



**Estratto Rassegna Stampa Assoporti
martedì, 14 gennaio 2020**



Prime Pagine

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

Primo Piano

13/01/2020	Il Nautilus Assoporti: Conferenza a Marghera, Venezia il prossimo 23 gennaio, ore 9,30	25
------------	--	----

Trieste

14/01/2020	Il Piccolo Pagina 2 Referendum su Servola Sì del 59% degli operai all' accordo con Arvedi	26
------------	---	----

13/01/2020	FerPress		28
Porto di Trieste: Fedriga, procede l' iter di investimento ungherese nel nostro scalo			
13/01/2020	Messaggero Marittimo	<i>Massimo Belli</i>	29
Investimento ungherese nel porto di Trieste			
13/01/2020	Trieste Prima		30
"Blitz" della Finanza in porto, scoperta maxi evasione per oltre 1,3 milioni			

Venezia

14/01/2020	Il Sole 24 Ore	Pagina 1	31
Venezia, la sabbia inceppa il Mose			
14/01/2020	Il Sole 24 Ore	Pagina 7	32
Venezia torna ad alzare il Mose, rischi di blocchi sotto le paratie			
14/01/2020	Il Sole 24 Ore	Pagina 7	34
I cinesi danno l' addio al porto per i mancati dragaggi in laguna			
14/01/2020	Il Sole 24 Ore	Pagina 7	J.G. 35
Un decreto per scacciare le grandi navi da aprile			
14/01/2020	Corriere del Veneto	Pagina 3	37
Canali bassi, il Porto perde le grandi navi portacontainer «Un disastro annunciato»			
14/01/2020	Il Gazzettino	Pagina 32	ELISIO TREVISAN 39
«Cinesi in fuga, Governo inetto»			
14/01/2020	Il Giornale Di Vicenza	Pagina 9	41
Merci, Venezia perde l' arrivo dei container su maxi-navi cinesi			
14/01/2020	La Nuova di Venezia e Mestre	Pagina 1	42
Vincolo sulle navi in Bacino anche Vtp fa ricorso al Tar			
14/01/2020	La Nuova di Venezia e Mestre	Pagina 17	43
Stop grandi navi in Bacino Vtp al Tar contro il vincolo			
14/01/2020	La Nuova di Venezia e Mestre	Pagina 21	44
La rabbia dei sindacati: «Canali da dragare Ora basta, siamo pronti a bloccare il Porto»			
14/01/2020	La Nuova di Venezia e Mestre	Pagina 21	46
Le società si organizzano con le "feeder" Navi più piccole per smistare le merci			
14/01/2020	La Nuova di Venezia e Mestre	Pagina 16	47
Mose, i rischi della messa in funzione			
10/01/2020	shippingitaly.it		48
A Venezia flessione dei container (-6% in Teu): sale Vecon e scende Tiv			
13/01/2020	Portnews		49
Ocean Alliance abbandona Venezia			
10/01/2020	shippingitaly.it		50
Marghera perde la linea marittima diretta con l'Asia di Ocean Alliance			

Savona, Vado

14/01/2020	Il Secolo XIX (ed. Savona)	Pagina 16	51
La Provincia testa l' autovelox nel giorno dei Tir col carbone			
14/01/2020	Il Secolo XIX (ed. Savona)	Pagina 17	52
Traffico, il piano nasce già vecchio: dati del 2014			
14/01/2020	Il Secolo XIX (ed. Savona)	Pagina 17	53
Gli industriali: «Il Porto collabori indicando i veicoli in transito»			
13/01/2020	Savona News		54
Savona. Piano del traffico, il vicesindaco Arecco: "Ora si entri politicamente nel merito"			

Genova, Voltri

14/01/2020	Il Secolo XIX Pagina 11	55
<hr/>		
14/01/2020	La Repubblica (ed. Genova) Pagina 2	56
<hr/>		
13/01/2020	Ansa	57
<hr/>		
13/01/2020	Ansa	58
<hr/>		
13/01/2020	BizJournal Liguria	59
<hr/>		
13/01/2020	Messaggero Marittimo <i>Massimo Belli</i>	60
<hr/>		
13/01/2020	Informare	62
<hr/>		
13/01/2020	BizJournal Liguria	63
<hr/>		
13/01/2020	Genova24	64
<hr/>		
14/01/2020	La Stampa (ed. Savona) Pagina 48	65
<hr/>		
13/01/2020	FerPress	66
<hr/>		
14/01/2020	Il Giornale del Piemonte e della Liguria Pagina 7	67
<hr/>		
14/01/2020	Il Secolo XIX Pagina 13	69
<hr/>		
14/01/2020	La Repubblica (ed. Genova) Pagina 2	70
<hr/>		
13/01/2020	PrimoCanale.it <i>MAURIZIO ROSSI</i>	72
<hr/>		
13/01/2020	Transportonline	73
<hr/>		

La Spezia

14/01/2020	Il Secolo XIX (ed. La Spezia) Pagina 15	75
<hr/>		
14/01/2020	Il Secolo XIX (ed. La Spezia) Pagina 15	76
<hr/>		
14/01/2020	La Nazione (ed. La Spezia) Pagina 35	77
<hr/>		
13/01/2020	Citta della Spezia	79
<hr/>		

Ravenna

14/01/2020	Corriere di Romagna (ed. Ravenna-Imola) Pagina 7	<i>CHIARA BISSI</i> 80
<hr/>		

14/01/2020	Il Resto del Carlino (ed. Ravenna) Pagina 34	81
<hr/>		
14/01/2020	Il Resto del Carlino (ed. Ravenna) Pagina 35	83
<hr/>		
13/01/2020	Ravenna Today	84
<hr/>		
13/01/2020	Ravenna Today	87
<hr/>		
13/01/2020	RavennaNotizie.it	88
<hr/>		
13/01/2020	ravennawebtv.it	91
<hr/>		

Marina di Carrara

14/01/2020	Il Tirreno (ed. Massa-Carrara) Pagina 25	92
<hr/>		
14/01/2020	La Nazione (ed. Massa Carrara) Pagina 43	93
<hr/>		

Livorno

14/01/2020	La Nazione (ed. Grosseto-Livorno) Pagina 47	94
<hr/>		

Piombino, Isola d' Elba

13/01/2020	Messaggero Marittimo	<i>Massimo Belli</i>	95
<hr/>			
12/01/2020	shippingitaly.it		96
<hr/>			

Salerno

14/01/2020	Cronache di Salerno Pagina 2	97	
<hr/>			
14/01/2020	Il Mattino (ed. Salerno) Pagina 22	<i>Diletta Turco</i>	98
<hr/>			
14/01/2020	Il Mattino (ed. Salerno) Pagina 33	<i>Pasquale Tallarino</i>	100
<hr/>			

Bari

14/01/2020	La Gazzetta del Mezzogiorno Pagina 23	102
<hr/>		

Brindisi

14/01/2020	La Gazzetta del Mezzogiorno (ed. Brindisi) Pagina 26	103
<hr/>		

14/01/2020	La Gazzetta del Mezzogiorno (ed. Brindisi) Pagina 29	104
<hr/>		
14/01/2020	Quotidiano di Puglia (ed. Brindisi) Pagina 7	105
<hr/>		
14/01/2020	Quotidiano di Puglia (ed. Brindisi) Pagina 17	106
<hr/>		
13/01/2020	Brindisi Report	108
<hr/>		
Gasdotto, la Castoro Sei arriva a Brindisi: "A breve la posa dei tubi"		

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi e Villa San Giovanni

13/01/2020	Informare	109
<hr/>		
Il ministro per il Sud e la coesione territoriale ha visitato il porto di Gioia Tauro		
13/01/2020	Informazioni Marittime	110
<hr/>		
Il ministro Provenzano ha visitato Gioia Tauro		

Olbia Golfo Aranci

14/01/2020	L'Unione Sarda Pagina 37	111
<hr/>		
Dalla Provincia ai trasporti aerei e marittimi: le priorità della Cgil Gallura		

Messina, Milazzo, Tremestieri

14/01/2020	Gazzetta del Sud (ed. Reggio Calabria) Pagina 19	112
<hr/>		
In città una sede dell' Autorità portuale A giorni la decisione sullo "spezzatino"		
14/01/2020	Gazzetta del Sud (ed. Reggio Calabria) Pagina 19	113
<hr/>		
Il presidente punta molto sulla mobilità		
13/01/2020	Stretto Web	114
<hr/>		
Messina, crolli nella Real Cittadella: sopralluogo tecnico con l' Autorità Portuale		

Catania

14/01/2020	La Sicilia Pagina 16	115
<hr/>		
Lavoro, crescita legale e coesione sociale: un programma comune		

Palermo, Termini Imerese

14/01/2020	Giornale di Sicilia Pagina 26	116
<hr/>		
Le Zes in Sicilia Futuro e prospettive		
13/01/2020	Economia Sicilia	117
<hr/>		
Palermo. Un incontro Cisl su Zes e il loro utilizzo per il rilancio dei territori di Palermo e Trapani		

Trapani

14/01/2020	Giornale di Sicilia (ed. Trapani) Pagina 18	118
<hr/>		
Mazara, la draga non arriva Ritardano i lavori al porto		

Focus

13/01/2020	Portnews	<i>Massimiliano Cozzani</i>	119
<hr/>			
13/01/2020	Messaggero Marittimo	<i>Massimo Belli</i>	121
<hr/>			
11/01/2020	shippingitaly.it		122
<hr/>			

CORRIERE DELLA SERA

Milano, Via Solferino 28 - Tel. 02 63821
Roma, Via Campana 50 - Tel. 06 988281

FONDATA NEL 1876

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



Le nomination

Joker in corsa per undici Oscar

di **Paolo Mereghetti** e **Stefania Ulivi** a pagina 32



Il caso

Orari, campi e stress

Gli infortuni nel calcio da Zaniolo a Demiral

di **Dallera, Tomaselli** e **Valdiserri** pagine 34 e 35



Proposte su misura

IL FESTIVAL DELLE LEGGI ELETTORALI

di **Venanzio Postiglione**

Più del festival di Sanremo. Per la varietà dei testi, ma anche per il ritorno del vecchio cantante, l'ospite che non ti aspetti, la battuta fuori contesto. L'obiettivo è sempre lo stesso, l'abito su misura, cioè la legge elettorale che possa far vincere (o non perdere), il meccanismo che favorisca le alleanze (dove non ci sono) o le soffochi (dove ci sono), il metodo che forse contraddice il passato ma chi se lo ricorda più. Valeva ieri, ma oggi è oggi. E, come ha scritto Luciano Fontana, viviamo «da politica dell'Istante»: una Repubblica fondata sulla rapidità. Quindi sull'oblio.

Il progetto di riforma dell'Irpef. Caso Gregoretti, la maggioranza lascia la giunta per protesta

Tasse sul lavoro, primo stop

Gualtieri convoca i sindacati sul cuneo. Ma i 5S: serve l'intesa nel governo

Il ministro dell'Economia Roberto Gualtieri apre il tavolo del cuneo fiscale. Programmato per venerdì un incontro tra governo e sindacati. Ma si profilano ostacoli nella maggioranza. Il Movimento Cinque Stelle frena: serve prima un'intesa. Nella nuova Irpef, un piano per il taglio delle aliquote. Divampa lo scontro sul caso Gregoretti. Metà dei componenti della Giunta del Senato abbandona i lavori.

da pagina 2 a pagina 9

IL SOTTOSEGRETARIO BUFFAGNI

«No alle nozze con il Pd»

di **Monica Guerzoni**

Il viceministro pentastellato, Stefano Buffagni: «Un'alleanza con il Pd? Il Movimento è altro. Chi è innamorato dei dem può anche traslocare».

a pagina 4



GIANNELLI

LA MORTE DEL GIORNALISTA

Pansa, l'infedele in nome delle idee

di **Antonio Polito**

Giampaolo Pansa era un giornalista infedele. Questo mi ha insegnato, sia quando mi ha diretto (a Repubblica) sia quando l'ho diretto (al Riformista, si parva licet): che anche il giornalista più schierato, e lui lo era, altrove se lo era, non «apparitiene» mai al suo schieramento, politico e culturale.

continua a pagina 18

IL CONFLITTO IN LIBIA

Haftar a Mosca non firma il piano di Putin: tregua difficile

di **Florenza Sarzanini**



Fayeze Sarraj, 59 anni, e Khalifa Haftar, 76

Senza l'accordo, sono i soldati italiani a correre più rischi. Diplomazie e intelligence al lavoro. Intanto Haftar e Sarraj, convocati a Mosca da Putin, non si sono però incontrati. Inoltre, Haftar per ora si è rifiutato di firmare la tregua e ha chiesto tempo fino ad oggi.

a pagina 10 Serafini

Filippine Si teme un'eruzione devastante: 450 mila persone da evacuare



Gli abitanti delle Filippine si incamminano verso le barche di legno, sullo sfondo la lava e le colonne di fumo del vulcano Taal, a sud di Manila

In fuga dal vulcano Taal nell'isola coperta di cenere

di **Carlotta Lombardo**

In fuga dal vulcano Taal. Dal cielo delle Filippine piove cenere, le autorità parlano del rischio di una pericolosa eruzione esplosiva e sono 450 mila le persone da evacuare. L'isola di Luzon è completamente ricoperta da una coltre grigia e la nube di fumo è alta 15 chilometri.

a pagina 13

ANCHE I NUOVI DIESEL

Smog, Roma ferma un milione di auto

di **Andrea Arzilli**

Troppo smog, Roma blocca anche i diesel euro 6. Oggi, e anche nei prossimi giorni se i valori non rientrano nella norma, circa un milione di veicoli tra diesel e benzina non potranno entrare in città. Limitazioni al traffico in Emilia-Romagna, Toscana e Veneto. Valori oltre i limiti a Torino e Milano.

a pagina 17

MADE IN ITALY. MANCA LA CABINA DI REGIA

Dazi, verdetto Usa per vino e olio

di **Giuliana Ferraino** e **Federico Fubini**

Allarme dazi per il made in Italy, nel mirino vino e olio. Mentre resta incerto il fronte con l'Europa, Usa e Cina si preparano a siglare la tregua commerciale. Preoccupa lo scenario italiano e la caduta dell'export. Nel governo manca una figura delegata.

a pagina 26

Monete e Lingotti d'oro
Acquistare o Vendere?
CONFINVEST.IT
tel. 02 86 45 50 47
Piazza degli Affari
Via della Posta 8
Milano

IL CAFFÈ

di **Massimo Gramellini**

Senza nulla togliere a Rosario Fiorello, uno dei miei (pochi) intellettuali di riferimento, il fascino della dieta che per sua pubblica ammissione lo ha rimesso al mondo dipende anche dal nome. «Dinner cancelling». L'inglese ha una potenza evocativa straordinaria: basta tradurre in italiano i testi di certe canzoni dei Beatles («Lei ti ama sì sì sì - Lei ti ama sì sì sì») per accorgersene. Ogni volta che il medico mi dice che per digerire è meglio digiunare un paio di sere la settimana, la mia mente precipita nella antica palude dei castighi paterni: «A letto senza cena!». Forse, se dopo un quattro in matematica mio padre mi avesse intimato «Dinner cancelling!», avrei lasciato la tavola con la sensazione di non essere un reietto, ma un

A letto senza cena

guru di tendenza, e avrei avuto un'adolescenza più serena.

Per noi che fummo mandati a letto senza cena in italiano, il digiuno serale resta associato all'idea di punizione. Ma si tratta di un blocco che va sciolto, perché i vantaggi di tenere disoccupato lo stomaco nelle ore in cui il metabolismo rallenta sono scientificamente provati, così come certi virtuosi effetti collaterali. Uno tra tutti, assai apprezzato da chi come il sottoscritto (e, per quanto ne so, anche Fiorello) appartiene al club degli orsi, consiste nell'aver finalmente un'alibi plausibile per rimbalzare gli inviti a cena fuori e restarsene in tinello a digerire il nulla, in compagnia di una tisana silenziosa.

Prolife

Serenità in forte aumento su tutta la FLORA INTESTINALE

10 miliardi di fermenti vivi certificati | 10 ceppi attivi

00114
9 771120 498008





Nemmeno Putin, per adesso, convince Haftar a firmare l'accordo per ritirarsi. La guerra civile libica è un po' più complicata di come ce l'hanno raccontata



Martedì 14 gennaio 2020 - Anno 12 - n° 13
Redazione: via di Sant'Erasmus n° 2 - 00184 Roma
tel. +39 06 32818.1 - fax +39 06 32818.230

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

LA TESINA

Caso Azzolina, il software: ecco perché non è plagio

Con gli strumenti informatici impiegati per l'ex ministra le differenze tra i due casi sono evidenti e vengono confermate dagli esperti dell'Università di Pisa

MARGOTTINI A PAG. 6



IL RICATTO

La finanza internazionale all'assalto pro Autostrade

Per scongiurare la revoca della concessione, gli investitori internazionali dei Benetton scrivono a Bruxelles sperando che fermi l'esecutivo come nel 2006

IRULLO E PALOMBI A PAG. 2-3



Il Bastiancontrario

MARCO TRAVAGLIO

Il miglior modo di ricordare Giampaolo Pansa è leggerlo. Apro a caso uno dei suoi libri che preferisco, *Carte false* del 1986. Pagina 180, "Toro Silente": è il ritratto di Ettore Bernabei, il boiardo fanfaniano della Rai, dell'Iri e di tante altre cose. Una delizia. «Era il braccio armato di Fanfani, il von Moltke del Bismark di Piovesanto Stefano. Imponente, l'aria cogitabonda, si collocava sempre alle spalle del suo signore, un po' per proteggerlo e un po' per essere pronto a raccogliere gli ordini d'attacco. Per cui la formazione di battaglia risultava la seguente. Davanti, come 'Pippo il ricognitore', avanzava saltellando il ben noto Cresci. Poi, scattante, nervoso, arcigno, saettante, veniva Fanfani. Infine lui, Ettore Bernabei, da Firenze, classe 1921, il militare, lo stratega delle guerre di potere fanfaniane e, insieme, il fulmine nelle mani del dio aretino. Mentre Cresci parlava, parlava, parlava come un discorrito, Bernabei era famoso per i suoi mutismi in pubblico. Pur avendolo avvistato mille volte nei dintorni della Balena Bianca... non ricordo una sua risposta più lunga di due sillabe. S'aggrava nel patio di Palazzo Sturzo, che è le Botteghe Oscure della Dc, come un toro silente, il capocione proteso in avanti quasi a dar cornate, gli oblò ben aperti e la bocca cucita...». Questo era Pansa: uno splendido cronista da marciapiede e pittore di strada, attentissimo ai dettagli (girava sempre col binocolo), cattivo come pochi, come solo un bastiancontrario piemontese di provincia sa essere. Abbonava in aggettivi, mai uno superfluo. Inventava soprannomi per rendere meglio l'idea, e sempre la rendeva. Polemizzava coi colleghi leccaculo e venduti, benedettamente immune da quell'ipocrisia mafiosa per cui cane non morde cane e giornalista non attacca giornalista. Capiva poco di politica, ma tutto dei politici: li radiografava fino a spolarli e scarnificarli, leggendo dentro di loro nel profondo con i suoi aguzzi occhi azzurri. E scriveva da dio, aveva sempre scritto da dio. Fin da uno dei suoi primi reportage per *La Stampa* da Longarone, il paese sepolto nel 1963 dalla frana del Vajont. Attaccava così: "Scrivo da un paese che non esiste più". L'avevo conosciuto nella primavera del 1997 nella sede dell'Espresso, in via Po a Roma. Mi aveva chiamato una segretaria del settimanale: "Posso passarle il condirettore Pansa?". Al mio sì, sobbalzai per la prima volta al telefono per l'esclamazione militare, stentorea, cavernosa con cui lui iniziava tutte le conversazioni a distanza: "Pansa!". Era in viva voce insieme al direttore Claudio Rinaldi: i due avevano letto della mia strana partecipazione al raduno fiorentino degli pseudogarantisti berlusconiani.

SEGUE A PAGINA 24

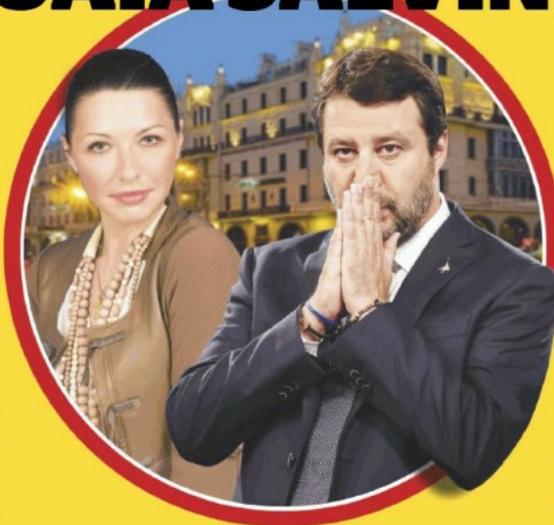
LA TESTIMONE I VERBALI DELLA CRONISTA RUSSA ALEKSANDROVA DELLA TASS SUGLI INCONTRI DEI LEGHISTI A MOSCA

CASO RUBLI, IRINA INGUAIA SALVINI & C.

La giornalista racconta che cenò col leader e Savolini la sera prima dell'incontro al Metropol in cui si parlò del petrolio e di quel 4% per la Lega

DEM IN CONVENTO Il conclave Pd: buffet d'oro e freddo porco

MARRA A PAG. 4



Caso Gregoretti: la maggioranza abbandona la Commissione dopo la scelta di parte del presidente Gasparri Ora è probabile il rinvio del voto

GLI USA E IL POOL La Cia dietro Mani Pulite? C'ero anch'io

BARBACETTO A PAG. 15

MILOSA E PROIETTI A PAG. 8-9



RICORDI DI PANSA

Padellaro: "Befiarlo e dinamitarlo". Fini: "Un cavallo di razza"



D'ESPOSITO, FINI E PADELLARO A PAG. 20-21

L'INEDITO

Lo scrittore e il regista Federico e la maschera che lo tramutò in Fellini

MANUEL VÁZQUEZ MONTALBÁN Il primo film di Fellini che ho visto è stato *La Strada*. Ricordo d'aver avvertito in me una certa dualità: da una parte un distanziamento ideologico, nel senso che mi sono subito reso conto di quanto Fellini rappresentasse l'arresto del neorealismo italiano, ma nello stesso momento ho provato una forte commozione. La stessa che provai assistendo a *Le notti di Cabiria*.

A PAG. 22

La cattiveria

Beppe Sala: "Il Pd deve parlare con i banchieri". Fassino sta ancora aspettando una risposta

WWW.FORUM.SPINOZA.IT

INIZIA LA "MEGEXIT"

La Regina congeda Harry e Megan, ma senza paghetta

PROVENZANI A PAG. 18

Il pensiero dominante
Seuare nel provvisorio alla ricerca del definitivo.
OGGI nell'inserto

Redazione e Amministrazione: Via Viter Pisani 19 - 20124 Milano, Tel. 06 59890011

quotidiano

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

Il pensiero dominante
Seuare nel provvisorio alla ricerca del definitivo.
OGGI nell'inserto

MARTELLI 14 GENNAIO 2020 - € 1,80

ANNO XXV NUMERO 11

DIRETTORE CLAUDIO CERASA

MARTELLI 14 GENNAIO 2020 - € 1,80

Tra Tolo Tolo e Sola Sola. Per superare la vocazione minoritaria la sinistra italiana ha bisogno non di un nuovo nome ma di un nuovo sogno

Buona parte dell'opinione pubblica italiana, sabato scorso, quella naturalmente interessata all'argomento, ha mostrato segni di smarrimento di fronte a un'affermazione consegnata a Repubblica dal segretario del Pd Nicola Zingaretti...

È il massimo presentarsi a elezioni importanti come quelle in Emilia-Romagna spiegando che il partito che si invita a votare è un partito vecchio da rifondare - ma in verità il tema sollevato senza eccessiva chiarezza da Nicola Zingaretti è un tema che andrebbe preso da un dibattito sul serio e che riguarda il problema dei problemi della sinistra europea...

maggioritaria con gli strumenti dell'algebra, immaginando di colmare il gap con il centrodestra attraverso la promessa seducente come un calcio in mezzo alle gambe di un rapporto strutturato con un partito che quasi non esiste più come il M5s...

più protezione agli italiani mettendoli al riparo da alcuni famigerati e spesso fittizi nemici della nostra sovranità. Può sembrare solo un dettaglio ma l'assenza all'interno del centro sinistra di un sogno chiaro e diverso dalla semplice volontà di proteggere l'elettore dall'incubo nazionalista dovrebbe essere un elemento più centrale rispetto alla pigra idea di cambiare nome e di far cedere la barba ai leader desiderosi di far dimenticare il proprio passato...

Due Iran

Il regime iraniano non si è ricompattato, anzi è sempre più compromesso

"Il nemico è qui". Le proteste contro gli ayatollah sono più frequenti. "E se per sbaglio schiacciate il pulsante dell'atomica?"

Una storia diversa su Suleimani

Roma. Il regime iraniano è nel mezzo di una crisi di credibilità senza precedenti a meno di una settimana dai funerali solenni del generale Suleimani, che secondo molti commentatori avrebbero dovuto ricompattare l'opinione pubblica...



Donald Trump

Globetrotter libici

Il generale Haftar è rittolto persino con Putin. Storia della regia russa-turca, e delle notifiche a Europa e Italia

Milano. Il generale libico Khalifa Haftar non ha voluto firmare ieri il documento che assolve il fuoco preventivo in Libia proposto dalla Russia assieme alla Turchia. Il capo del governo di accordo nazionale libico, Fayez al Serraj, invece lo ha sottoscritto...

Il vero film sullo scontro tra i due Papi

Il "non posso tacere" di Benedetto XVI è un messaggio al successore, perché si guardi dai "cattivi consiglieri" ed agli "errori alla moda". Toccare il celibato significa "mettere in discussione la bellezza della chiesa". Lo scontro con i tedeschi

Roma. Non si vorrebbe essere nei panni di Papa Francesco, chiamato a scrivere una già per sé delicata esortazione post sinodale che affronta il tema del celibato, vero argomento del Sinodo amazzone, altro che fiumi pesi e foresti. Stretto tra i novatori d'estrazione tedesca e i conservatori che l'ammoneiscono a utilizzare con cautela il verbo...

TRA UN PO' SCALALA IN: LE ASSOMIGLIANZA IN MODO IMPRESSIONANTE A FAVINO!



PAPA FRANCESCO - IL BESTIARIO DI DONALD TRUMP

detto - che è lucidissimo più di tanti arabi critici che in queste ore commentano il suo stile. Benedetto XVI: le radici affondano nell'Antico Testamento. In ali di della dotta spiegazione che danno gli autori del volume - sarà pubblicato mercoledì in Francia da Fayard,

Un incantatore di serpenti del moderno

In morte di Roger Scruton. Liberale, ostile alle rotture di abitudine e di sistema, che si occupasse di verità, di morale, di fede, di politica, di morti e cimiteri, era scrittore filosofo superbo. Un omaggio nel segno di Nietzsche, a cui era affine

Scruton era un uomo di intelligenza viva e per come era facile accorgersene standogli vicini nel corso di una conferenza romana, per esempio, era di un temperamento serenamente malinconico, due complementi essenziali di un pensiero coerente, qualunque cosa significhi il termine oggi. Che si occupasse di verità, di ragione, di morale, di fede, di politica, di cimitero, di vino, di architettura, di morti e cimiteri, di caccia e di tradizione, Scruton era uno scrittore filosofo superbo, un incantatore dei molti serpenti che strisciano nelle nostre anime moderne. Era un uomo liberale, ostile alle rotture di abitudine e di sistema, molto british e burkeano, in realtà è stato percepito come un filosofo intempestivo e moderno, e perfino postmoderno, per la sua evidente affinità con Nietzsche.

Quasi vent'anni fa Gallinari pubblicò di Nietzsche un libro curato da Georges Liebert, una raccolta aristocratica di "cattivi pensieri scelti", con una introduzione ispirata di Mona Ozouf. Ne traduco di seguito una mezza pagina, e al posto di Nietzsche citato e parafraeso da Ozouf mettessi Scruton, l'omaggio migliore che si possa fare al pensatore apollineo che trasfigurava il tempo attraverso la diagnosi del moderno di un filosofo tedesco che anticipava il futuro.

È possibile che sia anche per questo - e non per un'improvvisa conversione alla trasparenza - che il regime ha ammesso dopo tre giorni di avere abbattuto un aereo che trasportava 83 passeggeri iraniani. Nel calcolo dei danni possibili, la rabbia popolare sarebbe stata ancora maggiore se la verità sull'abbattimento fosse arrivata grazie a qualche indagine dall'esterno. "E se per sbaglio schiacciate il bottone dell'atomica" dice ora uno slogan irridente che prende di mira il programma nucleare, vanto del regime.

Putin ha conquistato la regia del dialogo intralibico cui ambivano l'Italia e l'Europa, che non hanno saputo esercitare il ruolo di mediatore. I giornali internazionali titolano sul "gelo diplomatico" di Putin che, in asse con la Turchia di Recep Tayyip Erdogan, ha messo fine al cessate il fuoco che il regime aveva organizzato da Mosca. Il premier italiano, Giuseppe Conte, che aveva tentato di far incontrare Haftar e Serraj a Roma ma era stato respinto, ha poi tentato di organizzare una conferenza con il presidente turco e il generale libico, ma è fallita.

DI GIULIANO FERRARA

"Non mi aspettavo che". Classifica degli imprevisti

Breve classifica delle migliori zingaretti "non mi aspettavo che" del giorno, che illustrano meglio di un fero in cima a una scogliera quanto siamo messi in conto. MA PROPRIO BENE, in generale, quanto a figure pubbliche. Appriata d'obbligo, perché ha il timbro originale, l'economista di Pretoria così volentieri ammette di aver amesso, e persino alla televisione: "Non mi aspettavo che mandando la lettera (di dimissioni) ndr a Conte le dimissioni venissero accettate". Da applaudire anche il resto: "Una lettera di un ministro non vuol dire che le dimissioni debbano essere accettate. Per me era un modo per dire fido sul serio, sono serio su questa cosa". Che non aspettassero altro non gli è mancato passo per la testa, al Candido, Ma

dovremo rimpiangerlo, Lorenzo Fioramonti, dice che la sua sostituzione è Lucia Azolina. Che il che rimugina: "Non mi aspettavo che facendo copia incolla nella tesi qualcuno avrebbe avuto da ridire ora che faccio la ministra dell'Istruzione". Sempre per stare in zona vanto, Traversere, ricco ex ministro Valeria Fedeli: "Non mi aspettavo che facesse così freddo non mi aspettavo che". Si vede che solo le "non mi aspettavo che" di sinistra sono i "solidi". Harry il presente il conte (Sussex). Ma la winner is: "Non mi aspettavo che dopo la figura da cioccolata che mi hanno fatto fare, Al Serra e Haftar corressero a Mosca appena Putin gli si ha fatto un fischio".

Tornare al Mattarellum

Intervista a Giorgetti. Il numero due della Lega rilancia il dialogo a sinistra: "Attenti, nel burrone ci cadiamo tutti!"

Roma. "Avanzo una modesta proposta a tutte le forze politiche, torniamo al Mattarellum. È una sfida elettorale che ha un grande merito di garanzia del nostro presidente del Consiglio".

La Repubblica. Una legge che ha funzionato e che è stata sinonimo di aternanza. Giancarlo Giorgetti è l'uomo della politica, nel senso che nella Lega ha questo ruolo quasi unico. È un sisma elettorale che ha fatto braccia Peppone e don Camillo, cita Berlinguer e raccoglie consensi a colpi di like, mentre lui è invece quello che pratica l'arte antica e sperimentata della manovra, anticorpo, spesso correggendo, talvolta criticando - ma sempre aiutando - il suo facendo e inarrestabile fatto. Così adesso l'architetto di retrovia del salvinismo d'opposizione si è mosso in una direzione diversa: si è mosso - "vado in visita nell'ormai ex repubblica socialista sovietica dell'Emilia Romagna" mette già con il Foglio una serie di considerazioni di buon senso funzionalista, come alcuni mesi fa, a tendere la mano a quelle forze che - dice lui - "momentaneamente rappresentano la maggioranza di questa Italia". Un sisma elettorale che ha fatto fare una riforma della legge elettorale sarebbe ben fatta avendo in mente l'interesse generale del paese e non quello partito. L'interesse del paese è quello di avere un sistema che consenta di avere, il giorno dopo le elezioni, un governo stabile, duraturo, che salvi le condizioni di esercizio la sua funzione e che rispetti il rispetto per l'indicazione democratica che arriva dal popolo elettore. Dunque mi sembra evidente che si debba andare verso un sistema che consenta di avere un sistema che consenta di avere, il giorno dopo le elezioni, un governo stabile, duraturo, che salvi le condizioni di esercizio la sua funzione e che rispetti il rispetto per l'indicazione democratica che arriva dal popolo elettore.

