento di messa in sicurezza, tramite puntellamento, delle parti pericolanti visto che il cedimento ha interessato, a notevole altezza dal suolo, una parte della parete secentesca, in cui già mancava una parte dei blocchi originari del seicento. Gli alloggiamenti militari spagnoli costituiscono edifici di notevole interesse storico-architettonico, specie per le loro balconate. In ogni caso - ribadisce l' architetto Vinci - la collaborazione con l' **Autorità di Sistema**, titolare dell' area, è massima e credo che lunedì ci uniremo al loro sopralluogo per concordare le soluzioni». Due sentimenti s' intrecciano: da un lato il crollo da un edificio del 600 abbandonato alle intemperie da oltre 50 anni rappresenta una piaga, la ferita perdurante alla Cultura che continua a far male perché tocca un patrimonio straordinario che da oltre 50 anni è nullificato da cieche scelte industriali. Dall' altro lato però, lo sfregio del maltempo arriva nel momento in cui non solo questa ferita, ma l' intera "malattia" che ha martirizzato la Real Cittadella spagnola e la Falce, è già sottoposta a cure. Non ancora le bonifiche finali delle zone inquinate, ma la rimozione di tutto il cemento deturpante. Quindi la riconquista visiva dei volumi e delle linee della Storia, e della sua collocazione nello scenario delle rive dello Stretto di Messina. No, non è più, il nostro, un sogno disperato di mezz' inverno: si può davvero affermare che nella Zona falcata si stanno gettando le prime basi di una vera rinascita culturale e civile. Come raccontiamo nell' articolo sottostante, sta per partire il terzo intervento di demolizione e bonifica, il più importante in termini di recupero della Bellezza sul mare. Il "terzo lotto", concordato dall' **Autorità di Sistema** e dalla Soprintendenza ai Beni culturali. Ovvero l' eliminazione degli edifici e delle superfetazioni presenti nell' area ex Cantiere Savena. Là dove la visione di una meravigliosa piazza culturale affacciata nel cuore dello Stretto meriterebbe la scena di un film di Tornatore A proposito di suggestioni, non indifferente quella suscitata dalla porzione del relitto della storica nave semiaffondata (acquistata negli anni 70 dall' ex ditta Freni) che le onde hanno strappato all' acqua bassa ed affossato nella bellissima sabbia. Una visione decadente da Horcynus Orca. Sullo sfondo la Cultura e il Mare, il futuro per una città stremata.



A breve, nel Bene culturale, le demolizioni da 450.000 euro pianificate da Authority e Soprintendenza

Ruspe pronte per la cementopoli nella fortezza

Tutte le costruzioni e superfetazioni tra la fortezza e il mare

Sono imminenti nuove demolizioni sul fronte mare più bello della Falce: quello compreso tra i bastioni San Diego e Santo Stefano della Real Cittadella spagnola. Il quadro economico dell'appalto è stato già approvato dall'**Autorità** di **Sistema** del presidente Mario Mega (450.000 euro in totale, al netto per gli interventi 325.000 euro), in totale continuità con il percorso intrapreso dall'ex commissario Antonino De Simone. Anche l'intesa con la Soprintendenza è stata perfezionata con il recepimento di alcune prescrizioni, in particolare il mantenimento di un muro realizzato sì nel 900, ma con l'utilizzo di molti pezzi d'età settecentesca. L'Authority, dunque, appalterà a giorni, per imprese specializzate in beni culturali, la terza (e più preziosa) operazione di liberazione di Beni architettonici, ambientali e paesaggistici che, nel contesto dello Stretto, costituiscono un u n i c u min Italia. Eppure fino a pochi anni fa, su questo lembo esterno della Falce, scrigno di tre straordinari tesori (Real Cittadella, Torre Lanterna, Istituto Talassografico) qualcuno nutriva Tutte le costruzioni e superfetazioni tra la fortezza e il mare ancora ambizioni da industria pesante e perfino petrolifera, come se fosse una zona Asi. Si tratta, in particolare, dell'intervento di demolizione delle costruzioni e delle superfetazioni che un tempo erano funzionali a un cantiere degno di rispetto, come Savena, ma che poi, finito tutto, sono diventate il simbolo di una oscena negazione del Mare, un obbrobrio e un ricettacolo di degrado in uno dei siti più belli del mondo. Dopo questi lavori, non solo i droni, ma tutti i cittadini, ad altezza d'uomo, potranno ammirare, senza più contestuali sfregi visivi, le linee della Real Cittadella spagnola. (a. t.)



Lungomare della zona porto

Antiche ringhiere Italia Nostra chiede la salvaguardia

Lettera adell' Autorità di Sistema Portuale e soprintendenza

Sono iniziati i lavori di sostituzione della ringhiera della banchina di Trapani. In una nota stampa, l'associazione Italia Nostra, sezione di Trapani, informa di aver inviato una lettera e un dossier agli indirizzi dell' **Autorità di Sistema Portuale** del Mare di Sicilia Occidentale e della Soprintendenza per i Beni Culturali ed Ambientali di Trapani riguardo questi lavori. Nel testo dell' articolata nota si spiegano le ragioni per cui la ringhiera in ghisa, a parere dell' associazione, andrebbe recuperata ed anzi salvaguardata. «Per quanto assai deteriorato tale manufatto -si legge nel dossier -, che si trova nell' attuale stato solo per difetto di manutenzione e non per altre cause intrinseche, può e - secondo Italia Nostra - deve essere recuperato e non dismesso. Infatti, dagli inizi del secolo XIX il paesaggio urbano delle più importanti città storiche d' Europa si è arricchito di pregevoli manufatti in ghisa che ormai costituiscono patrimonio generale delle stesse. Già molte altre amministrazioni, sensibili al valore culturale dell' immagine delle città, hanno avviato procedure per il restauro dei manufatti in ghisa in maniera che essi, pur se segnati dall' erosione e dal tempo, potessero mantenere il ruolo di elementi caratterizzanti il paesaggio urbano storicizzato. In Italia vi sono all' uopo diverse fonderie specializzate nel restauro della ghisa. A riguardo vi sono studi, sperimentazioni e applicazioni per l' utilizzo di materiali compositi nel recupero strutturale dei manufatti in ghisa deteriorati. L' attuale tecnologia applicata al recupero dei manufatti in ghisa è interessante perché può permettere il recupero strutturale del manufatto senza doverlo asportare per le necessarie lavorazioni di carpenteria». Dunque, a parere di Italia Nostra, le ringhiere dovrebbero essere restaurate e non demolite e, qualora si volesse adeguarle alle norme di sicurezza vigenti (non c' è l' obbligo trattandosi di bene storico sottoposto a vincolo) andrebbero integrate con elementi sicuramente differenti da quegli elementi che sembrano essere previsti in progetto. Il documento di Italia Nostra si arricchisce di riferimenti a esperienze di altre città europee dove i manufatti in ghisa sono stati restaurati e si offre per stabilire utili contatti con quei soggetti italiani (università e imprese) che sanno come fare per il recupero di manufatti fortemente deteriorati anche, e soprattutto, a causa di mancanza di manutenzio.