La Giornata

In Italia

IL DOSSIER LIBIA AL CENTRO DEL L'INCONTRO TRA CONTE ED ERDOGAN. Il presidente del Consiglio è stato accolto ieri ad Ankara dal presidente turco. "Abbiamo cominciato a discutere di argomenti che necessitano di porre fine all'escalation sul terreno libico", ha detto Conte all'terminale dell'incontro. "Mi auguro che si arrivi al più presto al cessate il fuoco permanente", ha aggiunto Erdogan.

Il ministro degli Esteri Luigi Di Maio ha fatto visita al presidente tunisino Kais Saied. "Non ci può essere una soluzione del conflitto libico" senza il coinvolgimento dei paesi vicini alla Libia".

Gli investitori di Atlantia scrivono all'Eni. Secondo fonti finanziarie, sarebbe pronta una lettera indirizzata alla Commissione europea per protestare contro la norma del decreto Milleproroghe che modifica le concessioni autorizzatorie.

Il eda di Atlantia ha nominato il consigliere Carlo Bertazzo nuovo amministratore delegato della società.

Salini formalizza le nomine in Rai per le direzioni rete e generi. Dovranno essere approvate oggi in cda. Tra gli altri, Stefano Maffioletti e l'ingegner Roberto Invernizzi. Il contratto di prime time, Ludovico Di Meo alla guida di Rai2 e della direzione Cinema e serialità. Mancano ancora le nomine per i telegiornali.

Borsa di Milano. Plus-Mib -0,51 per cento. Differenziale Btp-Bund a 154 punti. L'euro chiude stabile a 1,11 sul dollaro.

Nel Mondo

LA CINA NON SARÀ PIU' UN PAESE MANIPOLATORE DI VALUTA per il dipartimento del Tesoro, ha fatto sapere ieri un funzionario dell'Amministrazione americana. La decisione precede la firma, prevista per mercoledì, della prima fase dell'accordo tra Washington e Pechino per normalizzare la guerra dei dazi. Il funzionario ha anche segnalato la Cina come manipolatore di valuta lo scorso agosto, dopo che Pechino aveva deciso di svalutare lo yuan ai minimi degli ultimi 11 anni.

Cory Booker si è ritirato dalle primarie del Partito democratico americano in vista delle elezioni presidenziali. Il senatore del New Jersey si è sedicimotto tra i democratici a rinunciare alla candidatura.

Elsabetta II sostiene i duchi di Sussex e la loro decisione di diventare più indipendenti dalla famiglia reale. La Regina ha annunciato un periodo di transizione e ha detto che la famiglia approva la decisione.

Emmanuel Macron ha convocato il GS Sahel (Ciad, Niger, Burkina Faso, Mali, Mauritania) per cercare una strategia contro gli attacchi jihadisti nella regione.

"Joker" ha ricevuto 11 candidature all'Oscar. Il film di Todd Phillips è seguito da "C'era una volta... a Hollywood" di Quentin Tarantino, "The Irishman" di Martin Scorsese e "1917" di Sam Mendes con dieci ciascuno. La cerimonia sarà il 10 febbraio.

Lo stilista Christophe Josse ha annullato la sfilata a Parigi a causa degli scoperti che potrebbero andare avanti anche durante la settimana parigina della moda.

Andrea's Version

Dubito fortemente che il cambio di nome del partito promesso da Nicola Zingaretti possa scatenare un entusiasmo travolgente nella popolazione. A meno che, ripensandoci meglio, a meno che non si riveli attendibile la voce secondo cui per diffondere il nome nuovo, il segretario avrebbe l'intenzione di accreditarsi alle nuovissime tessere con la scritta autografa: "This smells like my vagina".

Questo numero è stato chiuso in redazione alle 20.30



il Giornale



MARTEDÌ 14 GENNAIO 2020

DAL 1974 CONTRO IL CORO

Quotidiano diretto da ALESSANDRO SALLUSTI

Anno XLVII - Numero 11 - 1,50 euro*

www.ilgiornale.it

PERDITEMPO

AGENZIA VIAGGI CONTE&DI MAIO

*Il premier in Turchia e il ministro in Tunisia non combinano nulla
Intanto Haftar non firma l'accordo: è ancora guerra in Libia*

di Alessandro Sallusti

C'era una volta un'Italia che si muoveva sullo scacchiere internazionale da protagonista ascoltata e rispettata. Nel maggio 2002, nella base militare di Pratica di Mare, Silvio Berlusconi, dopo un lungo lavoro diplomatico e di convincimento personale, mette allo stesso tavolo i capi di Stato e di governo dei diciotto Paesi aderenti alla Nato (tra i quali il presidente americano Bush junior) e il leader russo Vladimir Putin: è l'accordo che segna la fine di cinquant'anni di guerra fredda tra Est e Ovest del mondo e la fotografia che lo consegna alla storia immortala una stretta di mano a tre tra Putin, Bush e Berlusconi. Lo stesso anno, sempre su iniziativa personale di Berlusconi, il premier turco Erdogan mette per la prima volta piede nel cuore del governo europeo, partecipando come ospite ai lavori del G8 che si tenne a L'Aquila. In quell'occasione non si parlò di crisi libica perché tre anni prima, nel 2006, Berlusconi aveva stabilito definitivamente i rapporti tra Libia ed Europa (via Italia) con un maxi accordo commerciale ed economico firmato in pompa magna a Roma dal colonnello Gheddafi in cambio si era impegnato a mettere sotto controllo i flussi migratori. E c'è un importante ruolo di Berlusconi paciere ascoltato pure nella crisi tra Russia e Georgia che nel 2008 minacciava di infiammare mezzo mondo. Il nostro premier, in quegli anni, si muoveva a tutto campo: nel 2010 è il primo presidente del Consiglio italiano a parlare alla Knesset, il Parlamento israeliano, e quattro anni prima aveva avuto lo stesso tributo dagli americani che lo ascoltano a camere congiunte, onore riservato solo ai grandi leader (Aldo De Gasperi, Bettino Craxi e Giulio Andreotti).

Questa era l'Italia ai tempi di Berlusconi premier. Oggi siamo diventati una agenzia viaggi. Conte e Di Maio turisti per caso vanno su e giù per l'Europa e il Nord Africa a consumare il cherosene degli aerei di Stato (che a Greta solo a vederli le viene l'ittero) e con appresso le telecamere Rai a stringere mani per fare credere agli italiani distratti di contare qualcosa. In realtà, nella migliore delle ipotesi ratificano accordi decisi da altri, come quello in corso di stesura sulla Libia sotto dettatura di Putin ed Erdogan che precede la conferenza di pace che non si terrà a Roma bensì a Berlino sotto la regia della Merkel.

Siamo diventati la Cenerentola dell'Europa ma all'orizzonte non c'è alcun principe azzurro disposto a riappare la scarpina persa l'ultima volta che ballammo a una festa importante. Correva l'anno 2011, ultimo dell'era Berlusconi primo della democrazia sospesa.

servizi da pagina 2 a pagina 12

LA CONFESSIONE CHOC

**Vianello: «Ho avuto un ictus
Per un anno senza parlare»**

Manila Alfano



RITORNO Andrea Vianello, volto noto della Rai

Andrea Vianello, giornalista già direttore di Rai3, racconta la sua malattia. «Un anno fa sono stato colpito da un ictus. Mi sono svegliato dall'operazione d'urgenza che non riuscivo più a parlare e nemmeno a pronunciare il nome dei miei figli». Oggi Vianello ripercorre questa terribile esperienza in un libro intitolato *Ogni parola che sapevo*. Una sorta di diario di viaggio partito dall'inferno fino alla riabilitazione.

a pagina 18

L'INTERVISTA Claudio Martelli

**«Perché Craxi non è tornato?
Temeva di far la fine di Moro»**

di Stefano Zurlo

a pagina 10

COLLEZIONISTI DI FALLIMENTI

**Pil, consumi, lavoro, spread
I 4 megaflop del governo**

Massimiliano Scafì e Antonio Signorini

■ Piccoli negozi in difficoltà a favore di grande distribuzione, aziende in affanno. Trionfo del precariato e dei comportamenti opportunistici da parte di alcuni datori (utilizzare al massimo i precari e liberarsi dei lavoratori regolari). Tassi di crescita sotto la linea di galleggiamento. Il tutto accompagnato da un livello di sfiducia dei mercati ormai cronico. Se ci si attiene ai dati, l'Italia del governo Conte II assomiglia molto all'incubo dei suoi due azionisti di maggioranza. M5s e Pd hanno battezzato l'alleanza in nome di una svolta pro sviluppo e pro equità, ma i risultati suggeriscono un'accelerazione lungo la parabola del declino. Intanto il premier punta sul nuovo fisco, ma mancano i soldi. Ed è ancora melina sulle pensioni: al via un tavolo di esperti.

alle pagine 2-3

COMMERCianti NEL MIRINO

**Quell'autogol
della sinistra
affossa-negozi**

di Francesco Forte

Il 2019 è stato per il consumatore un anno di grande difficoltà, perché l'economia sta declinando e nel trimestre settembre-novembre 2019, le vendite al dettaglio diminuiscono dello 0,1% sia in valore (...)

segue a pagina 2

VERSO LE AMMINISTRATIVE

**Berlusconi: riscossa in Emilia
Tajani: la Calabria rinascerà**

Pier Francesco Borgia

LA FOTO CHE INGUAIÀ CALLIPO

**Il candidato dem
faceva il tifo
per il centrodestra**

Felice Manti

■ Pippo Callipo, l'uomo a cui il Pd ha affidato le sorti del centrosinistra calabrese, è un camerata in sonno che qualche anno fa sponsorizzava la *passionaria* nera Wanda Ferro (già Msi oggi Fratelli d'Italia).

a pagina 9

Il centrodestra serra i ranghi in vista delle elezioni regionali e punta a una storica doppietta, sia in Calabria che in Emilia-Romagna. Per il numero uno di Forza Italia Silvio Berlusconi il voto nella storica regione rossa ha una tale portata storica che, qualora premesse il centrodestra, farebbe crollare «una sorta di regime che si perpetua da mezzo secolo».

Ne è convinto anche l'europarlamentare azzurro Antonio Tajani, reduce a sua volta da una due giorni in Calabria. Al *Giornale* l'ex presidente del Parlamento europeo dice: «Ho visto una regione con una disoccupazione giovanile al 53%, una burocrazia assfianante e senza infrastrutture moderne che la sinistra ha lasciato al collasso. Adesso tocca a noi».

a pagina 8

«IN ITALIA FATE SANVE ECCEZIONI TERRITORIALI VEDI GERENZA...»

LA CONSIGLIERA REGIONALE LOMBARDA MAZZALI MINACCIATA DI MORTE

La donna cacciatrice si può insultare

di Giannino della Frattina

Vietato insultare le donne. A meno che non siano cacciatrici. E magari di destra. Allora le si può offendere, ultraggiare e forse anche aggredire, senza che i soloni del moderno galateo proferiscano verbo o i sindacati scendano in piazza a manifestare solidarietà. Sembra girar così il triste mondo del politicamente corretto a senso unico, dove i diritti valgono solo per quegli animali che nella fattoria sono più uguali degli altri, ovvero appartenga-

no alle categorie protette dai salottini del perbenismo progressista, diventato ormai pensiero non solo dominante, ma addirittura unico.

L'ultima a farne le spese è la consigliera di Regione Lombardia Barbara Mazzali, rea non solo di essere stata eletta nelle liste di Fratelli d'Italia, ma anche di essere cacciatrice e amica dei cacciatori. E delle tre si fatica a capire quale potrebbe essere la sua colpa più grave, visto quello (...)

segue a pagina 17

In edicola
il terzo volume



LA REGINA CONSENTE A HARRY E MEGHAN DI LASCIARE LA CASA REALE

Elisabetta salva la famiglia (e la Corona)

di Tony Damascelli

La regina è anche nonna, dunque, con il cuore ferito, ha concesso al nipote di partire. Così vanno le cose anche nella dimora di Sandringham dove si è tenuto il vertice di casa Windsor, presenti Sua Maestà, il figlio Charles, i nipoti William e Harry, mentre radio Londra ha informato che Filippo, il principe, aveva abbandonato la magione, furibondo, a bordo di una Range Rover guidata da una bionda, prima che la famiglia si raccogliesse

dinanzi alla sovrana. La quale ha ascoltato i desideri di Harry e della consorte Meghan, riparatasi astutamente in Canada con il figlio Archie, proprio per evitare il confronto diretto con la titolare del regno.

Il comunicato di Elisabetta II è caldo di parole nei confronti dei due, parla di una discussione che ha portato ad accogliere le richieste della coppia ma che, nei prossimi (...)

segue a pagina 14

Orsini e Zamberlan a pagina 14



IL GIORNO

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

MARTEDÌ 14 gennaio 2020
1,50 Euro*

Nazionale

FONDATA NEL 1956
www.ilgiorno.it



La nostra inchiesta

Il mondo dei social sconosciuto agli anziani Connessi solo 7 su cento

Pellegatta alle pagine 2 e 3



Pavia, volantini sulla carrozza

La vendetta si serve in treno «Mi hai tradito»

Zanichelli a pagina 15



Allarme spinelli snobbato dai genitori

Centinaia di post dopo la nostra inchiesta. La sorpresa: sono prima di tutto gli adulti a sottovalutare il problema **Belardetti e servizi alle p. 4 e 5**

Quelli che chiudono gli occhi

La droga e i soliti 'benaltristi'

Marcella Cocchi

Non c'è nulla da fare, appena viene pronunciata la parola cannabis scattano le tifoserie. Si tende sempre a deviare dal cuore del problema: la marijuana fa male. E fa male soprattutto perché, nel 2020, non sappiamo quasi nulla della sua composizione e dei suoi effetti tanto variabili. Lo ha detto uno dei 5 massimi esperti al mondo, nonché scopritore delle sostanze dell'erba. Ma neanche questo è bastato a frenare gli ultrà. A sottovalutare il complesso mondo delle dipendenze non sono solo i giovani ma soprattutto i genitori. È successo anche stavolta. Le nostre inchieste sulle nuove droghe e sul popolo 'che rolla' hanno scatenato un diluvio di reazioni.

Continua a pagina 4

LA REGINA DÀ IL VIA LIBERA ALLA NUOVA VITA DI MEGHAN E HARRY
LA DUCHESSA AVEVA MINACCIATO INTERVISTE ESPLOSIVE

Bonetti e Del Ninno
alle pagine 6 e 7



HAVINTO LEI

DALLE CITTÀ

Milano

Fondi per famiglie con figli disabili Sulle cifre è scontro genitori-Regione

Anastasio nelle Cronache

Milano

Cadono pietre in un tunnel M4 Muore tecnico

Palma nelle Cronache

Cernusco

Altro volo mortale in montagna: vittima di 47 anni

Calderola nelle Cronache



Ma vola anche Tarantino, con 10 nomination

La corsa all'Oscar Joker contro Irishman

Pioli a pagina 25



Misura choc nella capitale, stop anche all'Euro 6

Torna l'incubo smog Roma ferma tutti i diesel

Farruggia a pagina 16

IL CAMBIO DI STAGIONE RICHIEDE PIÙ ENERGIA?

SUSTENIUM PLUS
LA STAGIONE CAMBIA, L'ENERGIA RESTA!

I TUOI MOMENTI INTENSI

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





Le Monde diplomatique

DAL 15 GENNAIO IN EDICOLA Dossier riforma delle pensioni in Francia; lavoro in Bielorussia; emergenza ecologica; filiera del litio in Bolivia



Culture

PARMA2020 Nel corpo elastico del nostro tempo. «Time Machine» al Palazzo del Governatore

Arianna Di Genova pagina 14



Addii

GIANPAOLO PANSA Cambiò lo stile del giornalismo italiano, prima di perdere la bussola sulla Storia

Guido Moltedo pagina 19

quotidiano comunista il manifesto

CON "L'EXTRATERRESTRE" INFORMATO RIVISTA + EURO 2,50 CON LE MONDE DIPLOMATIQUE + EURO 2,00

MARTEDÌ 14 GENNAIO 2020 - ANNO L - N° 11

www.ilmanifesto.it

euro 1,50

Il summit di ieri a Mosca, padrone di casa Serghei Lavrov foto Pavel Golovkin/Ap



Sabbie mobili

Al vertice di Mosca convocato da Putin con la presenza della Turchia, raggiunta l'intesa per lo stop al contingente turco e l'invio di osservatori Onu. Ma il generale Haftar per ora non firma la tregua e non ritira le sue truppe. Conte vede Erdogan: «Il cessate il fuoco è solo il primo passo» pagine 2, 3

Crs «La democrazia che vogliamo»

Nell'avvilito dibattito che ha accompagnato l'approvazione della legge sulla riduzione del numero di parlamentari si è sentito quasi solo il refrain sul taglio dei costi e delle "poltrone". Un dibattito destinato a ripetersi, enfatizzato, se ci sarà il referendum confermativo. E non è difficile immaginare come questa stessa richiesta, peserà nella campagna elettorale, e nel voto, per confermare che il No al taglio è una difesa, consapevole o meno, della "casta".

— segue a pagina 19 —

IL PD A CONCLAVE: «ALLEANZA POLITICA PER IL DOPO VOTO»

«Avanti con il governo. E con i 5 Stelle»

Il segretario Nicola Zingaretti propone a Conte e agli alleati un «patto di legislatura» oltre le regionali del 26 gennaio. Qualsiasi cosa succeda. Per allungarsi la vita, il Pd si chiude in conclave nell'abbazia di Santo Pastore di Contigliano, nel Lazio. Alla fine della prima giornata di lavoro è Andrea

Orlando a spiegare il senso dell'appuntamento «Oggi per domani»: «L'orizzonte è una alleanza politica con M5S, anche dopo il voto», dice il vicesegretario. «È essenziale che questa alleanza si basi su obiettivi politici, sui programmi non improvvisati e non velleitari».

Prima Zingaretti, Orlando e

Dario Franceschini fanno il punto politico: il futuro del Pd passa comunque per il governo, e se l'Emilia dovesse essere una sconfitta, il partito andrà al congresso, del resto già annunciato, ma senza mettere in pericolo il governo. Comunque qui tutti scommettono sulla vittoria. PREZIOSI A PAGINA 6

NUOVI DIRETTORI ALLE RETI Rai, si cambia. Oggi le nomine

L'amministratore delegato della Rai, Fabrizio Salini, presenta un pacchetto di nomine per le reti e per le nuove direzioni di genere. A Raiuno arriva Stefano Coletta, oggi a Rai-

tre. A Raidue Ludovico Di Meo, area Fdi, alla terza rete Silvia Calandrelli. La Lega tuona contro «Tele-Pd». Mentre i dem criticano l'ad che ha deciso di rinviare le nomine al tg. PAGINA 6

Referendum Un quesito inammissibile

GAETANO AZZARITI

Domani la Corte costituzionale si riunirà per decidere sull'ammissibilità del referendum in materia di legge elettorale. Com'è noto, infatti, otto regioni hanno proposto di abrogare le norme

— segue a pagina 8 —

TEHRAN/WASHINGTON Giovani contro Khamenei Esper smentisce il tycoon



Terzo giorno di proteste a Teheran: giovani contro l'ayatollah Khamenei dopo l'abbattimento del Boeing e 176 vittime. La tensione non cala, mentre a Washington il capo del Pentagono Esper smentisce Trump sulle prove contro Soleimani. Frutto di un'amministrazione incompetente e indifferente. CATUCCI, CELADA, SABAH ALLE PAGINE 4, 5

Usa/Iran L'irresponsabilità di Trump e la mia sfida alla guerra

BERNIE SANDERS

Nel gennaio 1991 uno dei miei primi voti al Congresso fu contro la guerra in Iraq. Lo ricordo bene. Quasi tutti i repubblicani appoggiavano la guerra, come anche parecchi democratici. Io ero contrario.

— segue a pagina 4 —

L'Italia in Libia Dalla cabina di regia allo strapuntino

ALBERTO NEGRI

L'intesa Russia-Turchia raggiunta con la tregua di Mosca per una Libia in via di spartizione è quasi una pietra tombale sul ruolo dell'Italia e rende irrilevante quello europeo. Ancora nel luglio 2018 Trump prendeva in giro Conte parlando, testuali parole, di «leadership in Libia».

— segue a pagina 3 —

all'interno

Editoria Le edicole chiudono? A Velletri non si arrendono

FRANCHI, PERSIA PAGINA 10

Sisma 2016 Caos macerie, nel decreto niente proroghe

MARIO DIVITO PAGINA 9

Operai Embraco In lotta: «Presi in giro da due anni»

MAURIZIO PAGLIASSOTTI PAGINA 9

Advertisement for 'Fatti un regalo. Regalaci.' featuring 'il manifesto' magazine and 'iorompo.it' website. Includes text about digital and home delivery options for 149€.

00114 Poste Italiane Sped. in a. p. - D.L. 353/2003 (conv. L. 46/2004) art. 1, c. 1 - Imp/CRM/232103 9 770025 213000





IL MATTINO



€ 1,20 ANNO CCXXVII-N° 13 ITALIA
SPEDIZIONE IN ABBONAMENTO POSTALE 45%-ART. 2, COM. 2018, L. 662/96

Fondato nel 1892



Martedì 14 Gennaio 2020 •

Commenta le notizie su ilmattino.it

A RISCHIA E PROCCIA, "IL MATTINO" • "IL DISPARI", EURO L20

La storia
Da Un posto al sole alla ditta di pulizie «Aiuto mia madre ma sogno il cinema»
Antonio Menna a pag. 26



La nuova vita del principe Harry-Meghan, c'è il sì della regina: ma addio allo «stipendio reale»
Cristina Marconi a pag. 11



Ex stella turca Sukur, campione contro Erdogan «Costretto a fare l'autista di Uber»
Bruno Majorano a pag. 19



Libia, Haftar rinvia la tregua e ora rischiano i soldati italiani

I due leader da Putin, il generale non vuole ritirare le truppe Conte spinge per i caschi blu

Conti, Di Giacomo, Gaiani e Mangani alle pagg. 2 e 3

Il commento
L'Italia e Tripoli l'occasione persa e quella ancora da cogliere

Vittorio Parsi

Uscire dalla logica del gioco a somma zero e cogliere invece, con realismo prospettico e senza vittimismo o velleitarismi, le opportunità che gli incontri di questi giorni possono offrire. Non c'è dubbio che il vertice di Mosca chiuda una stagione fatta di allusioni americane a una cabina di regia romana e illusioni italiane sull'appoggio europeo a un nostro protagonismo nella vicenda libica, peraltro mai assistite da concrete e sufficienti assunzioni di rischio e responsabilità da parte degli ultimi governi.

Continua a pag. 39

L'analisi
Sbarco in Africa e tesoro gas i veri obiettivi di zar e sultano

Gianandrea Gaiani

Mosca e Ankara hanno molti interessi in Libia, alcuni convergenti ed altri legati a valutazioni nazionali di tipo strategico ed economico. Proviamo ad esaminarli, innanzitutto da punto di vista strategico. Russi e turchi hanno innanzitutto interesse a colmare il gap lasciato dal progressivo disimpegno di Washington nell'area del Mediterraneo allargato a cui non ha fatto seguito un maggiore ruolo né dell'Unione Europea né dei singoli Stati europei, Italia inclusa.

Continua a pag. 39

I focus del Mattino

Alta velocità, le cause dei ritardi troppi treni e tecnologia vecchia

►Ieri l'ennesima giornata di passione sulla linea tra Napoli e Milano Linea sovraccarica, anche i convogli regionali provocano rallentamenti

Andrea Giuricin

Ancora un giornata di passione, ieri, sulla linea ferroviaria dell'Alta Velocità. Notevoli i ritardi accumulati dai treni sul tratto Roma-Milano, con proteste dei passeggeri. L'Italia, a dieci anni del completamento della costruzione dell'Alta Velocità (AV), incassa il risultato di grande progresso, ma registra pure il moltiplicarsi dei problemi: troppi treni, linea sovraccarica, vecchia tecnologia tra i problemi principali.

A pag. 5 con Bisozzi

Il master
A Napoli parte l'Academy 5G «Il futuro è qui»

A Napoli Est c'è il futuro della digital transformation. Il campus di San Giovanni a Teuccio ospita trenta allievi che fanno parte della 5G Academy.

Capone a pag. 12

L'inchiesta Stop ai tir tra Pescara e Pineto Il gip: «A14, i piloni del viadotto si sono mossi di 7 centimetri»

Viadotto Cerrano, tratto Pescara Nord-Pineto dell'A 14. Il gip del tribunale di Avellino evidenzia spostamenti in profondità di 7 cm. È stop ai Tir. Aspi: «Struttura sotto controllo».

Montalbetti a pag. 4



Follia a Napoli



Nel cerchio rosso due scooter del branco che procedono contromano in Tangenziale

Tangenziale, il branco in scooter contromano

Valentino Di Giacomo in Cronaca

Il romanzo postumo
Spectre, misteri amori e intrighi il Craxi giallista che non ti aspetti

Bettino Craxi parlava di questo romanzo di suspense e d'intrigo internazionale senza dargli molta importanza. Il "giallo" politico-spionistico «Parigi-Hammamet», cento pagine, che scrisse al crepuscolo della sua vita, è stato ritrovato nella villa tunisina e ora esce per la prima volta. Il protagonista è Ghino di Tacco.



Ajello a pag. 9

La crisi Gattuso: ci vuole San Gennaro Napoli, traversata nel deserto al San Paolo il tifo fa sciopero

Roberto Ventre

Parte oggi con il Perugia l'avventura in coppa Italia per il Napoli, ottavi di finale sulla carta soft contro una squadra di B. Atteso un successo che servirebbe a stemperare la crisi che attanaglia gli azzurri. Purtroppo non sarà la solita cornice di pubblico al San Paolo, il pubblico è deluso. La previsione è di soli diecimila tifosi allo stadio, un San Paolo praticamente deserto.

A pag. 16

Controcampo
AGGRAPPIAMOCI ALLA "COPPETTA" E RIPARTIAMO

Marilicia Salvia

Se Gennaro non basta, andiamo da San Gennaro: meno male che anche la battuta più banale è stata pronunciata.

Continua a pag. 38

neafit®
dimagrire si può

15 ANNI

DETOX
CINQUE-CINQUE-CINQUE

5
• GIORNI
• ORE
• FINO A 5 KG

INFO E PRENOTAZIONI | 800 58 77 17

Via Vittoria Colonna, 14 - Napoli

neafit.it





Il Messaggero



€ 1,40* ANNO 142-N°13 ITALIA

NAZIONALE



Martedì 14 Gennaio 2020 • S. Felice

IL GIORNALE DEL MATTINO

mentale le notizie su ILMESSAGGERO.IT

Craxi scrittore
Da Hammamet una spy story inedita tra fughe e tradimenti
Ajello a pag. 19



Premi il 9 febbraio
Oscar, Joker fa il pieno di candidature Poi Scorsese
Satta a pag. 23



Intervento riuscito
Zaniolo, comincia un'altra partita Lazio di Coppa, oggi la Cremonese
Bernardini e Trani nello Sport



DOMANI IN OMAGGIO
Il Messaggero Casa
INIZIATIVA VALIDA PER ROMA E PROVINCIA
messaggerocasa.it

Noi e Tripoli
L'occasione persa e quella da cogliere per l'Italia

Vittorio Parsi

Uscire dalla logica del gioco a somma zero e cogliere invece, con realismo prospettico e senza vittimismo o velleitarismi, le opportunità che gli incontri di questi giorni possono offrire. Non c'è dubbio che il vertice di Mosca chiuda una stagione fatta di allusioni americane a una cabina di regia romana e illusioni italiane sull'appoggio europeo a un nostro protagonismo nella vicenda libica, peraltro mai assistite da concrete e sufficienti assunzioni di rischio e responsabilità da parte degli ultimi governi.

Preso atto di ciò, è opportuno considerare se la fase che si è inaugurata ieri ci consenta nuovi spazi di manovra, maggiori di quelli finora disponibili. Sulla crisi libica sia Mosca che Ankara (in parte trascinata dall'atteggiamento russo) si stanno muovendo verso una soluzione politica che non ha i toni del diktat.

Forti del loro esplicito appoggio anche militare ai contendenti Serraj e Haftar, russi e turchi stanno cercando un accordo ampio, stabile e duraturo che possa avviare a conclusione la lunga guerra civile, coinvolgendo in un disegno complessivo pure gli attori che avrebbero potuto pensare (sbagliando) di escludere dal tavolo della trattativa. Aspirano, cioè, a massimizzare il peso del loro intervento in Libia.

Continua a pag. 10

Tasse sul lavoro, governo diviso

►Cuneo fiscale, Castelli (M5S) frena Gualtieri sul taglio: parliamo di Irpef. Oggi il faccia a faccia Il Pd blinda l'alleanza: insieme anche al voto. Tensione tra i grillini, Bugani rompe con Rousseau

ROMA Tasse sul lavoro, il governo ora è diviso.

Bassi e Canettieri alle pag. 4 e 5

Vertice a Mosca: Haftar rinvia la firma, si tratta sulle condizioni



Il generale libico Haftar a Mosca indossa un colbacco russo (foto EPA)

Libia, più vicina la tregua di Putin

Allerta sicurezza per i nostri militari

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

L'intervista

Sassoli: «Per l'Iva pronti 4 miliardi E l'addio al carbone»

Alberto Gentili

«Parte il Green deal della Ue, pronti 4 miliardi per l'Iva». Il presidente dell'Europarlamento, David Sassoli: «Un fondo per eliminare il carbone». A pag. 7

Esecutivo nel mirino

Autostrade, altolà dei Fondi alla Ue: l'Italia viola la legge

Roberta Amoroso

Il Milleproroghe prevede la possibilità di revoca della concessione a Autostrade. E alcuni fondi esteri chiedono alla Ue di intervenire. A pag. 11
Dimito a pag. 11

Serrata anti-smog il pasticcio di Roma

«Stop a tutti i diesel»

►Bloccate anche le nuove vetture Euro 6: non era mai successo. Fermi 650mila mezzi

Camilla Mozzetti

Non ci sono precedenti, anche perché l'inquinamento atmosferico non aveva raggiunto livelli così alti e preoccupanti negli ultimi tre anni. La sindaca Virginia Raggi ha deciso di bloccare tutti i veicoli diesel, compresi quelli meno inquinanti - ovvero gli Euro 6 - per la giornata di oggi.

A pag. 9

Danni all'industria

La beffa di Raggi a chi ha l'auto nuova

Giorgio Ursicino

La sindaca Raggi non scherza, è guerra al diesel. Aveva iniziato a parlarne in Messico.

A pag. 9

Ipotesi dietrofront sulle decurtazioni per le assenze per malattia

Statali, niente penalità per chi marca visita

ROMA Per i dipendenti pubblici sarebbe una piccola contro-rivoluzione. Nel memorandum che il governo sta trattando con i sindacati in vista del prossimo rinnovo contrattuale, sarà probabilmente inserito anche il dietrofront su una norma che aveva voluto Renato Brunetta quando era ministro della Funzione pubblica. Si tratta della regola per cui ai dipendenti pubblici che si assentano dal lavoro per malattia, nei primi dieci giorni di congedo gli stipendi vengono decurtati di una serie di voci "accessorie".

A pag. 15

L'accordo dopo l'incontro con la regina

Harry e Meghan: si alla nuova vita Restano duchini ma senza stipendio

Cristina Marconi

Harry e Meghan, si alla nuova vita: restano duchini ma senza stipendio. Questa la decisione della regina Elisabetta dopo il summit di famiglia. Ora arriverà un pe-



riodo di transizione, magari da trascorrere tra il Canada e il Regno Unito. Per calmare gli animi e permettere, si presume, alle squadre di avvocati di mettere a punto i dettagli dell'intricatissima questione.

A pag. 12

AL GIORNO BRANNO
VERGINE, IL SEGNO SCELTO DALLA LUNA
Buongiorno, Vergine! La prima Luna dell'anno annuncia novità nella vita personale: da un lato manda un ottimo segnale alla famiglia, dall'altro porta i primi risultati nel lavoro. Quante emozioni e sensazioni si trovano ora nel vostro cuore! Le parole devono uscire fuori come un fiume in piena, così farete tacere Marte. Magari farete anche qualcosa di strano, ma alla fine va bene così: il cuore non deve sentirsi in gabbia. Auguri.
© RIPRODUZIONE RISERVATA
L'oroscopo all'interno

Since 1988
IACOPINI
Jewellery

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



il Resto del Carlino

MARTEDÌ 14 gennaio 2020
1,60 Euro

Nazionale

FONDATA NEL 1885
www.ilrestodelcarlino.it



Verso le elezioni regionali

**Vescovi emiliani, assist al Pd
La replica di Salvini:
ma i cattolici sono con me**

Zanchi e Moroni alle pagine 2 e 3



Allarme spinelli snobbato dai genitori

Centinaia di post dopo la nostra inchiesta. La sorpresa: sono prima di tutto gli adulti a sottovalutare il problema **Belardetti e servizi alle p. 4 e 5**

Quelli che chiudono gli occhi

La droga e i soliti 'benaltristi'

Marcella Cocchi

Non c'è nulla da fare, appena viene pronunciata la parola cannabis scattano le tifoserie. Si tende sempre a deviare dal cuore del problema: la marijuana fa male. E fa male soprattutto perché, nel 2020, non sappiamo quasi nulla della sua composizione e dei suoi effetti tanto variabili. Lo ha detto uno dei 5 massimi esperti al mondo, nonché scopritore delle sostanze dell'erba. Ma neanche questo è bastato a frenare gli ultrà. A sottovalutare il complesso mondo delle dipendenze non sono solo i giovani ma soprattutto i genitori. È successo anche stavolta. Le nostre inchieste sulle nuove droghe e sul popolo 'che rolla' hanno scatenato un diluvio di reazioni.

Continua a pagina 4

LA REGINA DÀ IL VIA LIBERA ALLA NUOVA VITA DI MEGHAN E HARRY
LA DUCHESSA AVEVA MINACCIATO INTERVISTE ESPLOSIVE

Bonetti e Del Ninno
alle pagine 10 e 11



HA VINTO LEI

DALLE CITTÀ

Bologna, condannato a 5 anni

Prima la droga, poi la violenta In manette maestro di yoga

Tempera in Cronaca

BOLOGNA, IL LUTTO

Addio ad Agnese delle cocomere Fu cantata da Dalla

Orlandi in Cronaca

Bologna, il crac Bio-On

Il fondatore sotto accusa: 'Io sono vittima'

Servizi alle pagine 6 e 7



Ma vola anche Tarantino, con 10 nomination

La corsa all'Oscar Jocker contro Irishman

Pioli a pagina 25



Misura choc nella capitale, stop anche all'Euro 6

Torna l'incubo smog Roma ferma tutti i diesel

Farruggia a pagina 16

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 sana, equilibrata e di uno stile di vita sano.



MILFA
LA RISTORAZIONE
È SERVITA
TEL. 010.80.80.88

MARTEDÌ 14 GENNAIO 2020

IL SECOLO XIX

MILFA
LA RISTORAZIONE
È SERVITA
TEL. 010.80.80.88

QUOTIDIANO FONDATAO NEL 1886 - EDIZIONE GENOVA

1,50€ - Anno COOXYV - NUMERO 11, COMMA 20/B. SPEDIZIONE ABB. POST. - GR.50 - MANZONI & C.S.P.A. Per la pubblicità su IL SECOLO XIX e RADIO 19 Tel. 010.5388.200 www.manzoniadvertising.it

GNN

LA CORSA AGLI OSCAR
Undici nomination per Joker
Parasite candidato a miglior film

CAPRARA / PAGINE 30 E 31



PARLA L'ATTORE
Paolini: «Mai più il mio teatro in tv
La nuova frontiera è lo streaming»

PAVANELLO / PAGINA 31



INDICE

Primo Piano	Pagina 2
Cronache	Pagina 8
Economia-Matrimo	Pagina 11
Genova	Pagina 15
Cinema-Tv	Pagina 27/33
Album-Genova	Pagina 26
Arte	Pagina 30
Sport	Pagina 34

LA MINISTRA CATALFO CONVOCA I SINDACATI

Il governo apre la trattativa sulle pensioni

Idea Quota 102

Il piano del premier per gli investimenti verdi: fondi per industria, rinnovabili e agricoltura

Arriva il momento per il governo di aprire il tavolo sulla riforma delle pensioni anticipate. La ministra del Lavoro Catalfo ha convocato per lunedì 27 gennaio i sindacati. La distinzione tra lavori usuranti e non usuranti è il punto fermo chiesto dal premier Conte. Sul resto, le idee sono diverse. Tra le ipotesi di tecnici del governo c'è quella di passare dopo il 2021 da Quota 100 a una sorta di Quota 102, con l'età dell'uscita alzata da 62 a 64 anni. I sindacati chiedono invece l'uscita a 62 anni con 20 di contributi.

Conte intanto prepara le linee guida del governo italiano, per applicare il piano di investimenti verdi dell'Ue per il clima. Si tratta di un dossier in dieci pagine, che assegna un ruolo chiave a Cdp.

BARONI, BRESOLIN E GIOVANNINI / PAGINE 6 E 11

IL VERTICE DEL PD IN ABBAZIA

Carlo Bertini / PAGINA 4

Zingaretti blinda Conte «Insieme fino al 2023»

ROLLI

IL PD IN ABBAZIA



IL NOME DELLA COSA



La doppia voce del Papa imbarazza la Chiesa

Verso limiti alle esternazioni del pontefice emerito

Le divergenze tra Francesco e il suo predecessore Ratzinger sul celibato dei preti in Amazzonia hanno aperto un caso in Vaticano. Il Papa non può avere più voci, e per questa ragione crescono le pressioni per una riforma

ABASSO IR / PAGINE 2 E 3

costituzionale che stabilisca regole precise sull'esercizio dell'azione pastorale da parte del pontefice emerito. Ma non sarà facile, perché si tratta di una situazione inedita per la Chiesa.

IL PERSONAGGIO

Giacomo Galeazzi / PAGINA 3

La giornata di Ratzinger tra libri e piatti bavaresi

GENOVA, PATTO TRA PROCURA E ORDINE: IN VISTA SANZIONI DISCIPLINARI

Morandi, trenta ingegneri rischiano di essere sospesi

Gli ingegneri coinvolti nel crollo del Ponte Morandi di Genova (circa 30) non rischiano più solo il processo, ma anche d'essere sospesi dall'attività professionale. L'Ordine degli ingegneri di Genova, primo in Italia, ha

stretto un accordo con la Procura. L'intesa prevede la comunicazione automatica dei professionisti indagati, per consentire all'Ordine di aprire un'istruttoria indipendente dall'esito giudiziario.

GRASSO / PAGINA 16



LE TASSE DEI TURISTI USATE PER PROMUOVERE GENOVA COINVOLTO ANCHE CATELAN

FORLEO / PAGINE 20 E 21

ELISABETTA DICE SÌ AL DIVORZIO DALLA CORONA: «SENZA SOLDI PUBBLICI»

Harry e Meghan hanno vinto

La Regina: spiace, ma rispetto

Non è servito a nulla l'incontro di due ore e mezza tra la Regina, Carlo, William e Harry. I duchi di Sussex hanno respinto la richiesta di Elisabetta di continuare a restare membri della Royal Family. Me-

ghan ha vinto e la Regina ha perso. A pensare sono state anche le voci che la duchessa concedesse un'intervista «senza freni» alla sua amica Oprah Winfrey, regina della tv americana.

SABADIN / PAGINA 9

AURUM 1962

COMPRO ORO e ARGENTO

SEDE STORICA

SERVIAMO TUTTI

COMPRIAMO TUTTO

Genova - Corso Buenos Aires 81 r

9 77153544439100

BUONGIORNO

Terribile scandalo nei cinque stelle: si scopre che il candidato alla presidenza della Calabria, Francesco Aiello, ha un cugino boss della 'ndrangheta. O meglio: aveva, perché il boss è morto. Meglio ancora: presunto boss, perché quando fu ucciso, cinque anni fa, aveva solo piccoli precedenti. E però, per quanto morto e presunto, era un cugino di primo grado, e la prossimità del legame ha inquietato più di un po' le sentinelle della rettitudine, in particolare l'illustre giurista e presidente della commissione antimafia, Nicola Morra, il quale ha ritirato il sostegno ad Aiello. Ci ha tenuto a precisare, in una botta di garantismo, che «penalmente parlando una parentela non ha rilevanza alcuna» (che illuminazione!). E tuttavia, si aggiunge qui, il reato di consanguineità temeraria è qualcosa su cui si po-

Presunto cugino | **MATTIA FELTRI**

rebbe ragionare, se si volesse dare seguito alla filosofia giuridica di Gianroberto Casaleggio, ricordata da Morra per sostanziare l'allontanamento da Aiello: «Al minimo dubbio, nessun dubbio». Di fronte alla scintillante applicazione pratica della cultura del sospetto in tendenza iraniana, Aiello - attraverso interviste condotte con la lampada puntata in viso, e costellate di domande tipo «può escludere che tra i suoi candidati ci siano persone imparentate coi mafiosi?» - si è difeso in punta di diritto pentastellato: mio cugino è morto, mi sarei posto il problema se fosse vivo e poi all'epoca leggevo Erich Fromm e Alberto Moravia (boh). E così, al culmine di questa carrellata di implacabile e allucino-gena onestà, quello dotato di morale più rassicurante si direbbe il mafioso. —

AURUM 1962

COMPRO ORO e ARGENTO

SEDE STORICA

SERVIAMO TUTTI

COMPRIAMO TUTTO

Genova - Corso Buenos Aires 81 r

9 77153544439100





Il Sole 24 ORE

Fondato nel 1865
Quotidiano
Politico Economico Finanziario Normativo

Domani con Il Sole
Pensioni 2020:
la guida facile
da Quota 100
a opzione donna



— a 0,5 euro oltre
al quotidiano

Previdenza
Il Governo convoca
i sindacati:
confronto
il 27 gennaio

Colombo e Rogari
— a pagina 2

IL TUO PARTNER
PER
OTTIMIZZARE IL COSTO DEL LAVORO

FIABILIS
CONSULENZA STUDI

www.fiabilis.it

FTSE MIB 23896,59 -0,52% | SPREAD BUND 10Y 158,50 +2,60 | €/€ 1,1126 +0,32% | BRENT DTD 66,78 -2,04% | Indici&Numeri → PAGINE 28-31

Parte la stretta da 1 miliardo sui crediti verso il Fisco

ADEMPIMENTI

Giovedì 16 la prima scadenza nella quale tenere conto dei limiti alle compensazioni

Niente scambio dare-avere per importi sopra 5 mila euro prima della dichiarazione

Al debutto anche l'obbligo per i privati cittadini di usare i canali delle Entrate

Riduzione chiusa in redazione alle 22

Parte la stretta sui crediti fiscali per colpire le indebitate compensazioni, da cui è attesa una minor spesa per l'Irpef di 1,086 miliardi quest'anno. Giovedì 16 scade un termine per il versamento delle ritenute da parte dei sostituti d'imposta e per i versamenti Iva: è il primo test sulla stretta per crediti Irpef, Ires e Imp oltre 5 mila euro che d'ora in poi devono transitare in dichiarazione per essere usati in compensazione. Non solo: scatta per tutti l'obbligo di passare dai canali telematici delle Entrate per chi ha un credito da portare in compensazione. Non si potrà più usare l'home banking, pena sanzioni da 250 a 2 mila euro.

Galani, Massaro e Parente — a pag. 3
con un'analisi di **Enrico De Mita** a pag. 37

salute

SANITÀ E FRONTIERE DELLA MEDICINA

Patto per la salute
Servizio sanitario: servono 20 mila infermieri di famiglia per assistere anziani e cronici



Barbara Gobbi — a pag. 26

Antiquorum

Anche quest'anno in occasione delle prossime aste di marzo e maggio la casa d'aste Antiquorum, leader mondiale nel mondo dell'orologeria, vi invita nelle sue sedi di Milano per una valutazione gratuita e confidenziale.

Vi aspettiamo i giorni 21 e 22 gennaio presso i nostri uffici di Milano.

Si riceve su appuntamento, per informazioni o prenotazioni contattate:

ANTIQUORUM GENEVE SA
Piazza Duomo, 21 - 20121 MILANO
Tel. + 39 02 876625
milano@antiquorum.swiss

A MOSCA SLITTA LA FIRMA DEL CESSATE IL FUOCO



La pace passa (anche) dalle tribù. L'indicazione chiara arriva dal coordinatore del forum delle tribù. Nella foto una riunione dei principali leader

Libia, Breni: «Nessuna pace senza coinvolgere le tribù»



Aeli Breni, coordinatore del forum che riunisce le tribù dei territori libici, dice: «Senza l'accordo con noi non ci sarà pace». A Mosca intanto slitta la firma per il cessate il fuoco, manca quella di Haftar. Il premier Conte ha incontrato Erdogan, oggi è in Egitto. **Bongiorno e Pelosi** — a pag. 4 e 5

Venezia, la sabbia inceppa il Mose

INFRASTRUTTURE

Dopo le polemiche, oggi nuovo test sulle dighe mobili contro l'acqua alta

Dopo le polemiche dei mesi scorsi, torna sotto i riflettori il Mose. Il sistema chiamato a salvare Venezia dall'innalzamento del mare, costato finora 5,3 miliardi: oggi dovrebbe essere sperimentato il sollevamento di uno dei quattro tratti delle dighe a scomparsa che dal prossimo autunno (in via

provvisoria) e dal 2023 (in via definitiva) chiuderanno fuori dalla laguna l'acqua alta. Il problema emerso negli ultimi esperimenti è il rientro delle paratie colossali in posizione di riposo alla fine dell'emergenza, per la sabbia che si insinua negli alloggiamenti vuoti. Episodi momentanei? Ci saranno problemi per la funzionalità del porto e il ricambio di acqua della laguna? Se fosse un difetto di progetto servirebbe una soluzione rapida, diversa dagli Incursori della Marina finora chiamati per togliere a braccia la sabbia.

Jacopo Gilberti — a pag. 7

IL NODO DELLE GROCIERE

Decreto in vista: da aprile stop al transito delle maxi imbarcazioni alla Giudecca



— Servizio a pagina 7

La famiglia Peugeot pronta a salire subito del 2,5% nell'intesa Fca

AUTO

La giapponese Nissan punta a sciogliere la joint con il gruppo Renault

La famiglia Peugeot vuole crescere nel capitale di Psa-Fca. Jean-Philippe Peugeot, rappresentante della holding di famiglia, ha sottolineato che la dinastia transalpina è pronta a esercitare quell'opzione di acquisto di un altro 2,5% concesso nel-

l'ambito delle linee guida della fusione, annunciate con l'accordo di fine dicembre. L'operazione dovrebbe essere perfezionata con l'acquisto di titoli posseduti dagli altri soci: il governo francese (Bpifrance) e i cinesi di Dongfeng. Oppure mediante acquisti sul mercato. Ixer e i francesi comunque si accorderanno per blindare il 22,5% del colosso dell'auto. L'altro big transalpino del settore, Renault, sembra invece avviarsi verso un divorzio dal suo socio giapponese Nissan.

Clanfione e Mangano — a pag. 13

Atlantia, gli investitori fanno appello alla Ue Anche S&P declassa

CONCESSIONI

Il Cda della società nomina Bertazzo ad con deleghe sulle attività in Italia

Atlantia ricomponete il vertice con la nomina di Carlo Bertazzo ad amministratore delegato unico della società. Il Cda ha aggiunto che il riassetto al vertice sarà completato con la scelta di un ceo che si dovrà occupare del business internazio-

nale. Dossier che sarà affrontato nei prossimi mesi quando, si spera, le grane italiane saranno se non risolte almeno chiarite. Intanto, però, dopo Moody's e Fitch è scattata la volta di S&P che ha portato al rating di Atlantia ai tank complicando uno scenario già difficile. Che però alcuni investitori istituzionali contano di ribaltare rivolgendosi a Bruxelles contro il Milleproroghe e la norma che dimezza il possibile indebitamento in caso di revoca della concessione alla controllata Autostrade per l'Italia. **Laura Galvani** — a pag. 12

APPELLO ALLA MERKEL PER ALLEGGERIRE BASILEA 3+

Ora le banche tedesche chiedono regole più soft



di Morya Longo

e banche tedesche si stanno mobilitando per chiedere alla cancelliera Angela Merkel di spendersi per alleggerire le nuove normative bancarie (le cosiddette regole di Basilea 3+) quando la Germania assumerà la presidenza di turno dell'Ue nel secondo semestre dell'anno. Una richiesta simile è arrivata anche dai sistemi bancari di altri Paesi europei (per esempio dalla Francia). Da notare

però che il sistema tedesco è tra i più interessanti perché ha molte debolezze e perché le nuove regole andranno a pesare soprattutto sulle sue banche e su quelle francesi. Il pommo della discordia riguarda i nuovi accordi di Basilea che operano strette sul capitale delle banche (per renderle più solide e per ridurre le ipotecarie necessità di salvataggi con soldi pubblici). — Servizio a pagina 14

PANORAMA

IRAN, NESSUNA PROVA Morte di Soleimani, il Pentagono contraddice la versione di Trump

Un attacco iraniano imminente a quattro ambasciate? «Io non ho visto nessuna prova». Il segretario alla Difesa Usa Esper contraddice Trump rilanciando dubbi sulle informazioni di intelligence alla base del raid che ha portato all'uccisione del generale Soleimani. Il presidente Usa attacca la media fake news e i loro partner democratici: l'attacco era imminente «ma non importa a causa del suo orribile passato». — a pagina 20

GOVERNANCE L'anno caldo dei Cda, cambia pelle il 36% di Piazza Affari

Monica D'Ascenzo — a pag. 16

I COSTI DELLA POLITICA Due per mille ai partiti: Pd, Lega e Fdi sul podio

Con il 2 per mille dell'Irpef scorso anno (dichiarazione 2018) il Pd è rimasto primo partito destinatario con 8,4 milioni. Segue la Lega per Salvini con più di 3 milioni mentre sul podio sale anche Fdi con 1,6 milioni ricevuti dai contribuenti. Assente dall'elenco il M5S contrario al sistema di finanziamento. — a pagina 6

EFFETTO SUGAR TAX Coca Cola, la Sibeg (Catania) delocalizza in Albania

Conseguenze negative della sugar tax: la Sibeg di Catania, controllata dalla famiglia Busi, che da 50 anni produce, imbotiglia e distribuisce prodotti Coca Cola vuole licenziare 151 addetti (pari al 40% della forza lavoro) e spostare parte della produzione in un suo stabilimento in Albania. — a pagina 9

REFERENDUM Consulta al bivio: se darà l'ok, ipotesi Mattarella

Oggi il Germanicum, la legge elettorale proporzionale con soglia di sbarramento al 5% su cui spingono Pd, M5S e Iv, inizierà il iter parlamentare. Proprio il giorno prima della decisione della Corte costituzionale sull'ammissibilità del quesito della Lega che va nella direzione esattamente opposta (maggioritario secco). — a pagina 8

RISPARMIO Nei due anni di Mifid 2 tengono le grandi banche

Ad alcuni anni dal varo della Mifid 2, le imprese di investimento fanno i conti con la direttiva che ha imposto una maggiore trasparenza. Secondo uno studio Excellence Consulting, bene UniCredit e Intesa, in calo gli istituti medio piccoli; le banche reti migliori la redditività delle masse ma cala il risparmio gestito. — a pagina 15

ILSOLE24ORE.COM

24+

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





IL TEMPO

QUOTIDIANO INDIPENDENTE



Martedì 14 gennaio 2020
Anno LXXVI - Numero 13 - € 1,20
S. Felice

Direzione, Redazione, Amministrazione 00187 Roma, piazza Colonna 366, tel 06/675 881 - Spedizione in abbonamento postale - D.L. 353/2003 (conv. in L. 27/02/2004 n. 46) art. 1 comma 1, DCB ROMA - *Abbonamenti a Viterbo e prov.: Il Tempo + Corriere di Viterbo €1,20a Rieti e prov.: Il Tempo + Corriere di Rieti €1,20 a Latina e prov.: Il Tempo + Latina Oggi €1,50a Frosinone e prov.: Il Tempo + Ciociaria Oggi €1,50 - a Terni e prov.: Il Tempo + Corriere dell'Umbria €1,20 - ISSN 0391-6990

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

ORDINANZA CHOC DELLA RAGGI

Vietato circolare con il diesel

Blocco auto per lo smog, si salvano solo i mezzi a benzina da Euro 3 in su, oltre a quelli elettrici
Polemica per il fermo anche delle Euro 6 diesel, vendute per essere meno inquinanti di tante altre

Mugugni rossi
Musi lunghi al conclave Pd
Dem in convento per ritrovare unità
E infatti già litigano

Pietrafitta a pagina 5

Poca fantasia
E Zingaretti copia il nome ai prodiani
Idea «I Democratici»
Peccato fosse il logo della lista di Parisi



De Leo a pagina 5

Caso Gregoretti
Gasparri frega i piani dei grillini
Il presidente azzurro vota contro il rinvio della pratica Salvini

Di Nitto a pagina 8

Legge elettorale
Destra in trincea contro il pasticcio
«No al proporzionale»
Fratelli d'Italia guida la rivolta anti-inciuccio



a pagina 6

Il Tempo di Oshø

Meghan mette nel sacco pure la Regina Alla fine Elisabetta deve abbozzare

Di Pietro a pagina 11



"L'accappatoi sii fregamo?"

Magliaro a pagina 2

Oggi dentro la fascia verde stop anche ai veicoli diesel euro 6. L'ha deciso il Campidoglio: «Visto il persistere a Roma degli elevati livelli di inquinamento da PM10, è stata disposta per la giornata di domani, martedì 14 gennaio, la limitazione alla circolazione veicolare privata nella ZTL fascia verde dalle ore 7.30 alle 10.30 e dalle ore 16.30 alle 20.30 per tutti gli autoveicoli diesel da euro 3 fino a euro 6».

Gli ultimi modelli
Con le nuove tecnologie
l'impatto è quasi nullo

Massini a pagina 3

I dati
Il vero problema?
Termosifoni e allevamenti

a pagina 3

Emergenza infinita



FONTE LAURENTINA
Tre roghi in tre giorni
Vicino al campo abusivo
non si respira più

Conti a pagina 16

Corsa all'ufficio in Campidoglio

Svolta nelle rendicontazioni
I grillini possono smettere di dare la mancia a Rousseau

Borriello a pagina 8

Si preannuncia una seduta rovente quella odierna in Assemblea Capitolina. In Aula Giulio Cesare approda infatti la delibera inerente al palazzo dei gruppi capitolini di via del Tritone 142, di proprietà della società Prelios e il cui contratto d'affitto è stato rescisso con anticipo dal Comune di Roma che avrebbe dovuto liberare gli spazi il 7 gennaio scorso. Roma Capitale ha però ottenuto una proroga di due mesi.

Di Mario a pagina 14

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

buona tv a tutti
di Maurizio Costanzo



Passate le Feste, sono tornati, come è consuetudine, i talk show. È tornato Giovanni Floris con "Di Martedì", "Carta bianca", con Bianca Berlinguer su Raitre, "Fuori dal coro" su Retequattro con Mario Giordano, "Dritto e rovescio", sempre su Retequattro, con Paolo Del Debbio e, infine, "Quarto grado", sulla stessa rete, condotto da Gianluigi Nuzzi. Raidue insegue, a mio parere giustamente, il tipo di divertimento un po' elitario ma molto piacevole di "Maledetti amici miei". Adesso è la volta di Ale e Franz, Gigi e Ros e altri ancora in "ImproviseRai" (...)

segue a pagina 35

Martedì 14 Gennaio 2020
Nuova serie - Anno 29 - Numero 10 - Spedizione in A.P. art. 1 c.l. 46/04, DCB Milano
* A Soluzione e pratica, in abbonamento con la Cui di Soluzione € 1,20

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



SOFTWARE CONTABILI E FISCALI
NATI DA UNO STUDIO COMMERCIALE
RAPPORTO DIRETTO SENZA AGENTI
www.gbsoftware.it
06-97626328

La Bce contro il governo Conte: i limiti al contante non servono per combattere l'evasione fiscale
Tino Oldani a pag. 8

INTEGRATO
GESTIONALE PER LO STUDIO
TUTTO INCLUSO da 96 €/mese
www.softwareintegrato.it
06-97626328
è un prodotto SOFTWARE

Italia Oggi
QUOTIDIANO ECONOMICO, GIURIDICO E POLITICO

FORUM ITALIAOGGI
Il procuratore Greco: confisca allargata pone problemi attuativi
Bartelli a pag. 25

Professionisti, contributi mini

La legge di Bilancio 2020 ha introdotto i bonus del 40% e del 6%, ma soltanto quest'ultimo è utilizzabile dai professionisti. La risposta al forum di ItaliaOggi

MADE IN ITALY
Made.IT per l'hi-tech. E un logo per i marchi storici
servizi a pag. 39

Una nazione che non riesce a difendersi finisce inevitabilmente per essere aggredita



L'Italia è un colubro. Ci si entra da tutte le parti. Per secoli fu terra di conquista, oggetto di invasioni, migrazioni, saccheggi, violenze, stupri. Con una eccezione. Per 800 anni filati, a difenderla ci fu Roma, con le sue legioni e i migliori soldati del mondo. «Se vuoi la pace preparati alla guerra», funzionò per 800 anni. Nei momenti che contano, nelle situazioni estreme, sono i corpi speciali a proteggerci. Non i negoziati di pace di un governo debole. Non le alleanze che non sai quanto durano. Non un esercito internazionale diretto a fini di pace. Non la diplomazia. Ce lo insegna Israele, un Paese tanto piccolo quanto potente.

TRA FERRERO E BARILLA
La sfida del biscotto italiano finisce sulle pagine del NYT
Valentini a pag. 11

DAL 1° GENNAIO
Boom di nuove imprese: Brescia batte sia Roma che Milano
Merli a pag. 11

GDO E STRATEGIWE
La private label cambia volto e punta sulla fascia premium
Capitani a pag. 16

CORTE DI CASSAZIONE
L'ispettore del lavoro può testimoniare sugli stati emotivi
Purini a pag. 40

Tutto esaurito al forum ItaliaOggi

Tutto esaurito al forum dei commercialisti ed esperti contabili di ItaliaOggi. La prima giornata della manifestazione, dedicata soprattutto all'analisi della legge di bilancio, ha riempito completamente la sala dell'Hotel Meliá di Milano, dove si svolge l'evento. Buona affluenza anche nelle 80 sedi locali degli ordini commercialisti, collegate in streaming. Oltre 2 mila professionisti hanno potuto assistere, via smartphone, tablet o pc.

DIRITTO & ROVESCIO
Gli incendi in Australia sono stati devastanti. Almeno diecimila abitazioni sono state completamente distrutte, più di 25 persone hanno perso la vita. Il fumo dei roghi ha viaggiato per ben 12 mila chilometri fino a raggiungere, all'altra parte del mondo, le coste di Argentina, Cile e Brasile. Più di 7 milioni di ettari di boschi sono bruciati con una superficie equivalente a quella distrutta in Amazzonia. A proposito, tutti i media avevano subito attribuito al governo di Jair Bolsonaro la responsabilità degli incendi in Brasile. In Australia invece non si è saputo, per mesi, a chi dare la colpa. Adesso sono stati esportati dei ragazzini piromani. Niente di politico, insomma. Infatti, la regola è questa: se gli incendi divampano in un paese governato dalla destra, la colpa è del governo. Se invece al potere c'è la sinistra, la responsabilità è sempre e solo del fato. O, al massimo, dei ragazzini.

IL MINISTRO GUALTIERI PUNTA A QUELLO DI GENTILONI
Sono tre i seggi da deputato che saranno rimessi in palio
Roberto Gualtieri
Valentini a pag. 6

ADS DI NOVEMBRE
La Verità +15%
Libero +4%
Corsera -2%
Messaggero -4%
Qn Nazione -6%
Repubblica -8%
Giornale -10%
Stampa -11%
Il Fatto -11%
Sole -13%
Capitani a pag. 19

SU WWW.ITALIAOGGI.IT
Fisco/1 - La risposta delle Entrate sulle agevolazioni per i disabili
Fisco/2 - La risposta delle Entrate sul recupero dell'Iva assolta in dogana
Pa. - La relazione 2019 del Cnel sulla qualità dei servizi

E NON SOLO NEI CASI GRAVI
Le intercettazioni vanno sempre ammesse nel caso di pubblici ufficiali
Tinti a pag. 10

PUBBLICITÀ
Go Tv, la raccolta è cresciuta del 16,5% a novembre
a pag. 19

INTEGRATO SOFTWARE PER COMMERCIALISTI
Contabilità, Fatturazione Elettronica, Bilancio Europeo, Dichiarazioni Fiscali, Console Telematica, Paghe...
Assistenza, aggiornamenti, multiutenza, stampe, telematici, importazioni da altri gestionali: tutto incluso senza pensieri.
da 96 €/mese
SCARICA ORA: www.softwareintegrato.it - Info e preventivi: 06 97626328



LA NAZIONE

MARTEDÌ 14 gennaio 2020
1,60 Euro

Nazionale

FONDATA NEL 1859
www.lanazione.it



Piombino

**Uccisa e nascosta
in un sacco a pelo
Arrestata la nuora**

Filippi a pagina 17



Arresti a valanga a Firenze

**La mafia anche
nei parcheggi
Presa la banda**

Agostini e Spano alle pagine 2 e 3



Allarme spinelli snobbato dai genitori

Centinaia di post dopo la nostra inchiesta. La sorpresa: sono prima di tutto gli adulti a sottovalutare il problema **Belardetti e servizi alle p. 4 e 5**

Quelli che chiudono gli occhi

**La droga
e i soliti
'benaltristi'**

Marcella Cocchi

Non c'è nulla da fare, appena viene pronunciata la parola cannabis scattano le tifoserie. Si tende sempre a deviare dal cuore del problema: la marijuana fa male. E fa male soprattutto perché, nel 2020, non sappiamo quasi nulla della sua composizione e dei suoi effetti tanto variabili. Lo ha detto uno dei 5 massimi esperti al mondo, nonché scopritore delle sostanze dell'erba. Ma neanche questo è bastato a frenare gli ultrà. A sottovalutare il complesso mondo delle dipendenze non sono solo i giovani ma soprattutto i genitori. È successo anche stavolta. Le nostre inchieste sulle nuove droghe e sul popolo 'che rolla' hanno scatenato un diluvio di reazioni.

Continua a pagina 4

LA REGINA DÀ IL VIA LIBERA ALLA NUOVA VITA DI MEGHAN E HARRY
LA DUCHESSA AVEVA MINACCIATO INTERVISTE ESPLOSIVE

Bonetti e Del Ninno
alle pagine 6 e 7



HA VINTO LEI

DALLE CITTÀ'

Firenze

**Violenza in centro
Notti da paura
Ora le commesse
si licenziano**

Conte in cronaca

Firenze

**Nuovo stadio
La Mercafir
torna in pole**

Olivelli in cronaca

Fiorentina

**Meitè (Torino)
si avvicina
Poi un big**

Marchini nel QS



Ma vola anche Tarantino, con 10 nomination

**La corsa all'Oscar
Joker contro Irishman**

Pioli a pagina 25



Misura choc nella capitale, stop anche all'Euro 6

**Torna l'incubo smog
Roma ferma tutti i diesel**

Farruggia a pagina 16

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.

I TUOI MOMENTI INTENSI

A. MARCHINI





la Repubblica



MOJITO GTX THE ORIGINAL

Fondatore Eugenio Scalfari



Direttore Carlo Verdelli

Anno 45 - N°11

Martedì 14 gennaio 2020

All'interno del giornale

In Italia € 1,50

MISSIONE IN LIBIA

Italiani pronti a partire

Se Putin convince Haftar all'accordo, ci sarà una forza di pace europea a Tripoli con anche i nostri soldati. Oggi Consiglio dei ministri. Il premier Conte: ma prima l'asse tra russi e turchi deve imporre la tregua

Decreti di Salvini, cancellarli o ritoccarli? Il Pd si divide

Il commento

Mentre l'Ue litiga lo Zar comanda nel Mare Nostrum

di Andrea Bonanni

Se oggi il generale Haftar, dopo aver consultato i propri sponsor negli Emirati e in Egitto, firmerà gli accordi di Mosca, la Russia avrà vinto la propria battaglia di Lepanto e potrà considerarsi la nuova padrona del Mediterraneo. Ma anche se si dovesse aspettare fino al vertice di Berlino, domenica, il risultato cambierebbe di poco e vedrebbe l'Europa ridotta a fare da notaio di un contratto negoziato altrove, tra due fieri avversari della Ue e dei suoi valori: Putin ed Erdogan. Certo le anime belle, che in Europa non mancano, potranno complacersi per la fine di una guerra civile che ha seminato decine di migliaia di morti nel nostro cortile di casa. E le anime meno nobili, che pure abbondano, potranno sperare che i nuovi futuri equilibri in Libia permettano di arginare il flusso dei migranti verso le coste italiane.

● continua a pagina 28

Una missione militare della Ue in Libia. Composta da soldati di Italia, Francia, Spagna e Germania. È questa la svolta che è pronta a lanciare Bruxelles, a patto che regga la tregua a cui lavorano Mosca e Ankara.

di Castelletti, Ciriaco D'Argenio, De Marchis, Millella Nigro e Vecchio

● alle pagine 2, 3, 6 e 7

La via Emilia/2

Scandiano e la Lega nel regno di Prodi

di Concita De Gregorio

Servono parole d'infanzia - culla nido gioco famiglia, rimpianto - per raccontare Scandiano. Città alle porte di Reggio Emilia dove tutto - le persone le cose la Sinistra, i preti e le balere - è cambiato restando com'era. La Lega avanza e lascia rossa sulla carta solo questa striscia di pianura.

● alle pagine 8 e 9

Marce in Germania per fermare una miniera nel Paese dei roghi



▲ Le contestazioni Il dissenso dei giovani di Fridays for Future davanti alla Siemens di Monaco DPA/PICTURE ALLIANCE VIA GETTY

Clima, protesta senza confini per l'Australia

di Tonia Mastrobuoni e Marco Mensurati ● a pagina 5

L'ADDIO A PANSA

Così scoprii quel cronista rompiscatole pieno di talento

di Eugenio Scalfari



Pansa insieme a Scalfari

Non avevo nessuna intenzione di far parte dei giornalisti che hanno ricordato la vita da scrittore di Giampaolo Pansa. Scrittore di libri e di articoli e rubriche sui giornali. Ma ci ho ripensato: Giampaolo Pansa mi riguarda, sono stato forse quello che lo ha scoperto, quando ancora non aveva tirato fuori il meglio e il peggio di se stesso. Era pieno di talento e questo talento oscillava di continuo. Tutte le persone esistenti, di qualunque età e in qualunque secolo abbiano vissuto, portano se stessi e la propria vita a confronto con quella dei loro coetanei, ma anche con il passato.

● continua a pagina 33 servizio di Parmeggiani ● a pagina 32

SCARPA®



MOJITO GTX THE ORIGINAL

SHOP ONLINE SCARPA.NET



Vertice della Royal Family

Il sì di Elisabetta a Harry e Meghan ma niente fondi

di Antonello Guerrera

Elisabetta non vuole lasciare la Casa reale britannica nel caos e ieri ha avallato ufficialmente il "divorzio" di Harry e Meghan dai Windsor. Ma la regina sottolinea che i due «hanno già espresso il desiderio di rinunciare ai fondi pubblici».

● a pagina 15 con un servizio di Dan Bilefsky

In corsa i film più visti



Il Joker da Oscar ha già vinto nelle nomination

di Crespi, Finos e Nepoti ● alle pagine 34 e 35

I premiati da Repubblica

Quei professori che rendono viva la scuola

di Angelo Melone

La speranza viene dalle scuole. Quella di un dialogo possibile tra ragazzi e adulti. È il tratto comune degli oltre seicento progetti arrivati dalle scuole italiane per il contest "Atlantic - Italian teacher award" dedicato ai docenti e organizzato da Repubblica@Scuola e United network.

● a pagina 19

Sede: 00147 Roma, via Cristoforo Colombo, 90 Tel. 06/49821, Fax 06/4982393 - Sped. Abb. Post., Art. 1, Legge 46/04 del 27/02/2004 - Roma.

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

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

NZ



Oscar Le candidature: "Joker" supera Scorsese e Tarantino

FULVIA CAPRARA - PP. 24-25



Musica Nella Parigi di fine '700 le avventure del Mozart nero

SANDRO CAPPELLETTI - P. 26

Calcio Barcellona il club più ricco La Juve torna nei magnifici dieci

JACOPO D'ORSI - P. 36



LA STAMPA



MARTEDÌ 14 GENNAIO 2020

QUOTIDIANO FONDATA NEL 1867

1,50 € II ANNO 154 II N.13 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-T0 II www.lastampa.it

GNN

DOPO LE TESI DIVERGENTI FRA BERGOGLIO E RATZINGER SUL CELIBATO DEI PRETI RELATIVO ALL'AMAZZONIA

Vaticano, il nodo del Papa emerito

Cresce la richiesta di un testo che preveda limiti all'esercizio del magistero del pontefice dimissionario Ma un retroscena svela che Benedetto XVI non avrebbe dato il suo ok alla pubblicazione del libro

DOMENICO AGASSO JR
CITTÀ DEL VATICANO

Il Vaticano appare sempre più stretto per "due Papi". La "coabitazione" rischia troppo spesso di creare fratture dentro la Chiesa o perlomeno di alimentare confusione tra i fedeli. Lo stop

in un libro firmato da Benedetto XVI a possibili aperture ai preti sposati diventa nuova benzina sul fuoco. E riapre la "questione costituzionale" sull'assenza di una regolamentazione dell'istituto del pontefice emerito.

APAGINA 2

La scelta della regina: Harry e Meghan possono andarsene, ma senza soldi



Il principe Harry e la moglie Meghan Markle VITTORIO SABADIN - P. 14

QUELLO CHE LA REALPOLITIK NON VEDE

IL CORAGGIO DEI GIOVANI DI TEHERAN

GIANNI RIOTTA

«Prassi politica fondata sugli interessi e non sui sentimenti o le ideologie»: così la venerabile Enciclopedia Treccani definisce la Realpolitik, l'arte di governo che si propone, o si illude, di bandire ogni utopia e scommettere solo sul realismo, come lo studioso Gustav Diezel disse del cancelliere prussiano Bismarck coniano il termine. I giovani lasciati soli nelle loro proteste per la libertà in Iran, Iraq, Libano, Cina, Russia, Hong Kong, sono vittime proprio di una malintesa Realpolitik. Troppi di noi, nelle democrazie, ci chiediamo pavidi «come sfidare colossi dittatoriali, giganti del petrolio, armate da conquistatori, confessioni religiose millenarie mettendo a rischio i mercati, solo per difendere pazzi sognatori?».

CONTINUA A PAGINA 23 STABILE - P. 13

VITA QUOTIDIANA DOPO L'ANNUNCIO CHOC DELL'ADDIO

Preghiera e libri accanto all'inseparabile Georg A 92 anni si muove solo su una sedia a rotelle "Avrei voluto essere chiamato padre Benedetto"

GIACOMO GALEZZI - P. 3

ECCO IL PROGRAMMA PER ACCEDERE AI FINANZIAMENTI UE

Il piano green di Conte: industria, rinnovabili e Cdp

MARCO BRESOLIN
INVIATO A BRUXELLES

«Noi siamo pronti e ci stiamo attrezzando per fare la nostra parte». Oggi la Commissione europea svelerà il suo maxi-piano per gli investimenti ecosostenibili da mille miliardi di euro in dieci anni e autorevoli fonti del governo italiano assicurano che Roma si sta preparando per giocare questa partita. Prima della pausa natalizia c'è stata una riunione del Ciae, il Comitato interministeriale per gli Affari europei, dalla quale è uscito un documento di dieci pagine dedicato alla strategia italiana nel quadro del Green Deal europeo. Il 14 febbraio il testo sarà oggetto di una nuova discussione, che forse porterà a una leggera revisione alla luce degli elementi che verranno presentati oggi dalla Commissione Ue.

CONTINUA A PAGINA 5 GIOVANNINI - P. 5

IL VERTICE DI CONTIGLIANO

IL PD CERCA L'ANIMA IN ABBAZIA

FEDERICO GEREMICCA

Prima il tentativo di cambiar pasta all'alleanza di governo, poi l'annuncio di svolte radicali (cambio di nome compreso), quindi un conclave per cominciare a tratteggiare il partito che sarà. Discutere non fa mai male, soprattutto in tempi complessi come quelli attuali. E del resto, con il raduno nell'Abbazia di Contigliano, la sinistra riprende un'antica e non inutile tradizione di confronto.

CONTINUA A PAGINA 23 BERTINI, MAGRI, MARTINI E SORGI - PP. 6-7

BUONGIORNO

Terribile scandalo nei Cinque Stelle: si scopre che il candidato alla presidenza della Calabria, Francesco Aiello, ha un cugino boss della 'ndrangheta. O meglio: aveva, perché il boss è morto. Meglio ancora: presunto boss, perché quando fu ucciso, cinque anni fa, aveva solo piccoli precedenti. E però, per quanto morto e presunto, era un cugino di primo grado, e la prossimità del legame ha inquietato più di un po' le sentinelle della rettitudine, in particolare l'illustre giurista e presidente della commissione antimafia, Nicola Morra, il quale ha ritirato il sostegno ad Aiello. Ci ha tenuto a precisare, in una botta di garantismo, che «penalmente parlando una parentela non ha rilevanza alcuna» (che illuminazione!). E tuttavia, si aggiunge qui, il reato di consanguineità temeraria è qualcosa su cui si po-

rebbe ragionare, se si volesse dare seguito alla filosofia giuridica di Gianroberto Casaleggio, ricordata da Morra per sostanziare l'allontanamento da Aiello: «Al minimo dubbio, nessun dubbio». Di fronte alla scintillante applicazione pratica della cultura del sospetto in tendenza iraniana, Aiello - attraverso interviste condotte con la lampada puntata in viso, e costellate di domande tipo «può escludere che tra i suoi candidati ci siano persone imparentate coi mafiosi?» - si è difeso in punta di diritto pentastellato: mio cugino è morto, mi sarei posto il problema se fosse vivo e poi all'epoca leggevo Erich Fromm e Alberto Moravia (boh). E così, al culmine di questa carrellata di implacabile e allucino-gena onestà, quello dotato di morale più rassicurante si direbbe il mafioso. —

MATTIA FELTRI

Presunto cugino



SANT'AGOSTINO
GIORNATA DI VALUTAZIONI
GRATUITE DIPINTI
MERCOLEDÌ 15 GENNAIO
Corso Tassoni 56, Torino
Orario continuato 10-18
Tel. 011 437 77 70
dipinti@santagostinoaste.it

Il Nautilus

Primo Piano

Assoporti: Conferenza a Marghera, Venezia il prossimo 23 gennaio, ore 9,30

Si svolgerà al Venezia Heritage Tower, Marghera Venezia a partire dalle 9,30 il prossimo 23 gennaio, l'evento: L' impatto economico e sociale del sistema portuale Veneto.



Il Piccolo

Trieste

il futuro della ferriera di trieste

Referendum su Servola Sì del 59% degli operai all' accordo con Arvedi

Lo schema d' intesa impostato a Roma con l' azienda passa con 277 voti a favore e 192 contrari. Stop all' area a caldo più vicino. Incognite su esuberanti e fondi pubblici

Diego D' Ameliotrieste. Con 277 voti a favore e 192 contrari, i lavoratori della Ferriera di Servola hanno deciso di dare il via libera allo schema di intesa impostato a Roma da sindacati e gruppo Arvedi. Il 59% dei 513 dipendenti aventi diritto (i tempi determinati non sono stati ammessi al voto) ha sposato la prospettiva della riconversione voluta da ministero dello Sviluppo economico, Regione e Comune. Il beneplacito delle maestranze autorizza dunque la firma e subito dopo toccherà ad azienda, istituzioni e **Autorità portuale** siglare quell' Accordo di programma che i rappresentanti dei lavoratori chiedono contenga tutte le garanzie sulla promessa assenza di esuberanti. Le urne si sono chiuse alle tre di ieri pomeriggio e il risultato è arrivato meno di un' ora dopo. Terminano con la vittoria del "sì" i tre giorni di votazioni indetti da sindacati per un referendum segnato da una forte conflittualità interna e senza che in questi mesi si sia registrata una singola giornata di sciopero. La Rsu della Ferriera non è riuscita a mantenere una posizione unitaria e i rapporti tra le sigle sono andati sfilacciandosi in un ping pong di accuse reciproche. La Cgil Fiom ha sostenuto la posizione del "no", dopo aver abbandonato il tavolo del Mise e aver condotto una dura campagna contro un accordo che secondo il sindacato di sinistra non contiene sufficienti tutele per i lavoratori. Schierati per il "sì" al documento erano invece Fim Cisl, Uilm, Failms e Usb. Bisognerà ora capire se ci sarà un ricompattamento in vista di una firma che verrà apposta ad ogni modo anche dalla Fiom. Il voto è stato orientato anche da importanti pressioni provenienti dall' esterno. Come nel caso dell' impegno del ministro Stefano Patuanelli per l' assunzione degli esuberanti da parte di Fincantieri: annunciata non a caso alla vigilia del voto, la prospettiva sarà rafforzata nelle prossime settimane da un protocollo siglato dal gigante dei cantieri e dalla Regione. Impattante è stato pure il comunicato diramato dal gruppo Arvedi dopo un' assemblea dei lavoratori così tesa da aver fatto credere agli stessi sindacalisti che il "no" avrebbe prevalso: la proprietà specificava che la chiusura dell' area a caldo sarebbe arrivata anche in caso di bocciatura dell' accordo sindacale, con l' aggravante per i lavoratori di dover rinunciare alle forme di tutela previste nel patto e di potersi affidare solo all' eventuale trasferimento nel sito produttivo di Cremona. Il "no" avrebbe effettivamente significato navigare in mari sconosciuti, perché la bocciatura dell' intesa non avrebbe costretto l' azienda a sedersi nuovamente al tavolo e perché Regione e Comune hanno sempre detto di essere disposti a firmare l' Accordo di programma solo in presenza dell' accordo preliminare fra azienda e lavoratori. Con il "sì" i dipendenti della Ferriera spianano la strada alla chiusura dell' area a caldo: una prospettiva certo non voluta, ma vissuta da operai e impiegati con speranza, dopo le ripetute promesse di una riconversione industriale e logistica capace di non lasciare per strada nemmeno un dipendente. L' accordo sindacale recepisce i quattro pilastri del piano industriale, riportati anche nell' Accordo di programma: smantellamento e bonifica dell' area a caldo, rilancio della logistica, riconversione a metano della centrale elettrica e potenziamento del laminatoio con aggiunta dei reparti di zincatura e verniciatura, nonché possibilità di installare una linea di ricottura. La riconversione dovrebbe durare 24 mesi e richiedere un investimento da 180 milioni, cui potranno aggiungersene 50 in caso si decida di realizzare il forno di ricottura. Al termine dell' operazione, i



lavoratori di Servola passeranno da 580 a 417: per 66 di essi si procederà con trasferimenti in aziende terze o in altri siti produttivi



Il Piccolo

Trieste

del gruppo, 58 verranno prepensionati e per i restanti 39 sono previste uscite volontarie con incentivi, a meno che l' impianto di ricottura non ne garantisca l' assorbimento. Per tutti scatteranno nel frattempo 24 mesi di cassa integrazione a rotazione, che l' azienda si è impegnata a maggiorare con 346 euro lordi, assicurando inoltre un' integrazione economica per i pensionandi pari a 1. 175 euro lordi ogni mese di Naspi e un incentivo all' uscita da 28 mila euro lordi per chi volesse lasciare il posto di lavoro. Per arrivare alla definizione del quadro ci sono tuttavia parecchie cose da chiarire. L' intesa sindacale richiama infatti esplicitamente gli impegni delle istituzioni a garanzia dell' occupazione: questi dovranno essere messi nero su bianco in un Accordo di programma, che allo stato attuale non contiene però tre passaggi fondamentali. Si tratta della definizione operativa e finanziaria del nodo bonifiche, delle risorse che governo e Regione intendono stanziare per il rilancio e dell' esito delle trattative tra Arvedi e **Autorità portuale** per l' acquisizione da parte di quest' ultima dei terreni dell' area a caldo, che dovrebbero essere usati per la creazione di un terminal ferroviario a servizio della Piattaforma logistica, di cui non è tuttavia ancora chiaro il futuro. I sindacati mettono inoltre in dubbio le modalità di assorbimento della manodopera in eccesso da parte di Fincantieri, che potrebbe dover assumere oltre un centinaio di persone, tra tempi determinati in scadenza a gennaio e una quarantina di lavoratori impiegati nella bonifica ma non previsti nell' organigramma finale. Non è chiaro se le maestranze verranno reclutate direttamente oppure nell' indotto, né rassicura il trattamento dei dipendenti ex Eaton per i quali era stato previsto lo sesso iter, non ancora concluso. Senza dimenticare che il passaggio alla CIn di San Giorgio di Nogaro potrebbe essere rallentato dalla necessità per l' impresa di acquisire permessi ancora non rilasciati.

--© RIPRODUZIONE RISERVATA.

Porto di Trieste: Fedriga, procede l' iter di investimento ungherese nel nostro scalo

(FERPRESS) - **Trieste**, 13 GEN - 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".



Investimento ungherese nel porto di Trieste

Fedriga ha ribadito l'importanza strategica dell'operazione

Massimo Belli

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 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 (nella foto). 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. Fedriga ha quindi concluso dichiarando che quella con il governo ungherese è una collaborazione importante che, affondando le sue radici nella storia dei nostri territori, guarda con straordinario dinamismo al futuro.



Trieste Prima

Trieste

"Blitz" della Finanza in porto, scoperta maxi evasione per oltre 1,3 milioni

E' quanto è emerso dall' attività di Polizia economica-finanziaria svolta dal Reparto Operativo Aeronavale della Guardia di Finanza di Trieste. Violazioni amministrative per circa 60 mila euro

"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 riporta l' Ansa dopo la notizia dell' attività di Polizia economica-finanziaria svolta dal Reparto Operativo Aeronavale della Guardia di Finanza di Trieste. L' operazione, scrive Ansa, era "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". Ad essere controllate dai militari della GdF sono state circa una trentina di attività commerciali ed industriali. Le Fiamme gialle hanno quindi fatto emergere "una radicata fenomenologia evasiva particolarmente diffusa tra i concessionari terminalisti dello scalo triestino". Secondo la Finanza le aziende avrebbero 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".

MORE TO EXPLORE

TRIESTEPRIMA Cronaca

"Blitz" della Finanza in porto, scoperta maxi evasione per oltre 1,3 milioni

E' quanto è emerso dall'attività di Polizia economica-finanziaria svolta dal Reparto Operativo Aeronavale della Guardia di Finanza di Trieste. Violazioni amministrative per circa 60 mila euro

1 **Notiziario**

I più letti di oggi

- 1 Sono finiti dall'opera nel...
L'ultimo giorno di...
di...
di...
- 2 Sono finiti dall'opera da...
di...
di...
- 3 Schierano contro il...
di...
di...
- 4 Massimo e...
di...
di...

Casa a TRIESTEPRIMA

- Trieste - San Gi...
Appartamento 3...
100 m²
- Muggia...
Appartamento 3...
120 m²

Immobiliare

Venezia, la sabbia inceppa il Mose

Dopo le polemiche, oggi nuovo test sulle dighe mobili contro l'acqua alta

Dopo le polemiche dei mesi scorsi, torna sotto i riflettori il **Mose**, il sistema chiamato a salvare Venezia dall'innalzamento del mare, costato finora 5,3 miliardi: oggi dovrebbe essere sperimentato il sollevamento di uno dei quattro tratti delle dighe a scomparsa che dal prossimo autunno (in via provvisoria) e dal 2022 (in via definitiva) chiuderanno fuori dalla laguna l'acqua alta. Il problema emerso negli ultimi esperimenti è il rientro delle paratoie colossali in posizione di riposo alla fine dell'emergenza, per la sabbia che si insinua negli alloggiamenti vuoti. Episodi momentanei? Ci saranno problemi per la funzionalità del porto e il ricambio di acqua della laguna? Se fosse un difetto di progetto servirà una soluzione rapida, diversa dagli incursori della Marina finora chiamati per togliere a braccia la sabbia. Jacopo Giliberto a pag. 7.



INFRASTRUTTURE

Venezia torna ad alzare il Mose, rischi di blocchi sotto le paratie

Oggi il sollevamento di uno dei quattro tratti del sistema di dighe a scomparsa Test sul problema tecnico della sabbia aspirata negli alloggiamenti vuoti

Jacopo Giliberto - Oggi dovrebbe essere sperimentato il sollevamento di uno dei quattro tratti del **Mose**, le dighe a scomparsa che dal prossimo autunno (in via provvisoria) e dal 2022 (in via definitiva) chiuderanno fuori dalla laguna l'acqua alta che minaccia Venezia. Il problema mostrato dagli ultimi esperimenti di funzionamento delle paratoie colossali è il loro rientro in posizione di riposo alla fine dell'emergenza, e oggi si controllerà se il problema è ricorrente o se era stato solamente occasionale. Dal punto di vista tecnico potrebbe essere questo l'ostacolo maggiore al successo pieno del progetto, ma i problemi più complessi non sono quelli tecnici di calcestruzzo e acciaio bensì quelli normativi, gestionali e regolatori. Che cos'è il **Mose** Il **Mose** per salvare Venezia dalle acque alte è quasi pronto. Finora sono stati spesi 5,3 miliardi (tangenti incluse) su una spesa totale e finale di 5,5 miliardi dopo 17 anni in cui si sono alternati lavori con frenesia furibonda a periodi di paralisi totale e cantieri abbandonati. L'opera principale individuata negli anni '80 per salvare Venezia dallo sprofondare del terreno e dall'alzarsi incessante del mare è il sistema di quattro dighe

colossali a scomparsa per chiudere il mare fuori dalla laguna quando la marea sarà troppo alta, ma invisibili quando saranno a riposo. Le dighe a scomparsa sono cassoni d'acciaio posati sul fondo delle bocche di porto; quando ci saranno condizioni astronomiche e meteorologiche di rischio per la città, allora le paratoie si alzeranno formando una barriera per tenere l'acqua fuori dalla laguna. Quando la marea scenderà, i cassoni riaffonderanno nei loro alloggiamenti nascosti sul fondo, riaprendo il passaggio e lo scambio di acqua fra il mare e la laguna. Il problema della sabbia Negli ultimi esperimenti le dighe in azione avevano aspirato nei loro alloggiamenti vuoti vagonate di sabbia dal fondo. Quando dovevano tornare a riposo, i cassoni d'acciaio avevano trovato l'alloggiamento occupato dalla sabbia e non scendevano. Furono episodi momentanei? Ci saranno problemi per la funzionalità del porto e il ricambio di acqua della laguna? Se fosse un difetto di progetto servirà una soluzione - a funzionamento velocissimo - diversa dal chiamare ogni volta gli incursori Comsubin della Marina per togliere a braccia la sabbia. Cabina di regia Il Consorzio Venezia Nuova ha completato ben più del 90% dei lavori di costruzione del **Mose**, ma la parte già pronta a lavorare è quella di calcestruzzo e acciaio, la più massiccia. Assai più indietro è il completamento dei lavori che faranno funzionare la macchina colossale: software, sala controllo, sensori, compressori. Ma manca soprattutto l'assetto normativo e istituzionale. A collaudi avvenuti, impressi timbri e firme, chi gestirà l'opera? Con quali regole e criteri? Settimane fa si era pensato di istituire un'Agenzia per Venezia. Un altro tema da risolvere è il rapporto con il porto che - impongono le leggi speciali sulla salvaguardia di Venezia - va tutelato. In presenza del **Mose** attivo e funzionante, serve una normativa che definisca Venezia "porto regolato" come Amburgo, Anversa, Rotterdam. In altre parole, la laguna di Venezia non sarebbe più un porto ad accesso libero come gli altri bensì per via delle aperture e chiusure delle barriere mobili il porto avrebbe una regolazione simile a quella di un aeroporto, con gli slot per le partenze e per gli atterraggi e la normazione sull'inagibilità.



Il Sole 24 Ore

Venezia

© RIPRODUZIONE RISERVATA.

trasporto container

I cinesi danno l' addio al porto per i mancati dragaggi in laguna

Pescaggi insufficienti per le compagnie Cma-Cgm e Cosco, Evergreen e Oocl

Raoul de Forcade - La Cina diventa più lontana per il porto di Venezia, che ha appena perso parte della sua Via della Seta. E, con questa, circa 50 milioni di euro l' anno. Lo scalo ha dovuto dire addio alla linea diretta di trasporto container con la Cina e il Sudest asiatico. La decisione è stata presa da Ocean Alliance, la compagine formata dalle compagnie Cma-Cgm, Cosco Shipping, Evergreen e Oocl, ed è legata al fatto che Venezia non dispone più di pescaggi adeguati a consentire la navigazione delle grandi portacontainer destinate al servizio Aem6, che collega appunto Shanghai (e altre città asiatiche, compresa Singapore) con la Laguna. Il servizio, quindi, sarà soppresso da aprile. La situazione preoccupa (e irrita) non poco l' Autorità di sistema portuale di Venezia e Chioggia, che da anni si batte per risolvere la questione dei fanghi depositati nei canali. Anche perché gli effetti di questa situazione sono da ascrivere alla lentezza nel decidere (o alla volontà di frenare?) di Governo ed enti statali. Il ministero dell' Ambiente non ha ancora varato il Protocollo fanghi necessario al loro smaltimento. E anche i paletti e i lunghi iter burocratici di Ispra, dell' Istituto superiore della sanità e della Commissione di salvaguardia di Venezia, aggravano l' impasse. «I fondi per i dragaggi manutentivi - spiega **Pino Musolino**, presidente dell' Adsp - ci sono (23 milioni, ndr) e, se arriverà presto il via libera all' individuazione dei siti di conferimento dei sedimenti scavati, potremmo tornare al pescaggio necessario (11,5 metri, ndr) per far arrivare in tranquillità le navi container entro l' estate 2020». Per l' attuale situazione di stallo, prosegue **Musolino**, «abbiamo già perso circa 50 milioni di ricchezza generata nel sistema portuale su base annua, con ulteriori perdite ancora difficili da quantificare al momento. Un danno assolutamente evitabile, visti i ripetuti avvertimenti che in tal senso abbiamo lanciato nel corso degli ultimi anni, che avrà ripercussioni anche sull' indotto e sulla catena di valore della manifattura veneta e lombarda». La decisione di Ocean Alliance, comunque, conclude **Musolino**, «non sarà la morte del porto di Venezia, che rimane centrale in quanto grande porto industriale e commerciale, leader nazionale del project cargo e tra i principali attori delle rinfuse e merci varie. Continuerò a relazionarmi con le compagnie e a tessere rapporti commerciali, per riportare il servizio diretto a Porto Marghera». © RIPRODUZIONE RISERVATA.



ipotesi allo studio

Un decreto per scacciare le grandi navi da aprile

L'obiettivo è liberare la città prima che ricominci la stagione del turismo

J.G.

Ipotesi di lavoro su **Venezia**: a partire dal 1° aprile prossimo un decreto potrebbe allontanare dalla vista indignata di intellettuali e turisti le grandi navi da crociera che oggi passano davanti al palazzo ducale. Si tratta ancora di un'ipotesi su cui si starebbe orientando il Governo Conte, e in particolare i ministri più coinvolti cioè - in ordine alfabetico - Ambiente, Beni Culturali, Infrastrutture e Trasporti (ministri Sergio Costa, Dario Franceschini e Paola De Micheli). Il decreto scaccianavi potrebbe essere formalizzato in un prossimo "Comitatone", cioè l'organismo interministeriale per la salvaguardia di **Venezia**. La convocazione dell'organismo interministeriale è ancora da fissare ma con ogni probabilità la data sarà successiva alla tornata di elezioni regionali di fine gennaio. Sono questi - uno spostamento delle grandi navi e la convocazione di un incontro istituzionale - i temi di incontro riservato che si è svolto la settimana scorsa ai Beni Culturali con i ministri per esaminare le soluzioni che consentano di ridurre la visibilità delle brutte navi da crociera davanti alla curiosità morbosa di migliaia di turisti e all'orrore del mondo intellettuale. L'ipotesi di limitare le navi da aprile non è casuale. Con la primavera, in aprile le compagnie di crociera torneranno a infittire il calendario di arrivi e partenze da **Venezia**, calendario che durante l'inverno viene diradato. Fra le soluzioni per allontanare quell'oggetto d'orrore ci sarebbe la possibilità di far ormeggiare in via temporanea le navi più grosse in una zona remota del **porto** di **Venezia**, cioè nelle aree dei container e dove attraccano i traghetti ro-ro per il Levante. Sono approdi lontanissimi dal centro storico e a ridosso del petrolchimico di Marghera. Per poter spostare così lontano le grandi navi sarebbero necessari alcuni lavori importanti di adeguamento. Bisogna approfondire alcune vie navigabili e il traffico passeggeri va separato del tutto dal traffico industriale: non è bene che navi cariche di sostanze pericolose incrocino navi cariche di vacanzieri. I lavori per adeguare il terminal container potrebbero costare attorno al milione di euro e andrà bandita una gara per poterli eseguire. I tempi interminabili di una gara a evidenza pubblica sono assai più lunghi di quella premura che vorrebbero i politici. In alternativa vi sarebbero alcune banchine libere nel **porto** industriale. Sui progetti per spostare le grandi navi ci sono però i dubbi su come sarà regolato il Mose in rapporto con i flussi di navigazione e ci sono le insicurezze sui fondali inadeguati, il cui dragaggio è bloccato dalle incertezze del ministero dell' Ambiente. Per consentire alle navi da crociera di passare nelle zone della laguna più lontane dal centro storico bisognerebbe approfondire i canali di navigazione; la sabbia e i fanghi dragati però potrebbero essere considerati rifiuti pericolosi e con ogni probabilità qualsiasi destinazione sia assegnata loro rischierebbe un'imputazione per traffico illecito di rifiuti tossici. Quindi per ora l'unica via navigabile aperta è quella ad alta visibilità e altissima indignazione in mezzo al centro storico. A **Venezia** intanto torna a mobilitarsi il mondo intellettuale contrario alle navi da crociera e al turismo popolare, di cui sottolinea i danni. Movimenti sociali e ambientalisti si sono riuniti



Il Sole 24 Ore

Venezia

domenica nel sestiere di Castello per organizzare una manifestazione di protesta per fine marzo. Oggetto della contestazione le grandi navi, il Mose, il progetto di potenziare l' aeroporto Marco Polo di Tessera e diversi altri temi sociali e ambientali. © RIPRODUZIONE RISERVATA.

Canali bassi, il Porto perde le grandi navi portacontainer «Un disastro annunciato»

Il nodo fanghi e le accuse al governo. Per il M5s è «un'occasione»

VENEZIA «Una situazione che grida vendetta», tuona il presidente dell'Autorità portuale di Venezia **Pino Musolino**. «Un disastro annunciato - incalza l'assessore veneziano allo Sviluppo economico Simone Venturini - Colpa del ministero dell'Ambiente, dei parlamentari veneziani M5s che remano contro e di pezzi del Pd che guardano a Trieste». Mentre la deputata leghista Ketty Fogliani ha presentato un'interrogazione al ministro Sergio Costa per chiedere conto del protocollo fanghi e dei nuovi siti di conferimento del materiale scavato, accusando il governo di «inaccettabile immobilismo». La notizia che la Ocean Alliance (alleanza tra alcune delle principali compagnie portacontainer del mondo) ha deciso di «tagliare» a partire da aprile lo scalo a Venezia della propria linea diretta dalla Cina - mantenendo invece Genova, La Spezia e Trieste - scatena una guerra politica in laguna. Ma per il M5s, da sempre contrario al gigantismo navale in laguna, non si tratta invece di una brutta notizia: «E' un'occasione per avere una prospettiva diversa - dice la senatrice pentastellata Orietta Vanin - Fin da subito si sarebbero dovuti stabilire criteri sostenibili per la portualità veneziana, aprendo a navi compatibili». Ma anche il Pd con il deputato Nicola Pellicani lancia l'idea di un dibattito più ampio: «Bisogna aprire un tavolo sul futuro del porto di Venezia nei prossimi 20-30 anni, considerando però anche i limiti della laguna - chiede Pellicani - Non si può però andare avanti con questo tira e molla: di questo passo il Porto chiude». E si tratta di 20 mila posti di lavoro e delle fondamenta dell'economia veneta. Il problema in realtà va avanti da un paio d'anni, cioè da quando il Porto ha drasticamente ridotto gli escavi dei canali, in particolare quello dei Petroli, che collega la bocca di Malamocco (da cui entrano le navi commerciali) a Marghera. Il canale, anche a causa di ripetute «frane» dai margini, si è interrato e il pescaggio è stato più volte ridotto dalla Capitaneria di Porto: dagli 11,50 del piano regolatore portuale si è passati a oltre un metro meno per le navi più grandi. Da un lato c'è infatti il problema dei siti di conferimento dei fanghi scavati, che sono esauriti: proprio di recente è passata in commissione di Salvaguardia il rialzo dell'isola lagunare delle Tresse, che potrebbe ospitare un milione di metri cubi. Dall'altro c'è il «protocollo fanghi», ovvero un nuovo sistema di regole per la gestione dei sedimenti lagunari che rinnoverebbe quello del 1993: i tecnici di vari enti, sia locali che ministeriali, sono al lavoro da due anni e anche ieri c'è stata una riunione con l'obiettivo di arrivare a stringere entro fine mese, come promesso da Costa. Il nuovo testo dovrebbe rendere gli scavi più semplici e proprio per questo è nel mirino degli ambientalisti, che lo ritengono troppo «lassista». «Se lo stanno bloccando per motivi politici lo ammettano, invece di nascondersi dietro quelli tecnici», è tuonato di recente il sindaco Luigi Brugnaro. Nel frattempo però le porta-container se ne vanno. Solo un anno fa **Musolino** era pronto ad annunciare l'arrivo per la prima volta di una nave da 8500 teu (l'unità di misura dei container), ora Venezia perde quella da 6500, che faceva una toccata settimanale, portando un fatturato di un milione ogni volta. Potrebbe essere sostituita da navi «feeder», cioè più piccole, da Trieste e dal Pireo, ma non è la stessa cosa. «La domanda c'è - dice il presidente di Assoagenti Alessandro Santi - ma così c'è un aggravio di costi e tempi rispetto a una linea diretta». Oltre al problema di immagine di vedersi «declassati» dalla serie A alla serie B.



Corriere del Veneto

Venezia

Sullo sfondo resta il progetto di uno scalo off-shore, proprio per risolvere i problemi di accesso in laguna: l'ex presidente Paolo Costa lo vedeva in mare, proprio Santi e altri l'hanno proposto a Chioggia.

«Cinesi in fuga, Governo inetto»

L'assessore allo Sviluppo economico Venturini punta il dito sull'esecutivo per lo stallo nello scavo dei canali portuali

ELISIO TREVISAN

PORTO MESTRE «Sembra quasi che a qualcuno a Roma dia fastidio se Venezia prova a farcela da sola. Magari preferiscono che chiediamo tutti il reddito di cittadinanza, così sperano di farlo funzionare dato che non mi pare stia dando grandi risultati». Simone Venturini, l'assessore allo Sviluppo economico del territorio e alle Infrastrutture non è rimasto sorpreso nel leggere sul Gazzettino che il **Porto** ha perso la linea diretta con la Cina e il sud-est Asiatico per i container (perché «a parole Pd e 5 stelle vogliono puntare sulla città, ma nei fatti si comportano al contrario»), però si è molto arrabbiato: «Non è possibile che tutto il lavoro che stiamo facendo per rilanciare **Porto Marghera** venga vanificato dall' inettitudine di questo Governo, dal dilettantismo a dall' ideologia pseudo ambientalista e dall' irrilevanza della nostra pattuglia parlamentare veneziana. Ho qualche dubbio, inoltre, che pezzi del Pd facciano il tifo per altri, vedi ad esempio il **porto** di Trieste». **I NEMICI DI VENEZIA** I nemici di Venezia, tra l' altro, non devono fare molta fatica, basta che non si muovano, che non diano le autorizzazioni, che non sblocchino i protocolli (come quello dei fanghi), che non approvino i piani (come quello morfologico della laguna), e rimanendo immobili portano via in un colpo solo 50 milioni di euro l' anno all' economia portuale: ogni toccata di una nave portacontainer dell' Ocean Alliance, l' alleanza armatoriale tra le maggiori compagnie porta container al mondo, genera un valore di un milione di euro per lo scalo veneziano: le toccate in un anno sono 52, quindi in dodici mesi si perdono 50 milioni. E avanti così fino a che quell' Alleanza non verificherà che ci sono le condizioni per tornare, chissà quando. «Già, e proprio per questo ci aspettiamo immediati provvedimenti, oppure devono dirci come un' intera città e importante parte del suo Pil, e migliaia di lavoratori, possano continuare a lavorare e mangiare» continua Venturini che pone l' accento anche sul fattore tempo: «Un Governo lungimirante aiuterebbe enti locali e autorità territoriali a far decollare l' area industriale oltre che il **porto** e a fare di Venezia un campione a livello internazionale. Invece ogni mese ci mettono una ulteriore palla al piede o ci impediscono di fare quel che si deve per poter competere. In definitiva sempre di più questo Governo si dimostra nemico dello sviluppo e attento solo alle questioni meridionali, senza per altro risolvere nemmeno quelle ma complicandole ulteriormente, basta vedere come sta andando con l' Ilva». Mettere i bastoni tra le ruote del carro di Venezia, tra l' altro, significa colpire duramente un territorio molto più vasto che va oltre il Veneto. «E il **porto** è solo uno dei settori presi di mira, perché da un anno stanno bloccando tutte le grandi opere, investimenti, concessioni e quant' altro - continua Venturini -. E non ci vengano a dire che non lo sapevano: sono anni che ripetiamo che il **porto** ha bisogno delle manutenzioni, che quindi i canali vanno scavati non per chissà quali sventramenti del sistema lagunare ma semplicemente per quel che è previsto dalla legge: la manutenzione ordinaria di un **porto**, che si fa dappertutto tranne che a Venezia». E sono anni che a Venezia istituzioni, categorie economiche, sindacati ricordano come il **porto** dia lavoro a 20 mila persone e come sia un' alternativa alla monocultura turistica che sta soffocando Venezia: «Purtroppo è evidente che c' è una sotto ideologia forte in questi anni, della serie che fare sviluppo è brutto ed è meglio piantare fiorellini ovunque, bellissima come filosofia ma impensabile portarla avanti.





Il Gazzettino

Venezia

Con quali soldi dai da mangiare alla gente o con quali fondi affronti i cambiamenti climatici?». LINTERROGAZIONE
Con l'attuale Governo se la prende anche la deputata veneziana della Lega Ketty Fogliani che parla di «danni gravissimi. Il problema è ovviamente legato all'inaccettabile immobilismo dei 5 stelle». E che ha annunciato un'interrogazione parlamentare urgente al ministro dell'Ambiente Sergio Costa affinché riprenda la questione e «sblocchi immediatamente questa dannosa situazione attivandosi per l'approvazione del protocollo fanghi e per l'individuazione, senza ulteriori ritardi, di idonei siti di conferimento per i sedimenti da dragare». © RIPRODUZIONE RISERVATA.

LOGISTICA. I fondali si sono rialzati: scavi fermi

Merci, Venezia perde l'arrivo dei container su maxi-navi cinesi

VENEZIA Nuova tegola sui traffici merci del porto di Venezia a causa dei fondali, non più scavati perché non è ancora stabilito come gestire i fanghi che ne verrebbero estratti. Il presidente dell' **Autorità portuale** Pino Musolino ha rivelato che si sta per perdere un indotto di circa 50 milioni di euro l'anno. La Ocean Alliance, patto tra compagnie internazionali porta-container nel mondo (Cma cgm, Cosco shipping lines, Evergreen line e Oocl) nel presentare il sistema dei servizi attivato per questo nuovo anno ha annunciato di aver deciso di lasciare da aprile Venezia come porto d'arrivo della linea diretta di container dalla Cina e dal Sud-Est asiatico e di confermare invece Trieste, Genova e La Spezia. «È da mesi che diciamo che se non ci fanno dragare i canali le navi non arrivano», sono state le parole di Musolino. Ogni attracco di queste navi dalla Cina al Porto di Venezia, è stato calcolato, crea un fatturato indotto di circa un milione: l'anno scorso il traffico è stato ridotto per lavori di manutenzione al porto, ma in media in un anno ne sono previste 52, e quindi il calcolo del danno è presto fatto. Sono navi da 6.500 container (o Teu): ne era attesa una da 8.500 a fine anno, ma non è mai arrivata. Il problema è sempre quello: i fondali, che da ottobre sono stati ridotti dalla Capitaneria di Porto a 10,20-10,60 metri. Troppo poco per far giungere le navi cinesi, obiettivo a cui Musolino lavora da anni. Ci sono 23 milioni per il dragaggio dei canali e riportare il pescaggio a 12 metri di profondità: manca ancora la nuova versione del Protocollo fanghi per stabilire come smaltire i sedimenti estratti e manca il progetto per interventi a Malamocco e nell' isola di Tresse. © RIPRODUZIONE RISERVATA.



La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

dopo porto e comune

Vincolo sulle navi in Bacino anche Vtp fa ricorso al Tar

Il vincolo chiesto da Franceschini prima e Bonisoli poi non è mai diventato operativo, per i ricorsi al Tar di **Porto** e Comune. Ma ora che il pronunciamento si avvicina, e con esso la possibilità che le grandi navi vengano bloccate, Vtp si aggiunge al ricorso: «Lede i nostri diritti, è come avere un parcheggio e non poterlo utilizzare». MANTENGOLI / A PAG. 17.



La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

il business del turismo

Stop grandi navi in Bacino Vtp al Tar contro il vincolo

La società che gestisce le crociere si aggiunge ai ricorsi di Porto e Comune «Lede i nostri diritti, è come avere un parcheggio ma non poterlo raggiungere»

Vera Mantengoli Venice Terminal Passeggeri ha fatto ricorso contro la proposta del Mibac di istituire un vincolo culturale sul Canale della Giudecca, come già avevano fatto **Porto** con il ricorso gerarchico e Regione e Comune al Tar. Il ricorso della società che gestisce le navi crociera arriva ora per motivi tecnici, come fanno sapere. Mentre Comune, Regione e **Porto** erano soggetti direttamente interessati, Vtp ha dovuto dimostrare che anche la società, indirettamente, lo era. Se infatti il vincolo, proposto per la prima volta dal ministro Dario Franceschini prima del suo successore Alberto Bonisoli che poi però di fatto lo aveva portato avanti, divenisse realtà senza un'alternativa, la società si troverebbe senza strumenti per tutelare i suoi azionisti. Per capirsi: se il vincolo, che non è ancora diventato attivo, si concretizzasse, le navi da crociera non potrebbero più passare per il Bacino di San Marco. E dove passerebbero? Proprio perché non c'è ancora una soluzione Vtp spiega che ha deciso di fare ricorso, ma prima ha dovuto dimostrare di essere interessata, poi fare richiesta di accesso agli atti, aspettare di leggere i documenti e poi agire. La possibilità di presentare ricorso iniziava in questi giorni. La società non ha perso tempo e, spiega, i motivi sono da ricercarsi nel fatto che ha il dovere di tutelare gli azionisti nei confronti di una potenziale norma che rischia di ledere chi fa parte della società. «È come avere un parcheggio, ma una legge che ti impedisce di arrivarci», dicono. Quando Franceschini a settembre scorso ha ripreso il ruolo che prima era decaduto con l'avvento del governo giallo verde, la prima cosa che ha detto è stata infatti che avrebbe tolto le navi da San Marco entro la fine del suo mandato. Queste parole hanno quindi confermato la volontà del ministro di portare avanti la proposta avviata nel precedente mandato. Per ora, come si sa, sono passati però anni da quando sembrava che le grandi navi non potessero più passare in Bacino. Il riferimento è al famoso decreto Clini Passera del 2012, mai entrato in vigore in quanto non era pronta un'alternativa, come oggi. Immaginando degli scenari futuri il ricorso fatto da Vtp potrebbe bloccare il divieto di passaggio in Bacino di San Marco fino a quando non verrà individuata e realizzata un'alternativa. La domanda ora non riguarda però solo i tempi, ma anche dove e come. Si sa che attualmente sul banco ci sono diverse ipotesi, da Marghera alle banchine di Fusina, passando per il Duferco al Lido. In mezzo c'è il dibattito sullo scavo del canale Vittorio Emanuele, ma anche sulla fragilità stessa della laguna. Il 20 gennaio si riunirà il Comitato, ma non si sa ancora se ne uscirà qualcosa. Intanto qualche giorno fa il Comitato No grandi navi e i Fridays for Future hanno annunciato che scenderanno di nuovo per le calli per protestare al grido "fuori le navi dalla laguna". La notizia della proposta del vincolo era tornata alla ribalta proprio un anno fa, quando l'allora Bonisoli aveva portato avanti l'iniziativa di Franceschini. Alla fine il vincolo non è mai stato applicato, facendo però capire che il Mibac aveva un'arma potente nel caso in cui non si fossero trovate soluzioni in tempi ragionevoli. --© RIPRODUZIONE RISERVATA.



La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

DOPO L' ADDIO DELLE NAVI CINESI

La rabbia dei sindacati: «Canali da dragare Ora basta, siamo pronti a bloccare il Porto»

La mobilitazione dei lavoratori: «Da due anni ci sono solo chiacchiere». Interrogazione della Lega al ministro Costa

Francesco Furlan «Se non si inverte la rotta rischiamo di assistere alla lenta morte del **Porto** di **Venezia**. Nel 2019 abbiamo perso 130 navi, ora la notizia, ed è disastro annunciato, dell' addio della linea Ocean Alliance dalla Cina. Se non si fa la manutenzione del **Porto** le navi non entrano, punto. Tutto il resto sono chiacchiere. Ora siamo pronti a bloccare il **porto** con uno sciopero». Renzo Varagnolo è il segretario generale della Filt Cgil del Veneto. La sua preoccupazione per il futuro del **Porto** è condivisa dai suoi colleghi della Fit Cisl e della Uil Trasporti. Dopo la notizia che la Ocean Alliance (l' alleanza formata dalle principali società di trasporti di container) ha annunciato l' annullamento della toccata del **porto** di **Venezia**, a partire dal mese di aprile, ieri pomeriggio i rappresentanti dei sindacati di categoria si sono sentiti. E sono pronti a riprendere quella mobilitazione che già avevano annunciato - in calendario c' erano tre giorni di sciopero - ma che avevano poi congelato quando, dalla commissione di Salvaguardia, era arrivato il via libera per l' ampliamento dell' isola delle Tresse, necessario per depositare i fanghi raccolti con il dragaggio dei canali. Anche se Ocean Alliance non ha fornito motivazioni in merito alla scelta di abbandonare **Venezia**, è chiaro che l' incertezza sulla possibilità di accesso delle navi container da 6.500 Teu - e in previsione da 8.500 - con il pescaggio ridotto, lo scorso ottobre, a 10,20 metri, ha suggerito alle società di tenersi alla larga da **Venezia** e di far arrivare altrove, ad esempio a Trieste, le merci provenienti dalla Cina e dall' Est asiatico. «E' da due anni che si sta discutendo dell' accessibilità al **Porto**», incalza Varagnolo, «e qui non stiamo parlando non di nuovi lavori, ma di semplice manutenzione, interventi ritenuti ordinari e normali in qualsiasi **porto**. Ma non qui». I lavoratori portuali hanno voglia di farsi sentire. Aver perso la linea transoceanica rischia di declassare il **Porto**. Le società di spedizione sono preoccupate perché vendere i traffici a spezzatino - con i container rimbalzati da un **porto** all' altro - è molto più difficile che vendere un trasporto diretto per Shanghai o Singapore. Il presidente del **Porto** Musolino ha stimato in un milione di euro - inteso come ricchezza generata tra tutti gli operatori - la perdita di fatturato per ogni toccata persa. E considerato che le toccate all' anno sono circa 50 (anche se nel 2019 sono state un po' meno) c' è il serio rischio di mandare in fumo se non proprio 50 milioni di euro una buona fetta del fatturato delle aziende che si occupano della movimentazione dei container. Un' occasione importante di confronto poteva essere il prossimo 23 gennaio, nel corso di un convegno organizzato dall' Autorità portuale sul ruolo del **Porto** nell' economia del Veneto. In un primo momento era atteso anche il ministro dei Trasporti, Paola De Micheli. Ma pare proprio che, per altri impegni presi, il ministro non ci sarà. Il caso **Venezia** intanto arriva anche a Roma. La deputata della Lega, Ketty Fogliani, ha infatti presentato un' interrogazione al ministero dell' Ambiente, Sergio Costa. «I danni causati dal governo giallofucsia sono numerosissimi e gravissimi come il danno di oltre 50 milioni di euro causato dall' annunciato addio da parte dei cinesi. Il problema è ovviamente legato all' inaccettabile immobilismo dei 5 stelle. Per sboccare il protocollo fanghi, fermo a causa dell' incapacità dei grillini, ho fatto predisporre un' interrogazione parlamentare urgente che rivolgerò al ministro Sergio Costa affinché riprenda la questione e sbocchi immediatamente





La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

questa dannosa situazione e si attivi per l' approvazione del protocollo fanghi». --© RIPRODUZIONE RISERVATA.

La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

AL LAVORO

Le società si organizzano con le "feeder" Navi più piccole per smistare le merci

Con l' addio delle toccate della Ocean Alliance dalla Cina e dell' Asia, **Venezia** resterà un **porto** appetibile, ma più difficile da vendere sul mercato. «Un conto è vendere a un cliente una linea diretta con la Cina», confida un operatore del settore degli spedizionieri, «un conto è vendere un trasporto in cui il container deve scendere da una nave in un **porto** per risalire su un' altra nave. La merce viaggia lo stesso, per carità, ma in modo diverso». Le navi da 6.500 teu arriveranno fino alla fine di marzo al terminal Vecon, poi da aprile **Venezia** non sarà più nelle mappe delle navi transoceaniche. Questo non vuol dire però che le compagnie che fanno parte dell' alleanza lasceranno **Venezia**. La Cma Cgm, la Cosco Shipping Lines, la Evergreen Line e la Oocl si stanno organizzando per portare comunque le merci a **Venezia**, ma attraverso le navi feeder, ovvero i servizi con le navi più piccole che, dai porti d' arrivo delle grandi navi porta-container, poi smistano la merce. Dal **porto** del Pireo, gestito dalla cinese Cosco, dove vengono scaricati i container dei grandi mercantili nel **porto** greco, c' è già un servizio di trasferimento verso il **Porto** di **Venezia**. E in questi giorni si sta lavorando per portare i container che prima arrivavano con una sola grande nave potranno - anche se probabilmente non nelle stesse quantità - arrivare su navi più piccole. Anche perché sarà difficile riconquistare i cinesi in tempi rapidi. E nel medio e lungo periodo il gigantismo navale, per la conformazione della laguna, impedirà a **Venezia** di accedere ad alcuni mercati. -F.Fur.



La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

Mose, i rischi della messa in funzione

Leggiamo sulla Nuova Venezia dell' 11 gennaio scorso l' autorevole parere dell' ingegnere e professore Giorgio Croci sui rischi insiti nel mettere in funzione in tempi accelerati il sistema **Mose**, per i problemi legati alla risonanza sub- armonica delle paratoie e al dimensionamento e funzionalità dei gruppi cerniere-connettore, che noi, sulla base della nostra pluridecennale esperienza professionale, continuiamo a denunciare pubblicamente ormai da quasi venti anni (assieme ai molti altri problemi tecnici irrisolti della grande opera veneziana). Non comprendiamo però i motivi per i quali il professor Giorgio Croci, in quanto esperto del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici e che dichiara di aver "seguito il progetto **Mose** per molti anni", non abbia avuto prima di oggi l' occasione di denunciare da una posizione di "esperto ufficiale" queste sue importantissime perplessità che inficiano alla base la progettazione delle paratoie e delle loro connessioni alle basi di fondazione (la risonanza sub-armonica non consente il progetto delle paratoie!). Ricordiamo che nel 2006 fu proprio il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici a esprimere parere negativo sulla soluzione alternativa basata sulla "paratoia a gravità" da noi proposta e fatta propria dal Comune di Venezia, che nasceva proprio per risolvere efficacemente questi problemi, oltre a quelli della reversibilità che il **Mose** non rispetta. Oggi il professor Giorgio Croci propone una soluzione simile a quella che fu ipotizzata nel 1998 dal professor C. Mei e dal gruppo degli esperti internazionali chiamati ad asseverare il progetto di massima (legare tra loro le paratoie contigue) e che a suo tempo fu ignorata dal Consorzio e dal Comitato Tecnico di Magistratura, espressione del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici. La soluzione proposta dal professor Mei e quella che ci propone oggi il professor Croci richiedono una ri progettazione integrale delle paratoie e del loro modo di operare; tale ipotesi se fosse stata considerata fin dall' inizio del progetto, ne avrebbe condizionato la configurazione e le modalità di gestione operative e di manutenzione delle opere; oggi data l' avanzata costruzione delle opere e la evidente "irreversibilità" del **Mose** è una ipotesi che apre a ulteriori ed "infiniti" tempi di completamento dell' opera, e a futuri notevoli esborsi di denaro pubblico. Ci chiediamo inoltre se il professor Croci abbia seguito/valutato anche la progettazione del **Mose** basata esclusivamente sui risultati delle prove in vasca fatte a Voltabarozzo e se consideri la progettazione eseguita a regola d' arte e pronta per il suo collaudo. Siamo comunque d' accordo con il professore di dare al Consorzio tutto il tempo ritenuto necessario prima della sperimentazione al vero delle paratoie, perché questa accelerazione che è stata richiesta da tutte le parti non possa in futuro diventare un alibi in caso di danni irreversibili che, ci sembra, ha opportunamente prefigurato. Vincenzo Di Tella, Gaetano Sebastianie Paolo VielmolIngegneri veneziani.



A Venezia flessione dei container (-6% in Teu): sale Vecon e scende Tiv

Il porto di Venezia manda in archivio un 2019 contraddistinto da una flessione del 6% nel settore dei container con circa 592.000 Teu movimentati, rispetto ai 632.000 del 2018. Psa Venice, il terminal container operato da Vecon (Psa International) a Marghera, secondo quanto appreso da SHIPPING ITALY ha chiuso il 2019 con complessivi 310.054 Teus imbarcati e sbarcati, un dato in crescita del 2% rispetto al 2018 (303.997 Teu). Nello specifico, le importazioni di Psa Venice Vecon hanno subito una leggera flessione del 2% in Teu rispetto al 2018 per effetto principalmente dei numerosi blank sailing (cancellazioni delle partenze) che l'unico servizio diretto che scala Venezia della Ocean Alliance (Cma Cgm, Cosco, Evergreen e Oocl) ha messo in atto nel secondo semestre 2019. Le esportazioni, invece, hanno trainato il buon andamento durante tutto il 2019 concludendo l'anno con una crescita complessiva del +5% in Teu rispetto all'anno precedente. Nel corso del 2019 il terminal ha così riconquistato la leadership tra i terminal container dello scalo di Marghera a sfavore di Tiv che ha imbarcato e sbarcato circa 46.000 Teu in meno rispetto al 2018: da circa 328.000 a 282.000 Teu.

[Domenico](#) [Cristoforo](#) [Pelle](#) [Pubblicità](#) [Segui](#)
 f in





Il quotidiano on-line del trasporto marittimo

Nicola Capozzi - Direttore Responsabile

[NAVI](#) [PORTI](#) [SPEDIZIONI](#) [CAPITANI](#) [INTERVISTE](#) [POLITICHE ASSOCIAZIONI](#) [PIRE](#)

A Venezia flessione dei container (-6% in Teu): sale Vecon e scende Tiv



Il porto di Venezia manda in archivio un 2019 contraddistinto da una flessione del 6% nel settore dei container con circa 592.000 Teu movimentati, rispetto ai 632.000 del 2018.

Psa Venice, il terminal container operato da Vecon (Psa International) a Marghera, secondo quanto appreso da SHIPPING ITALY ha chiuso il 2019 con complessivi 310.054 Teus imbarcati e sbarcati, un dato in crescita del 2% rispetto al 2018 (303.997 Teu).

Ocean Alliance abbandona Venezia

Venezia non sarà più scalata dalla Ocean Alliance. Limitatamente all'Italia, è questa la principale novità della nuova pianificazione dei servizi di linea presentata nei giorni scorsi dall'alleanza formata da CMA CGM, Cosco Shipping Lines, Evergreen e Orient Overseas Container Line (OOCL). Il servizio AEM6, che collega la Cina e il sud est asiatico con l'Adriatico, non comprenderà infatti più il porto della Serenissima. Confermati invece gli scali nei porti italiani di Genova, La Spezia e Trieste. I primi due continueranno ad essere scalati nel servizio che collega la costa orientale degli USA con il Mediterraneo Occidentale, denominato MENA, e in quelli di collegamento tra l'Asia e il Mediterraneo. In particolare, Genova e La Spezia saranno toccati dal servizio AEM1, che segue la seguente rotazione: Qingdao, Shanghai, Ningbo, Kaohsiung, Hong Kong, Yantian, Singapore, canale di Suez, Pireo, La Spezia, Genoa, Fos, Valencia, Pireo, canale di Suez, Colombo, Singapore, Hong Kong, Qingdao. Il porto della Lanterna sarà interessato anche servizio AEM2, che toccherà nell'ordine: Qingdao, Pusan, Shanghai, Ningbo, Nansha, Yantian, Singapore, canale di Suez, Malta, Valencia, Barcellona, Fos, Genoa, Malta, Beirut, canale di Suez, Jeddah, Jebel Ali, Port Kelang, Xiamen, Qingdao. Trieste è stata invece confermata nella rotazione AEM6 (Shanghai, Ningbo, Pusan, Shekou, Singapore, canale di Suez, Malta, Koper, Trieste, Rijeka, Port Said West, canale di Suez, Jeddah, Port Kelang, Shekou, Shanghai). Complessivamente sono 39 i servizi attivati dalla Ocean Alliance nella sua fase 4, con una capacità complessiva di 3,76 milioni di TEU che sarà garantita dall'impiego di 320 navi portacontainer. La rete di servizi verrà attivata a partire da aprile.



Marghera perde la linea marittima diretta con l'Asia di Ocean Alliance

La Ocean Alliance di cui fanno parte i vettori marittimi Cma Cgm, Cosco Shipping Lines, Evergreen Line e Orient Overseas Container Line (Oocl) ha reso nota la programmazione delle proprie linee a partire dal prossimo mese di aprile nella quale risulta essere stato escluso il porto di Venezia. Confermati invece gli scali al Psa Genova Prà di Genova, al LSCT di La Spezia e al Trieste Marine Terminal di Trieste. Più precisamente Marghera è stata esclusa dagli scali previsti nella rotazione della linea AEM6, che manterrà invece le toccate in Adriatico a Koper, Trieste e Rijeka. Sempre sulle rotte fra Asia e Mediterraneo confermati anche gli scali della rotazione AEM1 a Genova e a La Spezia. Il capoluogo ligure è inserito anche nel servizio AEM2 sempre tra Far East e Mediterraneo. Per quanto riguarda poi le linee transatlantiche risulta confermato anche il servizio Mena che collega Europa e Stati Uniti toccando in Italia i porti di Genova e La Spezia. Più in generale la Ocean Alliance impiegherà in tutti i suoi collegamenti marittimi circa 320 portacontainer, per una capacità di stiva complessiva pari a 3,76 milioni di Teu, rispetto a circa 330 navi per una capacità di 3,8 milioni di Teu nella precedente programmazione. Le ragioni che hanno portato all'esclusione del porto di Marghera dai servizi diretti fra Asia e Mediterraneo di Ocean alliance non sono state rese noti ma è probabile che la delicata questione dei pescaggi, che limitano l'ingresso delle grandi navi in laguna, abbia avuto un ruolo importante nelle scelte dei vettori marittimi. Nel 2019 il porto di Venezia ha già subito un calo dei Teu movimentati pari al 6% e questa flessione rischia di aumentare nell'anno in corso.



Shipping Italy.it logo and navigation menu: Home, Porti, Spedizioni, Carichi, Interviste, Politiche/Associazioni, News.

Il quotidiano on-line del trasporto marittimo

News: Marghera perde la linea marittima diretta con l'Asia di Ocean Alliance

La Ocean Alliance di cui fanno parte i vettori marittimi Cma Cgm, Cosco Shipping Lines, Evergreen Line e Orient Overseas Container Line (Oocl) ha reso nota la programmazione delle proprie linee a partire dal prossimo mese di aprile nella quale risulta essere stato escluso il porto di Venezia. Confermati invece gli scali al Psa Genova Prà di Genova, al LSCT di La Spezia e al Trieste Marine Terminal di Trieste.

Più precisamente Marghera è stata esclusa dagli scali previsti nella rotazione della linea AEM6, che manterrà invece le toccate in Adriatico a Koper, Trieste e Rijeka. Sempre sulle rotte fra Asia e Mediterraneo confermati anche gli scali della rotazione AEM1 a Genova e a La Spezia. Il capoluogo ligure è inserito anche nel servizio AEM2 sempre tra Far East e Mediterraneo. Per quanto riguarda poi le linee transatlantiche risulta confermato anche il servizio Mena che collega Europa e Stati Uniti toccando in Italia i porti di Genova e La Spezia. Più in generale la Ocean Alliance impiegherà in tutti i suoi collegamenti marittimi circa 320 portacontainer, per una capacità di stiva complessiva pari a 3,76 milioni di Teu, rispetto a circa 330 navi per una capacità di 3,8 milioni di Teu nella precedente programmazione. Le ragioni che hanno portato all'esclusione del porto di Marghera dai servizi diretti fra Asia e Mediterraneo di Ocean alliance non sono state rese noti ma è probabile che la delicata questione dei pescaggi, che limitano l'ingresso delle grandi navi in laguna, abbia avuto un ruolo importante nelle scelte dei vettori marittimi. Nel 2019 il porto di Venezia ha già subito un calo dei Teu movimentati pari al 6% e questa flessione rischia di aumentare nell'anno in corso.

FEDERAGENTI logo

Il Secolo XIX (ed. Savona)

Savona, Vado

La Provincia testa l' autovelox nel giorno dei Tir col carbone

Luisa Barberis La taratura dell' autovelox in prossimità della galleria Fugona, programmata (neanche a farlo apposta) nel giorno in cui è partita la spola dei camion del carbone dal porto di Savona ai parchi di Bragno, spiazza gli automobilisti e alimenta la protesta. Per effettuare il controllo i tecnici di Palazzo Nervi hanno consentito la circolazione solo sulla corsia verso Savona, deviando il traffico da Savona verso la valle sulla strada vecchia che attraversa Altare, dove pure è aperto un cantiere regolato da semaforo. Il disagio è durato meno di un' ora, ma tanto è bastato per alimentare le lamentele anche degli abitanti, che improvvisamente hanno visto sfilare i camion carichi di carbone sotto alle loro finestre, insieme a un' inconsueta colonna di auto. Il fuori programma è iniziato intorno alle 15,30, dopo una giornata relativamente tranquilla dal punto di vista del traffico. Ieri mattina era iniziato il trasferimento delle 30 mila tonnellate di carbone, sbarcato dalla nave "Carolina Bol ten" al Terminal Alti Fondali, con 25 mezzi impegnati a effettuare quattro viaggi ciascuno (il ritorno è a vuoto) lungo la provinciale 29 del Cadibona per un totale di 120 viaggi al giorno, almeno fino a sabato. Pur sommandosi al maggior numero di auto in circolazione per il mercato settimanale, i mezzi pesanti non hanno dovuto fare i conti con il passaggio dei croceristi, visto che un calendario favorevole prevede la presenza di una nave di Costa soltanto al sabato. L' inconveniente della galleria Fugona, ha però sollevato ancora una volta la necessità di individuare soluzioni alternative. «Capiamo benissimo la necessità di Funivie di trasferire il carbone - spiega il sindaco di Altare Roberto Briano - E per un' ora possiamo sopportare una deviazione del traffico, ma è chiaro che a lungo termine andrebbe considerata anche la possibilità di trasportare la merce via ferrovia».



Il Secolo XIX (ed. Savona)

Savona, Vado

Il Campus, cui era stato affidato lo studio da industriali e Comune, non ha ricevuto contributi per verificare gli attuali flussi di auto

Traffico, il piano nasce già vecchio: dati del 2014

Silvia Campese / **SAVONA** Anno zero per il traffico cittadino. Mentre scoppia la bagarre politica sulla presentazione ufficiale del Piano della viabilità del vicesindaco Arecco, dal Campus, che era stato incaricato di effettuare uno studio sui flussi del traffico, fanno sapere: «La simulazione è pronta. Ma si basa sui dati del 2014». Nuovo impasse per la rete stradale del Comune di **Savona**. In un momento particolarmente difficile, dove le strade cittadine rischiano il tracollo al passaggio dei tir, carichi di carbone, in direzione Cairo, nulla di nuovo si muove. L' atteso studio dei flussi di traffico, commissionato dall' Unione Industriali provinciale al Campus di **Savona**, per un importo di settemila euro, è al palo. O meglio, è stato realizzato il simulatore, che riproduce la realtà viaria cittadina: si tratta di un sistema all' avanguardia, realizzato dall' équipe della docente Simona Sacone, anche presidente di Tpl Linea, in grado di riprodurre, con l' immissione delle informazioni necessarie, le reazioni in tempo reale. Non sono, però, stati rilevati nuovi dati sui flussi in entrata e in uscita da **Savona**: gli unici disponibili sono quelli del 2014, che risalgono alle rilevazioni del Pumt, il piano della mobilità. Dati di sei anni fa: un periodo troppo lungo, in cui le modifiche sopraggiunte per quanto riguarda i traffici del **porto Savona -Vado** sono notevoli. Senza contare quello che accadrà a breve: la piattaforma Maersk opererà a pieno regime, mentre l' infrastruttura delle Funvie, per un anno, verrà sostituita dal transito dei tir. Tutti aspetti che non potranno essere presi in considerazione nella simulazione dell' Ateneo. Con il rischio che il lavoro non apporti informazioni nuove. «Come ci è stato chiesto - dice la docente Simona Sacone- abbiamo messo a punto il sistema di simulazione. Non abbiamo, però, nuovi dati. Abbiamo sperato, sino all' ultimo, di poter far confluire ulteriori finanziamenti sul progetto, in modo da installare rilevatori di traffico, da posizionare su alcune delle arterie principali, a ponente e levante. I fondi, però, non sono arrivati né altri enti hanno contribuito». La presidente di Tpl resta ottimista. «L' attenzione sul tema del traffico è alta - dice- Confidiamo nell' impegno dei soggetti del territorio, affinché investano per rendere completo il lavoro di progettazione». A queste condizioni, però, la fotografia del traffico resta ferma a sei anni fa. «Ci era sembrata una buona idea quella del sindaco con Unione Industriali e Campus di aggiornare lo studio sui flussi del traffico per la redazione di un piano adeguato - dice la capogruppo del Pd a Palazzo Sisto, Elisa Di Padova- Se i dati, però, non sono aggiornati non comprendiamo il senso dell' operazione. Sarebbe bene fermarsi, prendere il tempo necessario e realizzare una simulazione con dati davvero aggiornati. Informazioni che, a questo punto, dovrebbero dettare le indicazioni per stilare il piano del traffico. Attendiamo la presentazione del Piano di Arecco. E speriamo, per entrambe le partite, che non sia trattata di una dispersione di tempi, energie e risorse». -



Il Secolo XIX (ed. Savona)

Savona, Vado

Ancora polemica politica sul documento redatto da Arecco Meles (M5S): «Non esistono atti ufficiali, non c'è alcun progetto»

Gli industriali: «Il Porto collabori indicando i veicoli in transito»

Chiederemo all' **Autorità Portuale** di **Sistema** di fornire al Campus i dati aggiornati, in entrata e in uscita, dei mezzi dai porti di Vado e Savona». È questo il commento del direttore dell'Unione Industriali di Savona, Alessandro Berta, rispetto alla notizia del mancato studio dei flussi di traffico, propedeutico a rendere efficace il simulatore della viabilità. «Il nostro ente - dice - si è impegnato a sostenere uno studio di simulazione, utile alle nostre aziende, ma anche alla città intera, in vista della preparazione di un Piano del traffico. Senza i dati aggiornati, il lavoro resta incompleto. Avremmo auspicato, da parte di altri soggetti, maggior impegno al raggiungimento dell'obiettivo e rinnoviamo tale invito, affinché lo studio possa essere davvero utile per la città». Secondo Berta, un primo passo sarà la richiesta di una collaborazione fattiva da parte dell' **Autorità portuale**. «Chiederemo che l' **Autorità** di **Sistema** - dice - renda disponibili le proprie informazioni per quel che riguarda l'accesso alle infrastrutture di Savona e Vado da parte dei mezzi. Si tratta di un dato importante, fondamentale per una simulazione che sia davvero aderente al quadro attuale del traffico». Intanto, il vicesindaco Massimo Arecco ha consegnato ufficialmente il Piano del traffico ai membri del consiglio comunale per avviare la discussione. «Ora i consiglieri - dice - possono studiare e approfondire il documento ufficiale». La minoranza ha chiesto l'immediata convocazione di una commissione. «Sono imbarazzato - il commento di Manuel Meles, Cinque Stelle- dall'usare una seduta istituzionale per illustrare un documento, che esiste solo sul blog della Lega. Agli atti ufficiali, quelli che contano, quelli giuridicamente efficaci, non esiste nemmeno l'intestazione di un affidamento a un progettista: i piani del traffico, oltre a richiedere tempo e procedure lunghe e complesse, vengono prima di tutto elaborati da professionisti. Non certo da sconosciuti personaggi dalle dubbie competenze». - S. C.



Savona. Piano del traffico, il vicesindaco Arecco: "Ora si entri politicamente nel merito"

"Savona ed il territorio limitrofo non possono più attendere"

"Ora si entri nel vivo". Così Massimo Arecco, vicesindaco di Savona, sul piano del traffico. "Il percorso fatto fin qui è stato lungo - prosegue il vicesindaco - analisi, studi, presentazione a tutte le parti interessate, comprese naturalmente le varie categorie, i Comuni, ecc. A tutti è stata inoltrata copia della bozza al fine di ricevere eventuali osservazioni tecniche. Ora si deve avviare il confronto politico: Savona ed il territorio limitrofo non possono più attendere. Il problema della viabilità è reso oggi ancora più cogente dalle numerose e rilevanti problematiche infrastrutturali che affliggono l'intera provincia ed in particolar modo i traffici da e per il Porto di Savona - Vado". "Ora i Consiglieri - conclude Arecco - possono ufficialmente studiarlo ed approfondirlo, in attesa di poterlo presentare in Commissione avviando, in tal modo, la discussione politica propedeutica all'inizio di quel futuro percorso, che consegnerà alla città un nuovo e definitivo piano del traffico, in cui, per la prima volta, vengano affrontati con una visione globale i temi della mobilità pubblica, dei parcheggi di cornice, delle piste ciclabili, delle nuove zone pedonali, del traffico pesante in entrata ed uscita dai porti di Savona e Vado ligure, ecc..".



Il Secolo XIX

Genova, Voltri

Crociere, record storico di passeggeri per Genova

Per il **porto di Genova** il 2019 ha segnato il record storico con 1.350.000 crocieristi accolti nei terminal di Stazioni marittime spa, in crescita del 33,42% sull'anno precedente. Le previsioni per il 2020 parlano di un altro incremento fino 1.400.000. Sono aumentati anche i passeggeri dei traghetti, arrivati a quota 2.170.000, 89 mila in più del 2018, grazie alla crescita dei viaggiatori sulle linee per la Sardegna, mentre sono diminuiti sulle rotte per Palermo, il Nord Africa e la Corsica. In tutto fra traghetti e crociere, il numero totale di passeggeri, secondo i dati di Stazioni marittime, è salito a oltre 3,5 milioni, pari a un incremento di 427 mila unità.



Le crociere Risultato storico di Stazioni Marittime

Per il **porto** di **Genova** il 2019 ha segnato il record storico con 1,35 milioni di croceristi accolti nei terminal di Stazioni marittime, in crescita del 33,42% rispetto all'anno precedente e le previsioni per il 2020 parlano di un ulteriore incremento fino 1,4. Sono aumentati anche i passeggeri dei traghetti, arrivati a quota 2,17 milioni, 89 mila in più del 2018, grazie alla crescita dei viaggiatori sulle linee per la Sardegna, mentre sono diminuiti sulle rotte per Palermo, il Nord Africa e la Corsica. In tutto fra traghetti e crociere, il numero totale di passeggeri, secondo i dati di Stazioni Marittime, è salito a oltre 3,5 milioni, pari a un incremento di 427 mila unità. Per le crociere, primo posto per Msc Crociere che ha trasportato 1,1 milioni di passeggeri, con 203 toccate nave, seguita da Costa Crociere (confermato la presenza a **Genova** per i prossimi 3 anni) con 41 toccate per un totale di 178 mila passeggeri.



1.350.000 crocieristi a Genova nel 2019, è record

Per il porto di Genova il 2019 ha segnato il record storico con 1.350.000 crocieristi accolti nei terminal di Stazioni marittime spa, in crescita del 33,42% rispetto all' anno precedente e le previsioni per il 2020 parlano di un ulteriore incremento fino 1.400.000. Sono aumentati anche i passeggeri dei traghetti, arrivati a quota 2.170.000, 89 mila in più del 2018, grazie alla crescita dei viaggiatori sulle linee per la Sardegna, mentre sono diminuiti sulle rotte per Palermo, il Nord Africa e la Corsica. In tutto fra traghetti e crociere, il numero totale di passeggeri, secondo i dati di Stazioni Marittime, è salito a oltre 3,5 milioni, pari a un incremento di 427 mila unità. Per le crociere, primo posto per Msc crociere che ha trasportato 1.100.000 passeggeri nel porto di Genova, con 203 toccate nave e nel 2020 porterà sotto la Lanterna anche la nuova nave Msc Virtuosa. Al secondo Costa Crociere (confermato la presenza a Genova per i prossimi 3 anni) con 41 toccate per un totale di 178 mila passeggeri.



Crociere: 2019 da record per Genova con 1.350.000 passeggeri

In crescita del 33%. Boom anche per i traghetti

(ANSA) - GENOVA, 13 GEN - Per il porto di Genova il 2019 ha segnato il record storico con 1.350.000 crocieristi accolti nei terminal di Stazioni marittime spa, in crescita del 33,42% rispetto all' anno precedente e le previsioni per il 2020 parlano di un ulteriore incremento fino 1.400.000. Sono aumentati anche i passeggeri dei traghetti, arrivati a quota 2.170.000, 89 mila in più del 2018, grazie alla crescita dei viaggiatori sulle linee per la Sardegna, mentre sono diminuiti sulle rotte per Palermo, il Nord Africa e la Corsica. In tutto fra traghetti e crociere, il numero totale di passeggeri, secondo i dati di Stazioni Marittime, è salito a oltre 3,5 milioni, pari a un incremento di 427 mila unità. Per le crociere, primo posto per Msc crociere che ha trasportato 1.100.000 passeggeri nel porto di Genova, con 203 toccate nave e nel 2020 porterà sotto la Lanterna anche la nuova nave Msc Virtuosa. Al secondo Costa Crociere (confermato la presenza a Genova per i prossimi 3 anni) con 41 toccate per un totale di 178 mila passeggeri. Terza Princess cruises con 10 toccate e circa 28 mila passeggeri. La compagnia americana Disney Cruise Line, con 3 scali ha portato circa 7.500 passeggeri. Il 2019 ha registrato in tutto 281 toccate nave con esattamente 1.349.370 crocieristi, di cui 711.500 home port e 637.870 in transito. Tornando ai traghetti, oltre ai passeggeri (esattamente 2.268.721) è cresciuto il numero delle auto (748.042, +4,31%) e delle moto (+4,85%) mentre è diminuito il traffico commerciale (-4,62%). Le previsioni per il 2020 sono di un ulteriore incremento dei dati di traffico traghetti, circa il 2% in più. (ANSA).



Stazioni Marittime: 2019, record storico di crocieristi

Nel 2020 il traffico crociere dovrebbe registrare ancora un incremento

Con 1.349.370 (+33,42% rispetto al 2018) crocieristi transitati nei terminal di Stazioni Marittime il 2019 registra un record assoluto per il porto di Genova : migliore risultato storico dopo il record di 1.050.000 crocieristi del 2013. Incremento anche per il traffico traghetti, passato da 2.080.447 nel 2018 a 2.168.721 nel 2019 (+88.274 unità, pari al +4,24%). Aumentano i passeggeri per la Sardegna, mentre diminuiscono Palermo, Nord Africa e Corsica. Guardando ai dati totali crociere e traghetti, nel 2019 si sono registrati 3.518.091 passeggeri contro i 3.091.845 del 2018 (+ 426.246 pax, pari a +13,8%). Per il 2020 si prevede un contenuto incremento del traffico traghetti, con valori che si attesteranno su una percentuale del 2%. Il traffico crociere dovrebbe registrare ancora un incremento: nel 2020 verranno movimentati 280 scali con circa 1.400.000 di crocieristi, di cui 750.000 home port e 650.000 transiti. Msc confermerà il suo ruolo di maggiore operatore a Genova , portando circa 1.170.000 passeggeri con 204 scali. Confermata l' ammiraglia Msc Grandiosa con 46 scali da gennaio a novembre, dall' autunno 2020 sarà posizionata su Genova la nuova nave Msc Virtuosa, a riprova dell' importanza che ricopre il porto di Genova nei piani di espansione della Compagnia. Costa Crociere posizionerà tutti i venerdì da marzo a novembre la Costa Pacifica su Genova . Con le tocche di altre navi della compagnia, Costa Crociere porterà 41 scali e 170.000 passeggeri circa. La società ha confermato la presenza a Genova anche per i prossimi tre anni.



Record di crocieristi per Stazioni Marittime

Nel 2019 registrati 3.518.091 passeggeri tra crociere e traghetti

Massimo Belli

GENOVA Record di crocieristi nei terminal di Stazioni Marittime Spa. Con il mese di Dicembre si è infatti chiuso un 2019 dal deciso andamento in positivo per quanto riguarda il traffico crociere e da un incremento del traffico dei passeggeri traghetto nel porto di Genova. Guardando ai dati totali crociere e traghetti, nel 2019 si sono registrati 3.518.091 passeggeri contro i 3.091.845 del 2018 (+ 426.246 pax, pari a + 13,8%). Secondo le statistiche rese note dalla società che gestisce il traffico passeggeri di Genova, quelli delle crociere sono passati da 1.011.398 nel 2018 a 1.349.370 nel 2019 (+ 337.972, pari a + 33,42%). Il numero dei passeggeri dei traghetti ha registrato un buon incremento, passando da 2.080.447 nel 2018 a 2.168.721 nel 2019 (+ 88.274 unità, pari al + 4,24%). Traffico crociere Il 2019 ha registrato 281 toccate nave con 1.349.370 crocieristi, di cui 711.500 home port e 637.870 in transito, in forte incremento rispetto al 2018 (+ 337.972 passeggeri). Da notare che, mentre l'incremento dei passeggeri home port rispetto all'anno precedente si attesta al 26%, l'aumento dei passeggeri in transito registra una percentuale decisamente più alta, pari al 43% circa, confermando la tendenza in corso da tempo di un aumento progressivo della quota rappresentata dai crocieristi in transito. La società inoltre sottolinea che nel 2019 le persone in transito hanno rappresentato il 47,3% del totale dei crocieristi, mentre nel 2018 la percentuale era del 44%, nel 2017 del 41,6%, nel 2016 del 37% e nel 2015 del 33,3%. In cinque anni l'incidenza dei passeggeri in transito sul totale dei crocieristi annuali movimentati è incrementata di 14 punti. Sempre importante e maggioritaria la presenza di Msc Crociere, che nel 2019 ha portato nei terminal genovesi 203 toccate con oltre 1.100.000 passeggeri, confermando la leadership del traffico crociere nel porto di Genova. Di rilievo anche i numeri registrati da Costa Crociere, che ha scalato settimanalmente con una nave per l'intera stagione il Porto di Genova, portando un totale di 41 toccate e oltre 178.000 passeggeri. Terza compagnia per navi e passeggeri movimentati è stata la Princess Cruises, con 10 toccate e oltre 28.000 passeggeri circa. Da porre in rilievo la conferma della presenza a Genova della Disney Cruise Line, con 3 scali effettuati per un totale di circa 7.500 passeggeri transitati. Traffico traghetti Circa il traffico traghetti, il 2019 ha chiuso con un discreto incremento rispetto all'anno precedente, ad eccezione del traffico commerciale. In dettaglio, i passeggeri sono stati 2.168.721 (+ 4,24%); auto 748.042 (+ 4,31%); moto 58.568 (+ 4,85%); metri lineari 1.793.116 (- 4,62%). Rispetto al 2018 sono stati movimentati circa 88.274 passeggeri in più. La Sardegna ha registrato un significativo incremento pari a oltre 108.000 unità rispetto al 2018, mentre per contro le altre destinazioni hanno subito dei cali: la Sicilia ha registrato circa 11.000 pax in meno, la Corsica 5.000, il Nord Africa 4.800 circa. Il traffico commerciale ha chiuso in flessione (- 87.000 metri lineari circa). Previsioni traffico 2020 Dopo il record di crocieristi nell'anno appena concluso, per il 2020, Stazioni Marittime Genova prevede un contenuto incremento del traffico traghetti, con valori che si attesteranno su una percentuale del 2%. Il traffico crociere invece dovrebbe registrare ancora un incremento: nel 2020 verranno movimentati 280 scali con circa 1.400.000 di crocieristi, di cui 750.000 home port e 650.000 transiti. Msc confermerà il suo ruolo di maggiore operatore a Genova, portando circa 1.170.000 passeggeri con 204 scali. Confermata l'ammiraglia Msc Grandiosa



con 46 scali da Gennaio a Novembre, dall'autunno 2020 sarà posizionata su Genova la nuova nave Msc Virtuosa, a riprova dell'importanza che ricopre il porto di Genova nei piani di espansione della compagnia. Costa Crociere posizionerà tutti i Venerdì da Marzo a Novembre la Costa Pacifica su Genova. Insieme a toccate di altre navi della compagnia, Costa Crociere porterà 41 scali e 170.000 passeggeri circa, confermando la sua presenza a Genova anche per i prossimi



Messaggero Marittimo

Genova, Voltri

tre anni.

Lo scorso anno il traffico delle crociere nel porto di Genova ha raggiunto un livello record

I passeggeri dei traghetti sono stati 2,17 milioni (+4,2%) Nel 2019 il traffico dei passeggeri nel porto di Genova, che è gestito da Stazioni Marittime Spa, è stato di 3,52 milioni di persone, con un incremento del +13,8% sull' anno precedente. L' attività nel segmento delle crociere ha registrato un nuovo record storico con un totale di 1,35 milioni di passeggeri (+33,4%) e in aumento è risultato anche il traffico dei passeggeri dei traghetti che è ammontato a 2,17 milioni di unità (+4,2%). In particolare, lo scorso anno nel settore delle crociere il porto ligure ha totalizzato gli scali di 281 navi rispetto a 229 nel 2018 e il traffico dei passeggeri è risultato di 711mila crocieristi come home port (565mila nel 2018) e di 638mila crocieristi in transito (445mila nel 2018). «Da notare - ha osservato Stazioni Marittime presentando oggi i dati di traffico - che, mentre l' incremento dei passeggeri home port rispetto all' anno precedente si attesta al +26%, l' aumento dei passeggeri in transito registra una percentuale decisamente più alta, pari al +43% circa, confermando la tendenza in corso da tempo di un aumento progressivo della quota rappresentata dai crocieristi in transito. Da notare infatti che nel 2019 i passeggeri in transito hanno rappresentato il 47,3% del totale dei crocieristi, mentre nel 2018 la percentuale era del 44%, nel 2017 del 41,6%, nel 2016 del 37% e nel 2015 del 33,3%. In cinque anni l' incidenza dei passeggeri in transito sul totale dei crocieristi annuali movimentati è incrementata di 14 punti». Quanto al traffico portato nel porto di Genova dalle principali compagnie crocieristiche clienti dello scalo, nel 2019 le navi di MSC Crociere hanno effettuato 203 toccate (188 nel 2018) con oltre 1,1 milioni di passeggeri (946mila nel 2018), le navi di Costa Crociere, che lo scorso anno sono tornate a scalare il porto genovese, hanno realizzato 41 toccate e oltre 178mila passeggeri e quelle di Princess Cruises hanno effettuato 10 toccate (12 nel 2018) e oltre 28mila passeggeri così come nell' anno precedente. Stazioni Marittime ha evidenziato anche conferma della presenza a Genova della compagnia americana Disney Cruise Line che nel 2019 ha effettuato tre scali per un totale di circa 7.500 passeggeri transitati così come nell' anno precedente. Circa il traffico dei traghetti, i servizi da e per la Sardegna hanno movimentato il porto di Genova circa 1,13 milioni di passeggeri, in crescita del +10,6% rispetto a 1,02 milioni nel 2018, mentre le altre destinazioni hanno subito dei cali: la Sicilia, con 423mila passeggeri, ha registrato circa 11.000 unità in meno, la Corsica, con 198mila passeggeri, circa 5.000 in meno e le altre destinazioni (Nord Africa e Spagna), con 417mila passeggeri, circa 3.700 unità in meno. Complessivamente le auto trasportate dai traghetti sono state 748mila (+4,3%) e le moto 59mila (+4,8%). Il traffico commerciale, con 1,79 milioni di metri lineari, ha segnato una diminuzione del -4,6%. Per il 2020 Stazioni Marittime prevede un contenuto incremento del traffico traghetti, con valori che si attesteranno su una percentuale del +2%, mentre il traffico crociere dovrebbe registrare ancora un incremento: sono attesi 280 scali con circa 1,40 milioni di crocieristi, di cui 750mila come home port e 650mila in transito. MSC confermerà il suo ruolo di maggiore operatore a Genova portando circa 1,17 milioni di passeggeri con 204 scali. Costa Crociere posizionerà tutti i venerdì da marzo a novembre la nave Costa Pacifica su Genova e, assieme a toccate di altre navi della compagnia, nel 2020 verranno effettuati 41 scali per un traffico di 1,1milione passeggeri circa. Stazioni Marittime ha reso noto che Costa Crociere ha confermato la presenza a Genova anche per i prossimi tre anni.



Lo scorso anno il traffico delle crociere nel porto di Genova ha raggiunto un livello record

1 passeggeri dei traghetti sono stati 2,17 milioni (+4,2%)

Nel 2019 il traffico dei passeggeri nel porto di Genova, che è gestito da Stazioni Marittime Spa, è stato di 3,52 milioni di persone, con un incremento del +13,8% sull'anno precedente. L'attività nel segmento delle crociere ha registrato un nuovo record storico con un totale di 1,35 milioni di passeggeri (+33,4%) e in aumento è risultato anche il traffico dei passeggeri dei traghetti che è ammontato a 2,17 milioni di unità (+4,2%).

In particolare, lo scorso anno nel settore delle crociere il porto ligure ha totalizzato gli scali di 281 navi rispetto a 229 nel 2018 e il traffico dei passeggeri è risultato di 711mila crocieristi come home port (565mila nel 2018) e di 638mila crocieristi in transito (445mila nel 2018). «Da notare - ha osservato Stazioni Marittime presentando oggi i dati di traffico - che, mentre l'incremento dei passeggeri home port rispetto all'anno precedente si attesta al +26%, l'aumento dei passeggeri in transito registra una percentuale decisamente più alta, pari al +43% circa, confermando la tendenza in corso da tempo di un aumento progressivo della quota rappresentata dai crocieristi in transito. Da notare infatti che nel 2019 i passeggeri in transito hanno rappresentato il 47,3% del totale dei crocieristi, mentre nel 2018 la percentuale era del 44%, nel 2017 del 41,6%, nel 2016 del 37% e nel 2015 del 33,3%. In cinque anni l'incidenza dei passeggeri in transito sul totale dei crocieristi annuali movimentati è incrementata di 14 punti».

Quanto al traffico portato nel porto di Genova dalle principali compagnie crocieristiche clienti dello scalo, nel 2019 le navi di MSC Crociere hanno effettuato 203 toccate (188 nel 2018) con oltre 1,1 milioni di passeggeri (946mila nel 2018), le navi di Costa Crociere, che lo scorso anno sono tornate a scalare il porto genovese, hanno realizzato 41 toccate e oltre 178mila passeggeri e quelle di Princess Cruises hanno effettuato 10 toccate (12 nel 2018) e oltre 28mila passeggeri così come nell'anno precedente. Stazioni Marittime ha evidenziato anche conferma della presenza a Genova della compagnia americana Disney Cruise Line che nel 2019 ha effettuato tre scali per un totale di circa 7.500 passeggeri transitati così come nell'anno precedente.

Circa il traffico dei traghetti, i servizi da e per la Sardegna hanno movimentato il porto di Genova circa 1,13 milioni di passeggeri, in crescita del +10,6% rispetto a 1,02 milioni nel 2018, mentre le altre destinazioni hanno subito dei cali: la Sicilia, con 423mila passeggeri, ha registrato circa 11.000 unità in meno, la Corsica, con 198mila passeggeri, circa 5.000 in meno e le altre destinazioni (Nord Africa e Spagna), con 417mila passeggeri, circa 3.700 unità in meno.

Complessivamente le auto trasportate dai traghetti sono state 748mila (+4,3%) e le moto 59mila (+4,8%). Il traffico commerciale, con 1,79 milioni di metri lineari, ha segnato una diminuzione del -4,6%. Per il 2020 Stazioni Marittime prevede un contenuto incremento del traffico traghetti, con valori che si attesteranno su una percentuale del +2%, mentre il traffico crociere dovrebbe registrare ancora un incremento: sono attesi 280 scali con circa 1,40 milioni di crocieristi, di cui 750mila come home port e 650mila in transito. MSC confermerà il suo ruolo di maggiore operatore a Genova portando circa 1,17 milioni di passeggeri con 204 scali. Costa Crociere posizionerà tutti i venerdì da marzo a novembre la nave Costa Pacifica su Genova e, assieme a toccate di altre navi della compagnia, nel 2020 verranno effettuati 41 scali per un traffico di 1,1milione passeggeri circa. Stazioni Marittime ha reso noto che Costa Crociere ha confermato la presenza a Genova anche per i prossimi tre anni.



Linea condivisa: principale ufficio doganale porto Sampierdarena chiuso da oltre un mese

Pastorino chiama in causa Autorità portuale, Autorità doganale e il presidente della Regione

« Il principale ufficio doganale del Porto di Sampierdarena è chiuso ormai da oltre un mese per problemi infrastrutturali. E la gestione dei traffici marittimi è al limite, come denunciato dalle organizzazioni sindacali di categoria Fp CGIL, Fp Cisl, Confsal/unsa e Fip Ecofin». È quanto denuncia in una nota Linea Condivisa . «La chiusura dell' ufficio doganale - spiega il capogruppo in consiglio regionale di Linea Condivisa Gianni Pastorino - ci appare un fatto gravissimo. Stiamo parlando infatti del sito doganale di maggiore consistenza di tutta la Liguria. Di una delle sezioni più importanti d' Italia, che effettua circa 20mila controlli all' anno. Non è possibile che resti chiuso per oltre un mese a causa di infiltrazioni dovute a problemi infrastrutturali». Secondo Pastorino «La questione chiama in causa non solo l' **Autorità** doganale , che a nostro giudizio tarda a trovare una soluzione efficace e di corretta opertività doganale per i propri dipendenti che hanno diritto a condizioni dignitose e igieniche in cui operare, ma anche l' **Autorità portuale** di Genova: pensano forse di poter fare a meno di un sito doganale come quello attuale? A nostro avviso dovrebbe essere il primo partner a proporsi alle Dogane nel risolvere una situazione che rischia di determinare il blocco dell' operatività dello scalo di Sampierdarena». « Al presidente Toti - conclude Pastorino - chiediamo di occuparsene immediatamente dal momento che ha messo il suo uomo di fiducia, Paolo Emilio Signorini, a gestire l' **Autorità portuale**. È necessario un input politico chiaro che, in sinergia con l' Agenzia delle Dogane, trovi soluzioni a questo enorme pasticcio».



Genova24

Genova, Voltri

Porto di Genova, ufficio doganale a Sampierdarena chiuso da un mese per infiltrazioni

Nei giorni scorsi la denuncia dei sindacati. Gianni Pastorino (Linea Condivisa): "Autorità portuale intervenga subito"

Genova . Il principale ufficio doganale del Porto di Sampierdarena è chiuso ormai da oltre un mese per problemi infrastrutturali. E la gestione dei traffici marittimi è al limite, come denunciato dalle organizzazioni sindacali di categoria Fp CGIL, Fp Cisl, Confsal/unsal e Fip Ecofin. «La chiusura dell'ufficio doganale ci appare un fatto gravissimo - denuncia il capogruppo di Linea Condivisa Gianni Pastorino - Stiamo parlando infatti del sito doganale di maggiore consistenza di tutta la Liguria. Di una delle sezioni più importanti d' Italia, che effettua circa 20mila controlli all' anno. Non è possibile che resti chiuso per oltre un mese a causa di infiltrazioni dovute a problemi infrastrutturali». «La questione chiama in causa non solo l' **Autorità Doganale**, che a nostro giudizio tarda a trovare una soluzione efficace e di corretta operatività doganale per i propri dipendenti che hanno diritto a condizioni dignitose e igieniche in cui operare, ma anche l' **Autorità Portuale** di Genova: pensano forse di poter fare a meno di un sito doganale come quello attuale? A nostro avviso dovrebbe essere il primo partner a proporsi alle Dogane nel risolvere una situazione che rischia di determinare il blocco dell' operatività dello scalo di Sampierdarena». «Al Presidente Toti chiediamo di occuparsene immediatamente dal momento che ha messo il suo uomo di fiducia, Paolo Emilio Signorini, a gestire l' **Autorità Portuale** - conclude Pastorino - È necessario un imput politico chiaro che, in sinergia con l' Agenzia delle Dogane, trovi soluzioni a questo enorme pasticcio».



Genova

Ocean Alliance conferma gli investimenti sul porto

L'alleanza di armatori Ocean Alliance ha configurato la propria rete di servizi di linea che conferma Genova, La Spezia e Trieste. Il **porto** della Lanterna continuerà ad essere prescelto dai due servizi marittimi che collegano l'Asia con il Mediterraneo e dal transatlantico Mena tra il Mediterraneo occidentale e la costa orientale degli Usa. g.b. -



Ocean Alliance conferma le tre linee su Genova. Soppresse le toccate al porto di Venezia

(FERPRESS) - Genova, 13 GEN - L' alleanza armatoriale containerizzata Ocean Alliance ha presentato la nuova configurazione della propria rete di servizi di linea programmata per il 2020 che conferma gli scali ai porti italiani di Genova, La Spezia e Trieste già inclusi nella pianificazione 2019, mentre prevede la soppressione delle toccate al **porto di Venezia**, sinora compreso nella rotazione del servizio AEM6 Cina e il sud-est asiatico con l' Adriatico. Nella nuova programmazione non figura quale scalo diretto nell' ambito del network dell' alleanza che è formata dalle compagnie di navigazione CMA CGM, COSCO Shipping Lines, Evergreen Line e Orient Overseas ContainerLine (OOCL). Il **porto** di Genova continuerà ad essere scalato dai due servizi marittimi AEM1 e AEM2 che collegano l' Asia con il Mediterraneo e dal servizio transatlantico MENA che connette gli scali portuali del Mediterraneo occidentale con quelli della costa orientale degli USA. Nella rete di servizi Day 4 saranno impiegate circa 320 portacontainer per una capacità di stiva complessiva pari a 3,76 milioni di teu, rispetto a circa 330 navi per una capacità di 3,8 milioni di teu nella precedente programmazione Day 3.



ALLARME CONTINUO Autostrade, i problemi aumentano. Dogane chiuse da un mese

Infrastrutture, è solo peggiorata la situazione

Passati i giorni dell' emergenza, i problemi restano. Passati i periodi delle autostrade e dei viadotti chiusi, le condizioni delle strutture restano. Passato l' allarme urgentissimo delle barriere fonoassorbenti con la paralisi di Natale, restano scheletri metallici vuoti lungo le carreggiate e frastuono nelle case degli abitanti delle case vicine. La situazione è identica a prima della grande mobilitazione e del grande clamore. Senza entrare nel merito della decisione, ma in caso di revoca delle concessioni ad alcuni gestori i ponti sarebbero comunque «ammalorati», a rischio, e le volte delle gallerie continuerebbero a sbriciolarsi ovunque. In più adesso in porto, dopo tanti allarmi, è arrivato al punto di avere l' ufficio doganale chiuso per problemi strutturali degli uffici. La Liguria ha gestito tutte le emergenze in serie come meglio forse non si sarebbe potuto. Ma sa già di doversi preparare a gestirne delle nuove. Perché le cose non stanno cambiando. Basta percorrere le autostrade in questi giorni. Dopo almeno tre settimane senza maltempo, quasi senza una goccia pioggia o senza tempeste di vento. Autostrade per l' Italia ha smontato in tutta fretta i pannelli ritenuti pericolosi. Ma quei pannelli era stati installati dopo anni di battaglie anche legali vinte dai residenti che chiedevano di isolare il più possibile i rumori delle carreggiate. E che ora si ritrovano nelle condizioni di una decina di anni fa. O le gallerie che crollano. Calcinacci, pannelli o parti di volta anche voluminosi si stanno staccando da tunnel più o meno lungo tutte le tratte autostradali, non facendo differenza dal gestore che le ha in concessione. Nel nodo genovese, da giorni, campeggia un cartello che mette in guardia gli automobilisti da «allagamenti» sulla tratta. Allagamenti dopo tre settimane di sole. Segno inequivocabile che non è una questione di emergenza, o forse è proprio un' emergenza continua. La carreggiata allagata significa che la montagna che sovrasta una galleria è un serbatoio pieno d' acqua e che per di più l' impermeabilizzazione è compromessa. Inevitabile il peggioramento progressivo delle strutture e problemi crescenti con nuove piogge. Autostrade, ma non solo. A denunciare l' ennesimo caso clamoroso che riguarda la situazione infrastrutturale ligure è anche Gianni Pastori no, capogruppo regionale di Linea Condivisa, che fa pre sente come «il principale ufficio doganale del Porto di Sampierdarena sia chiuso ormai da oltre un mese per problemi infrastrutturali. E la gestione dei traffici marittimi sia al limite». Un ufficio da 20mila controlli l' anno nel primo porto d' Italia, chiuso per infiltrazioni d' acqua. Come se già non bastasse l' annosa carenza di personale a complicare e rallentare il la voro, cioè il transito delle merci, cioè la vita della principale azienda della Liguria. Gli appelli arrivano a questo punto da ogni parte politica. Pastorino non è un sodale del governatore Giovanni Toti, è un suo fiero avversario, ma non può fare a meno di notare come occorrono risposte a livello nazionale. Chiama in causa l' Agenzia delle Dogane, che è diretta emanazione del governo. Ovviamente chiede che intervenga anche l' **Autorità** di **Sistema** portuale, perché «dovrebbe essere il primo partner a proporsi alle Dogane nel risolvere una situazione che rischia di determinare il blocco dell' operatività



Il Giornale del Piemonte e della Liguria

Genova, Voltri

dello scalo di Sampierdarena». Ma la responsabilità prima resta quella del governo. Quello stesso governo che non risponde al grido d' allarme della Liguria, che manda gli spiccioli per far fronte a qualche danno, ma non affronta il caso Liguria nella sua completezza. Ecco perché un conto sono le risposte immediate, in emergenza, altro sono gli interventi strutturali. Così come non si può rispondere di pancia alla situazione attuale. Perché poi, passata l' enfasi, restano le opere con i loro problemi senza nessuno che li affronti. «A Bergamo è caduto un altro calcinaccio da una galleria che non era in concessione a nessuno ma fa parte della rete Anas», ha detto Toti intervenendo alla trasmissione «Centocittà» su Radio 1 Rai. Ma se è per questo anche nella stessa Liguria il ponte di Carasco crollato nel 2013 provocando due vittime non era delle Autostrade. Era del «pubblico» e il «pubblico» non aveva fatto nulla per evitare la tragedia. Per questo ancora Toti chiede di «capire che cosa è stato fatto per potenziare Anas se, come è scritto nella legge, sarà Anas a prendersi carico della rete autostradale». E chi farà la Gronda ad esempio. Perché i controlli restano comunque sempre in capo a quel Ministero dei Trasporti che evidentemente finora non è stato all' altezza del compito, sia su strade, sia su autostrade. Finita la gestione dell' emergenza, finite le inchieste e le reazioni di pancia della politica, restano le infrastrutture uguali a quelle di oggi. Le stesse di un anno fa, di mesi fa, dell' altro ieri. Si tapulla da una parte, viene giù qualcosa da un' altra.

Il Secolo XIX

Genova, Voltri

Cura del ferro al terminal Psa I treni merci aumenteranno del 50%

A fine mese l'inaugurazione del secondo binario, atteso da venticinque anni. Danesi: «Nel 2023 la nascita del grande hub logistico» Simone Gallotti / GENOVA Tutto è pronto per l'evento che «aspettiamo da quando è nato il terminal a Pra'. Da 25 anni». Gilberto Danesi, manager di Psa, guida la principale banchina del porto di Genova: sul lato mare è filato sempre tutto liscio, con investimenti e traffico in crescita. Ma sulla terra mancava il polmone ferroviario. Per ottenerlo Danesi ha dovuto lottare per anni: «Il primo passo della cura del ferro è stato fatto, ma siamo solo all'inizio». Il secondo binario nascerà ufficialmente mercoledì 29 («in anticipo sui tempi previsti di circa due settimane e persino con l'emergenza Morandi in atto» dice il manager portuale) con una cerimonia che sancirà l'inizio di un programma più ampio di potenziamento del terminal. PIÙ TRENI, MENO CAMION Il secondo binario consentirà di aumentare «anche de 50% le nostre prestazioni su ferrovia. E' l'inizio di una crescita della capacità sui binari che sarà completata nel giro di qualche anno e che porterà benefici anche sul fronte ambientale». Meno tir sulle strade, più treni. E per la Liguria e per la viabilità di Genova soprattutto, si tratta di un'alternativa per decongestionare le strade e per superare anche le difficoltà sulla rete autostradale. Rfi, la società di ferrovie che ha realizzato l'opera, ha annunciato un investimento di 25 milioni di euro per la cura del ferro sul terminal di ponente e Psa ha già comprato le gru adatte per sfruttare al meglio il raddoppio del binario, investendo così altri soldi nel porto di Genova. E a settembre potrà già iniziare la piena operatività, portando le coppie di treni «dalle 12 attuali a circa 18-20». IL MEGA HUB FERROVIARIO Il raddoppio di quel binario è però anche propedeutico al grande sogno, ora più vicino, inseguito da tempo da Danesi: il parco da sette binari da 750 metri che potrà essere realizzato solo dopo l'abbattimento del viadotto che collega il terminal all'autostrada. «Lo avremo entro il 2023» spiega Danesi rassicurato sulle date da Rfi. Il nuovo bypass per i camion dovrà essere realizzato tenendo conto della batteria di binari che «aumenterà ulteriormente la nostra operatività». Quando sarà pronta anche questa opera, Genova potrà competere con gli altri scali «guardando finalmente anche a Nord» dice Danesi. AREA DI CACCIA I treni da 750 metri sono necessari per attirare «più traffico dal Nord Europa. Sono i nostri mercati, quelli del sistema portuale della Liguria e noi saremo pronti. Ci presenteremo con tutte le carte in regola e potremo competere con il Northern Range. Anzi: quando il grande hub sarà realizzato, diventeremo l'operatore con il più grande terminal ferroviario di banchina di Italia e tra i maggiori in Europa. Nel Nord utilizzano le chiatte, noi potremo sfruttare il treno». Danesi corre, questa volta è persino ottimista sui tempi di realizzazione. Ed è convinto che con queste due mosse nel giro di tre anni, il terminal Psa di Pra' potrà diventare «leader nel Mediterraneo». -



il caso

Genova riparte ma investono solo gli altri

Dal Palasport all' Hennebique fino al rafforzamento di Carige, passando per la sanità privata e lo sport, i capitali a disposizione del territorio non arrivano dalla Liguria Eppure la liquidità disponibile potrebbe sostenere ogni operazione

di Massimo Minella Il Palasport? Pronto a rinascere. Il preliminare di cessione che porterà al recupero dell' impianto è già stato siglato nei mesi scorsi. A Brescia. L' Hennebique? Una sola offerta rimasta in gara e destinata ad arrivare fino in fondo, quella del colosso delle costruzioni Vitali. Di Peschiera Borromeo, Milano. L' ospedale degli Erzelli? Sarà necessario un nuovo bando di gara, ma Humanitas e San Donato, sanità lombarda, sembrano davvero gli unici soggetti privati in grado di farsi carico di un investimento da oltre 200 milioni di euro. E che dire del calcio? Gli ultimi genovesi al timone di Samp e Genoa sono, rispettivamente, la famiglia Garrone e l' ex presidente della Camera di Commercio e agente marittimo Gianni Scerni. Per non parlare della banca della città, la Carige, che (obbligatorio dirlo) di soldi in questi ultimi anni ai genovesi ne ha spillati una montagna, un aumento di capitale via l' altro. Adesso, per non affondare, la banca dei liguri si è consegnata al consorzio che riunisce tutti gli istituti italiani, il Fondo Interbancario, che ha concesso a Cassa Centrale Banca, holding del sistema cooperativo con base a Trento, l' opzione per acquistare tutta quanta la sua quota e diventare così proprietaria dell' 88% del capitale.

Eccola, la città che riparte. Perché sarebbe ingiusto dire che non accade. Ma riparte con i capitali " foresti", perché nelle principali operazioni legate al territorio, non c' è traccia di imprese e di famiglie genovesi. Questo non vuol certo dire che non ci sono soggetti locali che investono. Dal ' 94 a oggi, i terminalisti privati hanno iniettato nel porto di Genova oltre 650 milioni di euro, anche se ormai all' ombra della Lanterna il peso dei grandi gruppi internazionali di armamento, logistica e terminalismo marittimo e dei fondi è ormai preponderante e a resistere è soltanto un manipolo di famiglie legate all' economia del mare. C' è una presenza importante anche negli altri comparti, dall' industria alle costruzioni, fino al commercio, ma chi è nel business cerca comprensibilmente di difenderlo nel miglior modo possibile, lasciando perdere altri progetti. Finisce così per non sorprendere più di tanto il fatto che grandi operazioni di intervento urbano, come il waterfront di levante, o la rinascita della Genova a filo di costa, come per l' Hennebique, non abbiano trovato qui i loro capitali. Non importa? Per qualcuno è così, eppure qualche interrogativo è legittimo porsi. Soprattutto quando si assiste a preliminari di vendita o trattative che si stanno definendo. La bresciana Cds Holding, leader nello sviluppo immobiliare, che nei mesi scorsi si è aggiudicato acquisto e recupero del glorioso Palasport, dovrà perfezionare l' operazione entro l' estate, con un investimento stimato in una quindicina di milioni di euro. Dopo il progetto urbanistico operativo, fondamentale per la riqualificazione del primo tassello del mosaico che compone il waterfront di levante, ci saranno tutti gli altri passaggi. A investimento concluso, Cds stima una spesa complessiva, per il Palasport e gli spazi attigui, di 92 milioni. Nelle intenzioni del gruppo, si passerà da un edificio sostanzialmente chiuso e operativo (in passato) per singoli eventi a una piazza aperta per la città. L' arena del Palasport sarà resa funzionale per attività sportive e grandi eventi, recuperando anche il dialogo con il Salone Nautico. Storia per certi aspetti simili, è quella dell' Hennebique. Da trent' anni, il primo manufatto in cemento



La Repubblica (ed. Genova)

Genova, Voltri

armato costruito in Italia a inizio Novecento, il grande silos che si affaccia su Santa Limbania, attende la sua rinascita. Cancellata la sua storica funzione commerciale di deposito granario al servizio del porto, l' Hennebique è stato tanto, nelle intenzioni, senza mai diventare nulla, nei fatti. Dall' hotel al museo multimediale, passando per centro direzionale e luogo di ristorazione e servizi, alla fine potrà essere un po' di tutto questo, visti i suoi enormi spazi. Rispettando la struttura esterna, vincolata dalla Soprintendenza come bene storico, si potrà infatti intervenire ampiamente all' interno, sul modello dei Magazzini del Cotone, per intenderci. Alla fine, dopo il lancio dell' ultimo bando di gara, erano rimasti in gara due soggetti, uno straniero, olandese, e uno italiano. Ritiratosi l' olandese, ne è rimasto uno solo, il gruppo di costruzioni Vitali, di Peschiera Borromeo, un colosso del settore, specializzato proprio (fra le altre cose) in recuperi di grandi manufatti. L' operazione- Hennebique sembra ritagliarsi perfettamente su questa realtà lombarda che sarà alla guida di un consorzio a cui verrà appunto affidato il compito di far rinascere il maestoso silos compreso fra Ponte Parodi e Ponte dei Mille. Una funzione croceristica, da questo punto di vista, anche se non esclusiva, sembrerebbe naturale. Stanno infatti per partire i lavori di restyling del ponte dei Mille di Levante, per adeguarlo all' accosto delle grandi navi da crociera, mentre su Ponte Parodi il progetto è quello di dar vita a un polo per le navi da crociera extralusso di piccola taglia. Il cliente sarebbe già pronto, Msc Crociere, che ha deciso di puntare anche su questo segmento e che ha già eletto Genova a suo home port per le grandi navi. Il gruppo che fa capo alla famiglia Aponte ha assegnato l' ordine a Fincantieri e le navi cominceranno ad arrivare nei prossimi anni. In attesa di tutto questo, l' Hennebique prova a rimettersi in moto con un progetto-multifunzione. Il prossimo passaggio sarà l' esame dell' offerta da parte della conferenza dei servizi. Soltanto quando sarà arrivato il via libera, allora ci potrà essere l' assegnazione definitiva. Ma non sembrano davvero ostacoli insormontabili, visto che il progetto di riqualificazione e le garanzie finanziarie sono già state presentate. © RIPRODUZIONE RISERVATA

Terrazza incontra Paolo Emilio Signorini: focus sul mondo portuale ligure

MAURIZIO ROSSI

Genova, il porto, le infrastrutture, i problemi, gli obiettivi e uno sguardo proiettato sul futuro e alle necessit della pi grande industria della citt. Terrazza incontra Paolo Emilio Signorini. Protagonista del primo di una serie di incontri che si svolgeranno a Terrazza Colombo il presidente dell' Autorit portuale del Mar Ligure Occidentale Signorini intervistato dall' editore di Primocanale e membro della Commissione trasporti e lavori pubblici del Senato nella XVII legislatura Maurizio Rossi.



Transportonline

Genova, Voltri

Porto di Genova in emergenza: il conto si scarica sul cliente finale

Tempi di trasporto allungati, intasamenti incredibili che generano un aumento dei costi di trasporto. Il rischio è che i costi di un sistema infrastrutturale al collasso si scarichino sul cliente finale. Diciassette mesi dopo il crollo del ponte Morandi ci troviamo con la A6 interrotta e la A26 e la A7 più che dimezzate nella loro capacità di transito. Tempi di trasporto allungati, intasamenti incredibili che generano un aumento dei costi di trasporto e incertezze nei tempi di consegna delle merci in arrivo al porto di Genova. Ciò sta portando alcune aziende estere a ritenere oggi meno costoso passare dal porto di Marsiglia. Racconta Silvia Moretto, presidente degli spedizionieri di Fedespediti e vicepresidente vicario di Confetra, «che la produttività degli autotrasportatori è crollata del 50% in pochi mesi». Significa che ora i camionisti fanno un viaggio invece di due con lo stesso tempo e allo stesso costo. Un salasso inimmaginabile fino ad agosto 2018. Provocato anche dalla scarsa manutenzione di Autostrade per l'Italia negli ultimi anni, come hanno suffragato le indagini della procura di Genova tale da aver scoperchiato un sistema di report alterati sui viadotti che ha portato ad una discontinuità al timone di Atlantia, la capogruppo della società concessionaria. Che hanno finito per provocare la chiusura di alcuni tratti per il timore di crolli e cedimenti. Spiega Bartolomeo Giachino, ex sottosegretario ai Trasporti e grande conoscitore del sistema logistico, che «il porto di Genova rischia di perdere traffici a favore di Marsiglia e Anversa a causa della gestione fallimentare da parte del governo del post ponte Morandi. La cosa più urgente da fare era mettere in sicurezza i collegamenti autostradali con il porto più importante del nostro Paese, un porto che genera entrate fiscali per circa 5 miliardi e dà lavoro, secondo Nomisma, a 100mila persone a Genova, ma anche in Piemonte e Lombardia. Toninelli e Di Maio, non messi a tacere dai due governi Conte, hanno puntato tutto sulla revoca della concessione, invece di pretendere dai concessionari interventi urgenti sulla rete, dalla A7 alla A26 alla A6». Non è retorica ma l'analisi degli addetti ai lavori è spietata. Nonostante l'intenso lavoro della ministra ai Trasporti, Paola De Micheli, che ha attivato un tavolo permanente per il sistema portuale di Genova coinvolgendo Autostrade per l'Italia che ha offerto l'esenzione dei pedaggi sulle tratte che ha in gestione e una serie di compensazioni economiche. Ma è chiaro si tratti di palliativi. Metterci una pezza per quanto possibile considerando però che si tratti di opere molto datate, alcune risalenti agli anni 30, che necessiterebbero di grandi interventi manutentivi e anche una messa in sicurezza del territorio circostante come insegna il collasso del viadotto sulla A6, gestita dal gruppo Gavio. Spiega Moretto che il «sistema portuale ligure avrebbe bisogno di interventi strutturali e non più congiunturali» e per questo servirebbe sbloccare anche gli interventi per la realizzazione della Gronda di Genova appesa ora a questo braccio di ferro infinito con Autostrade. Ma al netto della revoca o della revisione quel che è certo è che il conto di questa inefficienza si scarica sul cliente finale che incorporerà questo balzello-Paese sulle fatture. Sul Morandi ogni giorno passavamo tremila tir. Ogni giorno sulle principali tratte ligure oggi passano tra i 5mila e i 10mila camion. Vista la messa in sicurezza di alcuni viadotti e alcune gallerie tutti percorrono vie alternative imboccando le strade provinciali. Verrebbe da ricordare quello che accadde più di dieci anni quando un incidente sul Monte Bianco dirottò completamente il traffico merci dalla Francia sulla Genova-Ventimiglia. Giachino da par suo sottolinea una possibile soluzione su cui ancora nessuno si è interrogato: «Visto l'aumento considerevole dei ricavi delle società autostradali e stante l'interesse generale a che il traffico pesante vada o su autostrada o su rotaia, nella riforma delle concessioni si



potrà chiedere alle società concessionarie di applicare direttamente uno sconto



Transportonline

Genova, Voltri

ai mezzi pesanti facendo risparmiare allo Stato i 140 milioni che ogni anno versa ai trasportatori come contributi al costo delle autostrade». Una proposta interessante, ma servirebbe qualcuno che avesse un'idea di Paese.

Il Secolo XIX (ed. La Spezia)

La Spezia

Nel container 300 chili di coca Blitz in porto quattro in manette

Arrestati un imprenditore, la sua compagna e due stranieri Il carico dal Brasile era nascosto fra le lastre di granito

Gian Paolo Battini Danilo D' Anna / LA SPEZIA La cocaina era nascosta tra le lastre di granito e i pallet di legno: trecento panetti che superavano il chilo l'uno disposti lungo le scanalature che tenevano ferme le pietre. Per far impazzire il fiuto dei cani antidroga poi ogni involucro era stato spalmato con un nauseabondo grasso industriale. Impossibile, secondo chi ha fatto arrivare il carico al **porto** della Spezia dal Brasile, trovare quello stupefacente. Merce che a chi l'ha acquistata era costata cento milioni di euro, ma che una volta tagliata e messa sul mercato avrebbe fruttato dieci volte tanto. Invece la guardia di finanza spezzina e genovese, con l'aiuto dell'Agenzia delle dogane, ha intercettato il carico e ha scoperto un traffico internazionale organizzatissimo. Quattro le persone finite in manette: l'imprenditore reggino Giuseppe Cirillo, 37 anni, la sua compagna brasiliana Lilia ne Pimenta Bento, 36 anni, il cittadino albanese Antimon Bathorja, 42 anni, e il cittadino croato Juraj Martin Jurican. I primi due erano, diciamo così, gli importatori, gli altri invece erano gli acquirenti. La cocaina doveva essere portata nell'Europa dell'Est a bordo di automobili preparate da mani esperte per nascondere la droga a eventuali posti di blocco. Tutto troppo organizzato per poter essere frutto del tentativo di una banda alle prime armi. Il **porto** della Spezia, probabilmente, era stato scelto perché ritenuto sicuro dai malviventi. Invece lo stupefacente non ha passato il primo ostacolo e il piano è andato a monte, perché quei dodici pallet (solo quattro nascondevano la polvere bianca, però) hanno insospettito le fiamme gialle (del nucleo di polizia economico finanziaria di Genova e del gruppo della Spezia). La documentazione dell'esportatore carioca lasciava a desiderare e così è stato deciso di trattenere il container. Era il 28 dicembre. Il 2 gennaio il passaggio sotto lo scanner, che ha evidenziato una massa sospetta tra granito e legno. Erano i panetti. Ma la decisione, concordata con il procuratore capo Antonio Patrono, è stata quella di fare finta di nulla per capire chi c'era dietro. E così il carico è stato consegnato ai legittimi proprietari. Che lo hanno portato su un camion in un capannone di una ditta di lavorazione del marmo a Carrara, che ignorava quello che stava accadendo. E infatti Cirillo a loro ha lasciato gli otto colli "puliti", che erano poi la scusa usata per far partire la nave dal Brasile. I quattro pallet con il "ripieno" invece sono stati spostati qualche chilometro più in là. Nel Comune di Massa. Un'altra struttura, una sorta di guscio vuoto, dove dovevano avvenire le operazioni di scarico (del camion) e carico (delle auto). È qui che sono intervenuti i militari del comandante provinciale della guardia di finanza, il colonnello Massimo Benassi, arrestando prima le due persone che stavano raccogliendo i panetti e poi fermando le altre due che da lontano (ma comunque guardate a vista) sorvegliavano quello che faceva la coppia di corrieri. Del blitz era stata avvisata anche la procura apuana e il sostituto procuratore Alessia Iacopini ieri pomeriggio ha chiesto la convalida dei provvedimenti restrittivi al gip. La banda aveva scelto il periodo festivo per far arrivare il carico credendo che i controlli sulle banchine si allentassero un po'. Invece... -



Il Secolo XIX (ed. La Spezia)

La Spezia

Lo scanner scopre i panetti e scattano le perquisizioni

Senza lo scanner anti droga quei trecento panetti di cocaina (del peso complessivo di 333 chilogrammi) sarebbero passati indisturbati dal **porto** della Spezia. Invece l'apparecchio ha intercettato un'anomalia in quattro dei dodici pallet contenuti nel container con i documenti sospetti. Le onde elettromagnetiche hanno individuato lo stupefacente tra il legno e il granito. È da qui che è partita l'indagine della procura della Spezia, coordinata dal procuratore capo Antonio Patrone, che ha portato al fermo di quattro persone. La tecnologia ha battuto i trafficanti (a Santo Stefano Magra c'è uno scanner ancora più potente), ma il loro piano era studiato a tavolino sotto tutti i punti di vista. Per prima cosa il destinatario dei colli: una ditta di Anogia, in provincia di Reggio Calabria, quella di Giuseppe Cirillo. Esiste e nel reggino ha effettuato parecchi lavori, come si può vedere su Internet. L'imprenditore ha un appoggio nella zona industriale di Massa, un capanno dove lascia la merce che gli arriva dall'estero oppure dove si fa portare le pietre che acquista nella provincia apuana. Stavolta per essere più sicuro aveva di viso il carico con un'altra azienda, di Carrara, all'oscuro della cocaina. Ai responsabili della ditta sono stati lasciati gli otto pallet che contenevano soltanto il granito e a sceglierli era stato lo stesso Cirillo. Che sapeva quali erano quelli "farciti". L'artigiano però non sapeva che la finanza gli stava alle costole e che aveva lasciato andare via il container solo per arrestare chi gestiva il traffico. L'imprenditore in Brasile aveva numerosi agganci, grazie alla sua compagna, Lilia ne Pimento Benta, anche lei finita nei guai. E secondo gli inquirenti con la copertura del suo lavoro è riuscito a far arrivare in Italia altra droga. Aveva scelto anche un giorno che riteneva tranquillo (il 28 dicembre), ma lo scanner gli ha messo i bastoni tra le ruote. Il sequestro è stato segnalato anche alla Direzione distrettuale antimafia, perché si tratta di un quantitativo ingente. Ma il fascicolo resta in mano alla procura della Spezia (l'operazione è stata denominata Samba 2020): i finanzieri della sezione **porto**, guidati dal comandante Luigi Mennella cercheranno ora di approfondire il giro che dovevano fare quei panetti di cocaina. E perché è arrivato nel nostro scalo. - D.D.



Le mani della 'ndrangheta sul business della droga

Ci sarebbe un gruppo radicato sul territorio spezzino e lunigianese / quattro arrestati restano in carcere, però non avrebbero ruoli di spicco

LA SPEZIA C'è la n' drangheta calabrese dietro l'importazione dal Brasile dell'ingente quantitativo di cocaina sequestrata. Gli inquirenti hanno motivo di ritenere che il 40enne di Reggio Calabria arrestato, a cui era intestato il carico di granito, fosse solo una 'testa di legno'. I veri destinatari sarebbero stati altri. Dietro ci sarebbe addirittura un gruppo di calabresi che risultano ben radicati sul territorio spezzino e lunigianese. Con interessi legati alla droga che porterebbero anche alla Spagna. I quattro arresti, ieri, sono stati convalidati dal giudice Marta Bladasseroni del tribunale di Massa. Restano in carcere, ma non si tratterebbe di figure di spicco dell'organizzazione, bensì di 'manovali'. «Nel **porto** della Spezia transitano ogni anno oltre un milione e mezzo di teu, è impensabile poter controllare tutti i container che entrano nel territorio nazionale. Bisogna operare a campione, sapendo cogliere anche il minimo aspetto che possa destare dei sospetti». Le parole con cui il colonnello Massimo Benassi, comandante provinciale della guardia di finanze, ha iniziato a raccontare il secondo più grande sequestro di droga nello scalo marittimo spezzino, sono eloquenti sul valore dell'Operazione 'Samba 2020'. «Un'operazione - ha proseguito il colonnello Benassi - che ha evidenziato la capacità di coordinamento tra la guardia di finanza e l'agenzia delle dogane. Il controllo deve essere rapido, perché non si può bloccare l'attività portuale. Era da anni che non veniva intercettato in **porto** alla Spezia un carico di questa portata». A coadiuvare i militari delle fiamme gialle della Spezia, i colleghi del Gico di Genova, che sono entrati in gioco al momento di scoprire a chi fossero destinati i 330 chili di cocaina. «Abbiamo proceduto con una consegna controllata - ha spiegato il colonnello Maurizio Cintura, comandante del nucleo di polizia economica e finanziaria di Genova - sostituendo lo stupefacente trovato nelle cavità delle lastre di granito con panetti di sostanza inerte. Il fatto che a ricevere la droga ci fossero un italiano, un croato, un albanese e una brasiliana, sta a significare che il mercato a cui era destinata la cocaina non fosse solo nazionale». Ulteriori dettagli dell'operazione sono stati resi dal maggiore Luigi Mennella, comandante del gruppo della guardia di finanza della Spezia. «Il carico è arrivato sotto le feste - ha detto Giovanni Cassone direttore dell'agenzia delle dogane della Spezia - il periodo è stato scelto non a caso. Fondamentale si è rivelato l'utilizzo dello scanner a raggi X che consente di individuare la merce senza aprire il contenitore». La sinergia tra guardia di finanza e agenzia delle dogane è stata evidenziata anche dal vice direttore Elvio La Tassa: «Noi possiamo controllare solo una piccola parte di contenitori». Nell'agosto del 2011, in quel caso a Ferragosto sempre per i controlli meno capillari dovuti alle ferie, i militari della guardia di finanza e l'agenzia delle dogane della Spezia avevano sequestrato 10 chili di hashish e 1200 chili di cocaina, nascosti all'interno di un container proveniente da Santo Domingo e arrivato nel **porto** della Spezia diviso in 750 panetti per un valore di oltre 300 milioni di euro. Erano state arrestate cinque persone con l'accusa di traffico internazionale di sostanze stupefacenti: Alfredo Gradisca di Avellino, Alessandro Bernucci di Milano, Giordano Cargioli di Carrara, lo spagnolo Juan Carlos Romero Perez e il colombiano Juan Pablo Ramirez Carvajal. Oltre alla cocaina erano stati sequestrati 280mila euro in contanti e dieci auto, tra cui un veicolo attrezzato per il trasporto di handicappati, in cui il sottofondo era utilizzato per nascondere la droga.



La Nazione (ed. La Spezia)

La Spezia

Era stato uno dei più grandi sequestri di cocaina fra quelli effettuati in Europa. Massimo Benedetti ©
RIPRODUZIONE RISERVATA.

Città della Spezia

La Spezia

Imu, il Comune presenta il conto arretrato a Lscst: 12 milioni di euro

Un' ordinanza della Corte di Cassazione apre la strada al recupero di importanti somme per le aree demaniali scoperte. Anche la Marina militare si sarebbe visti chiedere 4,5 milioni di euro per l' arsenale.

La Spezia - La data del 12 aprile 2019 può essere quella dell' inizio di una rivoluzione per le casse del Comune della Spezia. Risale a quel giorno, infatti, la sentenza con la quale la Corte di Cassazione ha stabilito che le aree scoperte demaniali affidate in concessione sono soggette al pagamento dell' Ici e dell' Imu, in quanto si tratta di unità immobiliari autonome potenzialmente produttive di reddito. Il pronunciamento è stato l' epilogo della vicenda processuale che ha visto contrapposti il Comune di Genova e Vte, il terminalista **portuale** di Vado, al quale l' amministrazione comunale della Lanterna aveva presentato avvisi di accertamenti per Ici relativi agli anni di imposta 2004, 2005 e 2006. Nel dare ragione al Comune la Cassazione ha sbloccato il pagamento di 2,5 milioni di euro di arretrati e ha stabilito che le aree scoperte demaniali affidate in concessione non possono essere inquadrare catastalmente nella categoria E, tra gli immobili esenti, poiché queste aree hanno un' autonomia funzionale e reddituale e sono indispensabili al concessionario di beni demaniali per lo svolgimento della sua attività. Sulla scia di questa sentenza l' amministrazione comunale spezzina avrebbe dato mandato a Spezia Risorse di inviare avvisi di accertamento ai concessionari della aree demaniali gestite dall' **Autorità** di **sistema portuale**. In particolare si tratterebbe di Lscst e Terminal del Golfo, per quel che riguarda il porto commerciale. Alla società del Gruppo Contship, stando a quanto appreso, sarebbe stata recapitata una cartella da ben 12 milioni di euro, mentre non è stato possibile conoscere l' importo di quella inviata all' altro terminalista. In parallelo sarebbe stata inviata alla Marina militare un' altra lettera contenente una richiesta monstre di 4,5 milioni di euro per le aree relative all' arsenale spezzino, in qualche modo assimilate ad aree potenzialmente produttive, forse in virtù del ricorso ai contratti di permuta e alla presenza di aziende private all' interno del perimetro arsenalizio. Lunedì 13 gennaio 2020 alle 22:33:44 TH.D.L. deluca@cittadellaspezia.com Segui @thomasdeluca.



IL BILANCIO DELL' AUSL

Sicurezza dei lavoratori al porto Raddoppiati i controlli in tre anni

Crescono le ispezioni con un raddoppio degli interventi passati da 53 del 2016, 86 nel 2017 a oltre cento nel 2018 e 2019

CHIARA BISSI

RAVENNA Crescono i controlli sulla sicurezza negli ambienti di lavoro in ambito portuale con un raddoppio degli interventi passati da 53 del 2016, 86 nel 2017 a oltre cento nel 2018 e 2019. Un risultato frutto del progetto promosso da Ausl Romagna in città, attivo da tre anni e illustrato ieri dal direttore sanitario dell' Ausl Romagna Stefano Busetti, dalla direttrice del dipartimento di Sanità pubblica Raffaella Angelini, dal direttore dell' unità operativa Prevenzione e sicurezza negli ambienti di lavoro di Gianpiero Mancini. Il progetto finanziato anche dalla Regione ha permesso l' aumento delle risorse dedicate con due tecnici della prevenzione e un ingegnere e una sede distaccata a Marina di Ravenna grazie a un accordo con Autorità portuale. I dati Su 100 controlli nel 15% dei casi scattano rilievi e il 95% provvede a mettersi in regola, un andamento simile al comparto dell' edilizia. L' ambito portuale vede la presenza di 21 imprese termina liste, 4 aziende che si occupano di operazioni portuali e centinaia di imprese satelliti impegnate nei vettori, nella manutenzione, nelle riparazioni e costruzioni navali e nella meccanica. Questi i dati forniti dal direttore Gianpiero Mancini che gestisce il progetto ideato per coniugare l' attività di controllo con l' attività formativa per gli operatori e le aziende. Il progetto che ha fatto scuola in Italia ha incrementato la vigilanza e il controllo, ha cambiato le modalità di vigilanza con una presenza continuata del servizio in ambito portuale consentendo un frequente scambio tecnico professionale con le figure della prevenzione come i rappresentanti per la sicurezza aziendali e quelli di sito cioè le tre figure che si occupano della materia a tempo pieno. In questo modo rimane attiva un sistema di relazioni fra enti della pubblica amministrazione, datori di lavoro e responsabili dei servizi di prevenzione. Sotto osservazione le attività di carico e scarico di autoveicoli da traghetti (Ro - Ro); la movimentazione di manufatti siderurgici e la gestione della caduta uomo a mare. L' ambito portuale rimane ad alto rischio infortunistico specie nelle attività banchine-nave; o durante le attività soggette a interferenze con la compresenza di lavoratori di diverse categorie e imprese oppure a rischio investimento. «Il dottor Mancini -ricorda la direttrice del dipartimento di Sanità pubblica Raffaella Angelini - ha partecipato a un convegno nazionale Trieste per presentare il progetto e fare sistema con il mondo dei servizi e degli operatori del mondo portuale. Vogliamo fare scuola in Italia per evitare la concorrenza sleale sul nostro porto». Berkan B Tra i casi più impegnativi seguiti dal servizio di Prevenzione e sicurezza quello dell' affondamento del relitto della Berkan B nella pialassa Piomboni. «Il 2019 è stato un anno tremendo - ricorda Mancini - abbiamo partecipato agli incontri con gli enti coinvolti Autorità portuale, Capitaneria e Vigili del Fuoco per gli aspetti legati alla sicurezza sul lavoro. Le irregolarità emerse nelle operazioni di smontaggio del relitto fecero partire le indagini».



Sicurezza, al porto irregolare una ditta su sei

Negli ultimi anni sono stati intensificati i controlli per la salute dei lavoratori tra le imprese nell' hub: «Nella logistica i ritmi sono frenetici»

Un' azienda su sei al porto non rispetta tutti gli obblighi di sicurezza. È la stima dell' Ausl Romagna, che negli ultimi anni ha dato vita a una campagna più intensa di controlli tra le ditte che operano nell' hub ravennate. Gli interventi di vigilanza sulla sicurezza sul lavoro al porto sono raddoppiati negli ultimi anni: dai 53 del 2016 si è passati, con l' attivazione del progetto, a 86 del 2017 e oltre 100 sia nel 2018 che nel 2019. Da qualche mese la Medicina del lavoro ha anche aperto un ufficio al porto, in locali messi a disposizione dall' **Autorità portuale** a Marina di Ravenna, segno tangibile della presenza degli operatori al porto. E in questi ultimi anni l' Ausl ha designato una media: si riscontrano anomalie nella sicurezza sul lavoro nel 15% delle aziende, poco più di una su sei. «È all' incirca la stessa percentuale che riscontriamo nel settore dell' edilizia - spiega Gianpiero Mancini, direttore dell' Unità operativa 'Prevenzione e sicurezza negli ambienti di lavoro' di Ravenna dell' Ausl Romagna -. È un dato abbastanza significativo, non si parla del 2% delle

imprese, ma non è nemmeno troppo negativo: su 6 aziende 5 sono in regola. E quasi tutte le aziende, dopo l' ispezione, provvedono a regolarizzare le cose. E non è scontato. Se c' è una reiterazione la situazione si fa più seria». Anche perché gli operatori della Medicina del lavoro dell' Ausl hanno l' obbligo, per riferire le irregolarità alla Procura: le informazioni che forniscono diventano quindi notizie di reato, da cui possono partire implicazioni serie a livello legale. Tra i fattori di rischio riscontrati più spesso in questi ultimi anni ci sono quelli correlati alla viabilità, la presenza di carichi sospesi, la caduta dall' alto, la predisposizione alle misure di emergenza e l' adeguatezza dei mezzi e attrezzature messe a disposizione dei lavoratori, intesi sia come salubrità degli ambienti al fine di mantenere lo stato di salute (cabile di lavoro, cabine comando e altro) che come prevenzione degli infortuni da contatti accidentali (come, ad esempio, la presenza di carter protettivi negli organi in movimento). Gli operatori della Medicina del lavoro, in particolare, hanno concentrato i controlli agli ambiti riconducibili alla manutenzione e riparazione delle navi nei porti e alle operazioni e ai servizi portuali, come la movimentazione della merce: un tipo di lavoro interessato da spazi insidiosi e sconosciuti (come la stiva delle navi), compresenza di lavoratori appartenenti a categorie diverse e rischio di essere investiti dai mezzi in movimentazione. «Tutti i comparti della logistica sono caratterizzati dalla fretta. L' attività è frenetica» spiega Raffaella Angelini, direttrice del dipartimento di sanità pubblica dell' Ausl Romagna, affiancata da Stefano Busetti, direttore sanitario dell' Ausl Romagna. «Parliamo di un settore in cui sono richiesti tempi veloci - prosegue Mancini - e questo merita una grande attenzione. A volte poi, le ditte subappaltano ad aziende estere, abituate a lavorare in modo diverso. Però ciò che è incoraggiante è che nella maggior parte dei casi le imprese ascoltano i nostri consigli e le indicazioni». Nel corso dei controlli è stata adottata anche una nuova modalità di vigilanza: accanto ai metodi tradizionali si è inserita anche 'la ronda', ossia la perlustrazione nello stesso giorno di più terminal portuali, dando così la percezione di una presenza più continuativa del servizio e consentendo uno scambio più frequente con le figure della prevenzione. Anche la Regione ha dato una mano, stanziando i fondi necessari



Il Resto del Carlino (ed. Ravenna)

Ravenna

ad assumere due tecnici della prevenzione e un ingegnere. «È stato di grande aiuto - aggiunge Mancini - anche il confronto con le RIs di sito, i rappresentanti dei lavoratori per la sicurezza presenti nel nostro hub, vista la sua importanza, accanto alle RIs aziendali, così come vuole il protocollo per la sicurezza del porto. La loro esperienza si è rivelata importante per gestire le varie situazioni che si sono venute a creare». All' Ausl, invece, spetta anche il delicato compito di destreggiarsi tra vigilanza e assistenza: «Non è facile - conclude Mancini -. Ma per legge dobbiamo riferire ciò che vediamo alla Procura della Repubblica». sa.ser © RIPRODUZIONE RISERVATA.

Il Resto del Carlino (ed. Ravenna)

Ravenna

«Berkan B, tanta superficialità. Poi i sigilli»

Gli operatori ripercorrono le tappe che hanno portato al sequestro del relitto in Pialassa: «Tre richiami inascoltati»

«Sono state individuate irregolarità nella modalità utilizzata per smontare la nave». O, forse, bisognerebbe dire il relitto: perché l'oggetto della frase è la Berkan B, l'imbarcazione rimasta in rada per quasi un mese nel 2010 davanti al porto di Ravenna, abbandonata al suo destino dall'armatore insolvente verso banche, agenzie marittime ed equipaggio. Da quasi dieci anni la nave si trova nel porto di Ravenna, dove venne trainata e posta sotto sequestro. Nel 2017 è stata venduta all'asta per essere smantellata e rivenduta, ma durante il taglio delle lamiere lo scafo si spezzò in due. La Procura avviò un'inchiesta da cui è partita una vicenda giudiziaria. Intanto a marzo dell'anno scorso il relitto, rimasto fermo nei tempi della legge, è semiaffondato in pialassa Piomboni dopo tre anni di fermo dei lavori. Una vicenda ripercorsa anche dalla Medicina del Lavoro dell'Ausl ieri, nel corso della presentazione dell'attività degli ultimi anni al porto. Nel corso dei numerosi controlli alle aziende che operano nell'hub, infatti, gli operatori si sono accorti che i lavori in corso non rispettavano le norme di sicurezza: «Abbiamo indicato loro ciò che non andava - spiega Gianpiero Mancini, direttore dell'unità operativa Prevenzione e sicurezza negli ambienti di lavoro di Ravenna dell'Ausl Romagna - ma non ci sono stati cambiamenti nelle modalità in cui veniva svolto il lavoro di smantellamento. Dopo diversi avvisi non c'è stata alcuna scelta. Per obbligo di legge noi dobbiamo comunicare le irregolarità alla Procura di Ravenna: da lì è partito il procedimento che ha portato al sequestro del relitto». E da lì in poi è cronaca: l'atto più recente della vicenda risale infatti a un mese fa, quando a inizio dicembre la rimozione del relitto della Berkan B e la bonifica del canale Piomboni sono state affidate con un bando dall'**Autorità Portuale** a Micoperi, in raggruppamento d'impresе di Isolfin e Albatros. «Tutta la vicenda è nata da pratiche sbagliate e troppa superficialità nella conduzione del lavoro - prosegue Mancini -. L'azienda che stava portando avanti l'intervento non era italiana ma proveniva dall'estero, e aveva un approccio, legato a procedure che aveva già applicato in passato altrove, che non era corretto». Gli operatori della Medicina del Lavoro dell'Ausl per tre volte hanno avvisato l'azienda, chiedendo loro di cambiare modus operandi per la sicurezza dei lavoratori. «Abbiamo dato loro dei tempi per correggersi e li abbiamo richiamati - aggiunge Mancini - ma al terzo richiamo inascoltato non c'è stato nient'altro da fare che agire per vie legali, e così la Procura ha sequestrato il relitto». Che si tratti di debiti, di incidenti o di semplice inutilizzo, sono tanti i relitti presenti all'interno delle acque del porto di Ravenna, fermi in pessime condizioni. Il problema è noto da tempo, anche all'Ausl: «Non si è arrivati a cuor leggero al sequestro della Berkan B. Conoscevamo tutte le conseguenze del caso - conclude Mancini - e sono decisioni che non vengono mai prese con facilità. Basti pensare che ogni giorno in cui una nave resta ferma al porto costa milioni di euro, sia per l'affitto della banchina che, nel caso di una nave che trasporta merci, per il danno sulle ditte che aspettavano quel carico». Dopo dieci anni, sembra che per il relitto della Berkan B sia arrivato il 'lieto' fine. Questa volta, si spera, senza la necessità dell'intervento dei controlli dell'Ausl Romagna. Sara Servadei © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Più sicurezza al Porto con Ausl Romagna: nel 2019 su 100 controlli 15 'irregolarità'

Tre anni fa è stato attivato un progetto che pone una particolare attenzione all' area portuale e alle attività che vi insistono riguardo la prevenzione e la sicurezza negli ambienti di lavoro

Nell' ambito della attività svolta dall' unità operativa "Prevenzione e Sicurezza negli Ambienti di Lavoro" di Ravenna dell' Ausl Romagna, un particolare rilievo assume il progetto, attivato tre anni fa, che pone una particolare attenzione all' area portuale e alle attività che vi insistono. Progetto che, va ben rimarcato, coniuga i doverosi controlli ad un' attività informativa e formativa per gli operatori e le aziende, mirato ad intervenire anche in termini preventivi rispetto al fenomeno degli infortuni e delle malattie professionali. "In virtù di questo progetto, che ha visto anche la realizzazione di una apposita sede del servizio presso l' area portuale, grazie ad una convenzione con **Autorità Portuale** - spiega il direttore dell' unità operata "Prevenzione e Sicurezza negli Ambienti di Lavoro" di Ravenna Gianpiero Mancini - l' attività di prevenzione svolta nell' area portuale di Ravenna negli ultimi tre anni si è progressivamente sviluppata sulla base di tale progetto, fortemente voluto dalla Direzione generale dell' Azienda, e nato nel 2017 dal presupposto secondo il quale l' Ausl ha la necessità e il vincolo di mantenere gli stessi elevati standard di vigilanza e controllo in tutti i settori produttivi a rischio (edilizia, agricoltura e altro) ma, allo stesso tempo, deve affrontare le complesse problematiche e le situazioni rischiose peculiari del settore portuale che sono presenti unicamente (in modo significativo) nel territorio ravennate. La realizzazione del progetto ha previsto l' aumento delle risorse dedicate (2 tecnici della prevenzione e 1 ingegnere) oltre al riorientamento delle risorse già presenti verso i nuovi obiettivi. Il progetto, lungo l' arco di questo ultimo triennio, si è sviluppato secondo le seguenti linee operative: Incremento della vigilanza e controllo - Gli interventi di vigilanza sulla sicurezza del lavoro nel porto di Ravenna sono raddoppiati nel triennio passando da 53 interventi nel 2016, anno precedente l' attivazione del progetto a 86 nel 2017 ad oltre 100 nel 2018 e 2019, il 15 per cento dei quali ha consentito di individuare criticità. Anche le modalità di vigilanza sono state modificate adottando, accanto alla vigilanza tradizionale, anche la cosiddetta modalità con "ronda" ossia la perlustrazione nello stesso giorno di più terminali portuali, determinando la percezione di una presenza più continuativa del Servizio e consentendo un frequente scambio tecnico professionale con le figure della prevenzione. L' esperienza ha favorito la definizione di un sistema di monitoraggio delle misure di prevenzione e protezione adottate dalle imprese dell' area portuale, strumento adottato per assicurare equità e trasparenza dell' azione di controllo ma anche al fine di operare alcune valutazioni di efficacia in termini di tenuta delle misure di prevenzione adottate (e fatte adottare) da parte delle imprese. L' attività di vigilanza può da qualche mese avvalersi di una sede distaccata a Marina di Ravenna, messa a disposizione dall' **Autorità Portuale**, migliorando così la prossimità degli operatori rispetto alle aree produttive, utile in determinate situazioni di controllo o di scambio informativo. Sviluppo dell' informazione e assistenza a favore delle imprese portuali, in collaborazione con altri Enti della Pubblica Amministrazione - L' attività riguarda tutte le figure coinvolte nella prevenzione, in particolare i datori di lavoro, i responsabili dei servizi di prevenzione e protezione e i rappresentanti dei lavoratori per la sicurezza, con le quali sono state discusse e condivise linee di indirizzo su temi di interesse prioritario con l' obiettivo di sviluppare all' interno delle aziende una maggiore capacità di valutare i rischi e individuare soluzioni efficaci. Le iniziative condotte sono riportate nella tabella seguente. Formazione e



Comunicazione - Sono state condotte diverse iniziative formative e comunicative, sia nei confronti del mondo del lavoro sia rivolte



Ravenna Today

Ravenna

agli operatori delle Ausl di altri porti italiani, al fine di diffondere l'esperienza ravennate favorendo l'omogeneità dei comportamenti. E in maggior dettaglio, un seminario formativo con **Autorità di Sistema Portuale** e Inail nel 2018 e, nel 2019, due interventi di formazione ed un convegno nazionale in collaborazione con l'Università di Bologna. Sempre nel 2019 l'unità operativa ha portato una propria relazione al congresso della Società Italiana di Medicina del Lavoro. Master universitario in salute e sicurezza nel lavoro **portuale** - L'esperienza e le competenze maturate negli anni, nonché il **sistema** di tipo integrato nel quale si svolgono le attività di prevenzione nel porto di Ravenna, hanno indotto a proporre l'istituzione di questo Master, il cui avvio, a Ravenna, è previsto con l'inizio dell'anno accademico 2020-2021 e vedrà come docenti sia accademici dell'Università di Bologna sia professionisti della nostra Azienda e del territorio. Il Master, della durata di un anno, si rivolge a tutti i professionisti e agli operatori che, in Romagna ma anche altrove, si occupano o intendono occuparsi di tutela della salute del lavoro **portuale**. Ottimizzazione del servizio vigilanza - Le attività di vigilanza in ambito **portuale** hanno preso in considerazione le peculiarità di un settore caratterizzato da un rilevante fenomeno infortunistico. Le criticità maggiori in termini di sicurezza sono state rinvenute proprio relativamente a due microcosmi lavorativi: quello riconducibile alle operazioni e ai servizi portuali (carico, scarico, trasbordo, deposito, movimentazione merce, servizi complementari e accessori) denominato in linguaggio comune anche "lavoro **portuale**", interessato prevalentemente da: - interfaccia porto-nave, due luoghi di lavoro molto diversi fra loro che producono notevoli rischi per la sicurezza di coloro che si trovano a dover operare in spazi particolarmente insidiosi e non sempre ben conosciuti, come sovente accade nel caso delle stive; - rischi da interferenza, dovuti alla compresenza nei porti di lavoratori appartenenti a diverse categorie: autotrasportatori, spedizionieri, militari, personale degli enti portuali e degli enti pubblici con ruolo di controllo; - rischi da investimento, dovuti alla contestuale presenza di lavoratori che si muovono a piedi e dei numerosi mezzi di movimentazione e sollevamento che vengono utilizzati nelle aree portuali; quello riguardante le lavorazioni di manutenzione trasformazione e riparazione delle navi all'interno dei porti, caratterizzati, oltre che da rischi infortunistici (ad esempio cadute dall'alto), dalla presenza di rischi per la salute dei lavoratori come sostanze aerodisperse nei lavori di saldatura, pitturazione e coibentazione con materiali sostitutivi, rumore, vibrazioni, radiazioni elettromagnetiche e altro. Le carenze di prevenzione più frequentemente riscontrate Sui 100 controlli effettuati nel 2019, circa il 15% hanno portato al riscontro di anomalie. "Una percentuale ancora abbastanza significativa - spiega Mancini - ma non eccessivamente alta. Quasi il 100% delle aziende una volta ispezionate provvede alla regolarizzazione della situazione, anche perché se c'è una reiterazione della carenza le cose si fanno più serie". I fattori di rischio elencati trovano corrispondenza nelle carenze di sicurezza riscontrate nel loro complesso: hanno, infatti, riguardato prevalentemente i rischi correlati alla viabilità, la presenza di carichi sospesi, la caduta dall'alto, la predisposizione delle misure di emergenza e l'adeguatezza dei mezzi e attrezzature messe a disposizione dei lavoratori, intesi sia come salubrità degli ambienti al fine di mantenere lo stato di salute (cabine di lavoro, cabine comando e altro) che come prevenzione degli infortuni da contatti accidentali (assenza carter protettivi organi in movimento e altro). Un'attenta analisi degli interventi eseguiti, delle prescrizioni impartite e dalle risultanze ottenute nel periodo intercorso 2016-2019, hanno reso possibile l'attivazione di modelli organizzativi innovativi in grado di coniugare l'appropriatezza della attività ispettiva con l'efficienza degli interventi eseguiti attraverso l'esecuzione di interventi mirati su rischi specifici. Si è trattato dunque di un'innovativa modalità di vigilanza, che associa agli interventi tradizionali interventi più puntuali sulla verifica di singole situazioni dialogando più frequentemente con le figure aziendali della prevenzione. Un modello di vigilanza che ha le potenzialità per essere maggiormente efficace come guadagno in termini di prevenzione. E le sue potenzialità aumentano se il modello continua a rimanere integrato nel **sistema** delle relazioni portuali con i diversi interlocutori, attraverso scambi proficui organizzati in incontri, momenti

informativi e comunicativi, formazione. "Questo tipo di attività - spiega il direttore sanitario dell' Ausl Romagna Stefano Buseti - che talvolta rischia di passare 'inosservata' a fronte di quella ospedaliera o della medicina territoriale che hanno maggiore notorietà, è però a sua volta molto importante. E da questa consapevolezza si è partiti



Ravenna Today

Ravenna

per questo importante progetto che coniuga controllo e prevenzione". Due aspetti importanti evidenziati anche dal direttore del Dipartimento di Sanità pubblica Raffaella Angelini, la quale ne ha aggiunto un terzo non meno rilevante: "Con questo progetto - ha detto - stiamo facendo scuola in Italia: il dottor Mancini e la sua squadra sono stati chiamati a relazionarlo al più importante congresso della medicina del lavoro nelle città portuali che si svolge tutti gli anni a Trieste". Mancini: abbiamo voluto rilanciare quest'attività di controllo nel porto e sono raddoppiati (da 53 nel 2016 a 86 nel 2017 a 100 in 2018 e 2019, di questi attorno al 15% hanno portato al riscontro di anomalie, percentuale ancora abbastanza significativa ma non eccessivamente alta, quasi il 100% delle aziende una volta ispezionate provvede alla regolarizzazione della situazione, anche perché se c'è una reiterazione della carenza le cose si fanno più serie, dobbiamo riferire i reati alla procura). L'obiettivo era anche quello di costruire un dialogo sul campo con le aziende. mantenere connubio tra vigilanza e assistenza alle imprese non è facile: siamo ufficiali di polizia giudiziaria e se vediamo carenze dobbiamo subito segnalare, siamo sempre sul confine tra dover fare una sanzione e voler fare assistenza di formazione come vorremmo. tante risorse impiegate per la berkan b, trovate irregolarità utilizzate dai lavoratori nello smontare la nave, teniamo sotto controllo ora le successive fasi dando delle direttive.

Elezioni regionali, Movimento 5 stelle: "C'è un futuro per il porto di Ravenna?"

Il candidato capolista per il consiglio regionale del Movimento 5 stelle nel collegio provinciale di Ravenna Giancarlo Schiano si interroga sulla gestione del Porto

Il candidato capolista per il consiglio regionale del Movimento 5 stelle nel collegio provinciale di Ravenna Giancarlo Schiano si interroga sulla questione della gestione del Porto: "Il porto è l'infrastruttura della città più costosa finanziata dallo Stato. I nostri attuali amministratori avevano elargito promesse elettorali nel 2016 per il porto come fondali più profondi e banchine nuove, solo per dirne due. E invece? Agli inizi del 2019 i dati erano tutt'altro che confortanti! In primis un calo dell'arrivo merci, quasi fino al 40% siderurgia esclusa. In secondo luogo un terminal passeggeri ben lungi dall'essere valorizzato come dovrebbe. Appare lampante come la manutenzione e lo scavo ecologicamente sostenibile dei fondali siano non più procrastinabili, se si vuole mantenere il nostro scalo concorrenziale con i porti limitrofi". Schiano, insieme al collega candidato Igor Gallonetto, ripercorre per sommi capi gli eventi: "La nuova direzione dell'**Autorità di sistema portuale** si è insediata nel 2016, mentre la gara di appalto per gli scavi che doveva essere indetta nel maggio 2017 è colpevolmente slittata all'inizio del 2018, per poi essere nuovamente procrastinata ai primi mesi del 2019. Il tutto con un' illogicità, di cui si attende ancora una spiegazione, da parte di un comparto produttivo, come quello **portuale**, che meritava e merita un'attenzione e rispetto ben maggiori di quelli a cui è stato sottoposto. La procedura di gara è finalmente "iniziata" alla fine di novembre del 2019, con la speranza che non vi siano ennesime lungaggini burocratiche, ulteriormente nocive per tutto il comparto **portuale**, che meriterebbe ben altre attenzioni anche nella logistica e nelle infrastrutture".



Tre anni di attività per la sicurezza delle attività portuali ravennati: resoconto dell' incontro con Ausl Romagna

Nell' ambito della attività svolta dall' unità operativa ' Prevenzione e Sicurezza negli Ambienti di Lavoro ' di Ravenna dell' Ausl Romagna , particolare rilievo assume il progetto, attivato tre anni fa, che pone attenzione all' area portuale e alle attività che vi insistono. 'Progetto che, va ben rimarcato - spiega Ausl Romagna - coniuga i doverosi controlli ad un' attività informativa e formativa per gli operatori e le aziende, mirato ad intervenire anche in termini preventivi rispetto al fenomeno degli infortuni e delle malattie professionali.'Di questo progetto si è parlato questa mattina, 13 gennaio, in una conferenza stampa cui hanno partecipato il direttore sanitario dell' Ausl Romagna Stefano Busetti, il direttore del Dipartimento di Sanità pubblica Raffaella Angelini, il direttore dell' unità operata 'Prevenzione e Sicurezza negli Ambienti di Lavoro' di Ravenna Gianpiero Mancini. Come illustrato dal dottor Mancini, in virtù di questo progetto, che ha visto anche la realizzazione di una apposita sede del servizio presso l' area portuale, grazie ad una convenzione con Autorità Portuale, l' attività di prevenzione svolta nell' area portuale di Ravenna negli ultimi tre anni 'si è progressivamente sviluppata sulla base di tale progetto,

fortemente voluto dalla Direzione generale dell' Azienda, e nato nel 2017 dal presupposto secondo il quale l' Ausl ha la necessità e il vincolo di mantenere gli stessi elevati standard di vigilanza e controllo in tutti i settori produttivi a rischio (edilizia, agricoltura e altro) ma, allo stesso tempo, deve affrontare le complesse problematiche e le situazioni rischiose peculiari del settore portuale che sono presenti unicamente (in modo significativo) nel territorio ravennate. La realizzazione del progetto ha previsto, come noto, l' aumento delle risorse dedicate (2 tecnici della prevenzione e 1 ingegnere) oltre al riorientamento delle risorse già presenti verso i nuovi obiettivi. Il progetto, lungo l' arco di questo ultimo triennio, si è sviluppato secondo le seguenti linee operative: 1. Incremento della vigilanza e controllo . Gli interventi di vigilanza sulla sicurezza del lavoro nel porto di Ravenna sono raddoppiati nel triennio passando da 53 interventi nel 2016, anno precedente l' attivazione del progetto a 86 nel 2017 ad oltre 100 nel 2018 e 2019, il 15 per cento dei quali ha consentito di individuare criticità. Anche le modalità di vigilanza sono state modificate adottando, accanto alla vigilanza tradizionale, anche la cosiddetta modalità con 'ronda' ossia la perlustrazione nello stesso giorno di più terminali portuali, determinando la percezione di una presenza più continuativa del Servizio e consentendo un frequente scambio tecnico professionale con le figure della prevenzione. L' esperienza ha favorito la definizione di un sistema di monitoraggio delle misure di prevenzione e protezione adottate dalle imprese dell' area portuale, strumento adottato per assicurare equità e trasparenza dell' azione di controllo ma anche al fine di operare alcune valutazioni di efficacia in termini di tenuta delle misure di prevenzione adottate (e fatte adottare) da parte delle imprese. L' attività di vigilanza può da qualche mese avvalersi di una sede distaccata a Marina di Ravenna, messa a disposizione dall' Autorità Portuale, migliorando così la prossimità degli operatori rispetto alle aree produttive, utile in determinate situazioni di controllo o di scambio informativo. 2. Sviluppo dell' informazione e assistenza a favore delle imprese portuali, in collaborazione con altri Enti della Pubblica Amministrazione . L' attività riguarda tutte le figure coinvolte nella prevenzione, in particolare i datori di lavoro, i responsabili dei servizi di prevenzione e protezione e i rappresentanti dei lavoratori per la sicurezza, con le quali sono state discusse e condivise linee di indirizzo su temi di interesse prioritario con l' obiettivo di sviluppare all' interno delle aziende una maggiore capacità di valutare i rischi e





riportate nella tabella seguente .3. Formazione e Comunicazione . Sono state condotte diverse iniziative formative e comunicative, sia nei confronti del mondo del lavoro sia rivolte agli operatori delle Ausl di altri porti italiani, al fine di diffondere l' esperienza ravennate favorendo l' omogeneità dei comportamenti. E in maggior dettaglio, un seminario formativo con **Autorità** di Sistema **Portuale** e Inail nel 2018 e, nel 2019, due interventi di formazione ed un convegno nazionale in collaborazione con l' Università di Bologna. Sempre nel 2019 l' unità operativa ha portato una propria relazione al congresso della Società Italiana di Medicina del Lavoro.4. Master universitario in salute e sicurezza nel lavoro **portuale** . L' esperienza e le competenze maturate negli anni, nonché il sistema di tipo integrato nel quale si svolgono le attività di prevenzione nel porto di Ravenna, hanno indotto a proporre l' istituzione di questo Master, il cui avvio, a Ravenna, è previsto con l' inizio dell' anno accademico 2020-2021 e vedrà come docenti sia accademici dell' Università di Bologna sia professionisti della nostra Azienda e del territorio. Il Master, della durata di un anno, si rivolge a tutti i professionisti e agli operatori che, in Romagna ma anche altrove, si occupano o intendono occuparsi di tutela della salute del lavoro **portuale**.5. Ottimizzazione del servizio vigilanza . Le attività di vigilanza in ambito **portuale** hanno preso in considerazione le peculiarità di un settore caratterizzato da un rilevante fenomeno infortunistico. Le criticità maggiori in termini di sicurezza sono state rinvenute proprio relativamente a due microcosmi lavorativi:1) quello riconducibile alle operazioni e ai servizi portuali (carico, scarico, trasbordo, deposito, movimentazione merce, servizi complementari e accessori) denominato in linguaggio comune anche 'lavoro **portuale**', interessato prevalentemente da:- interfaccia porto-nave, due luoghi di lavoro molto diversi fra loro che producono notevoli rischi per la sicurezza di coloro che si trovano a dover operare in spazi particolarmente insidiosi e non sempre ben conosciuti, come sovente accade nel caso delle stive;- rischi da interferenza, dovuti alla compresenza nei porti di lavoratori appartenenti a diverse categorie: autotrasportatori, spedizionieri, militari, personale degli enti portuali e degli enti pubblici con ruolo di controllo;- rischi da investimento, dovuti alla contestuale presenza di lavoratori che si muovono a piedi e dei numerosi mezzi di movimentazione e sollevamento che vengono utilizzati nelle aree portuali.2) quello riguardante le lavorazioni di manutenzione trasformazione e riparazione delle navi all' interno dei porti, caratterizzati, oltre che da rischi infortunistici (ad esempio cadute dall' alto), dalla presenza di rischi per la salute dei lavoratori come sostanze aerodisperse nei lavori di saldatura, pitturazione e coibentazione con materiali sostitutivi, rumore, vibrazioni, radiazioni elettromagnetiche e altro. Le carenze di prevenzione più frequentemente riscontrate fattori di rischio prima elencati trovano corrispondenza nelle carenze di sicurezza riscontrate nel loro complesso: hanno, infatti, riguardato prevalentemente i rischi correlati alla viabilità, la presenza di carichi sospesi, la caduta dall' alto, la predisposizione delle misure di emergenza e la adeguatezza dei mezzi e attrezzature messe a disposizione dei lavoratori, intesi sia come salubrità degli ambienti al fine di mantenere lo stato di salute (cabine di lavoro, cabine comando e altro) che come prevenzione degli infortuni da contatti accidentali (assenza carter protettivi organi in movimento e altro). Un' attenta analisi degli interventi eseguiti, delle prescrizioni impartite e dalle risultanze ottenute nel periodo intercorso 2016-2019, hanno reso possibile l' attivazione di modelli organizzativi innovativi in grado di coniugare l' appropriatezza della attività ispettiva con l' efficienza degli interventi eseguiti attraverso l' esecuzione di interventi mirati su rischi specifici. Si è trattato dunque di un' innovativa modalità di vigilanza, che associa agli interventi tradizionali interventi più puntuali sulla verifica di singole situazioni dialogando più frequentemente con le figure aziendali della prevenzione. Un modello di vigilanza che ha le potenzialità per essere maggiormente efficace come guadagno in termini di prevenzione. E le sue potenzialità aumentano se il modello continua a rimanere integrato nel sistema delle relazioni portuali con i diversi interlocutori, attraverso scambi proficui organizzati in incontri, momenti informativi e comunicativi, formazione. 'Questo tipo di attività - ha spiegato il dottor Busetti - che talvolta rischia di passare 'inosservata' a fronte di quella ospedaliera o della medicina territoriale che hanno maggiore notorietà, è però

a sua volta molto importante. E da questa consapevolezza si è partiti per questo importante progetto che coniuga controllo e prevenzione'. Due aspetti importanti evidenziati anche dalla dottoressa Angelini, la quale ne ha aggiunto un terzo non meno rilevante: 'Con questo progetto - ha detto - stiamo facendo



scuola in Italia: il dottor Mancini e la sua squadra sono stati chiamati a relazionarlo al più importante congresso della medicina del lavoro nelle città portuali che si svolge tutti gli anni a Trieste'.

Schiano e Gallonetto (M5S): "C'è un futuro per il porto di Ravenna?"

Il Candidato Capolista per il Consiglio Regionale del Movimento 5 stelle nel Collegio provinciale di **Ravenna** Giancarlo Schiano, si interroga sulla questione della gestione del **Porto**: ' Il **porto** e l' infrastruttura della città più costosa finanziata dallo stato. I nostri attuali amministratori avevano elargito promesse elettorali nel 2016 per il **porto** come fondali più profondi e banchine nuove, solo per dirne due! Ed invece? Agli inizi del 2019 i dati erano tutt' altro che confortanti! In primis un calo dell' arrivo merci, quasi fino al 40%; siderurgia esclusa. In secondo luogo un terminal passeggeri ben lungi dall' essere valorizzato come dovrebbe. Appare lampante come la manutenzione e lo scavo ecologicamente sostenibile dei fondali siano non più procrastinabili, se si vuole mantenere il nostro scalo concorrenziale con i porti limitrofi. Ma perché si è giunti a questi sconcertanti risultati?" I candidati del Movimento 5 stelle Schiano e Gallonetto, ripercorrono per sommi capi gli eventi: "La nuova direzione dell' Autorità di sistema portuale si è insediata nel 2016, mentre la gara di appalto per gli scavi che doveva essere indetta nel maggio 2017 e colpevolmente slittata all' inizio del 2018, per poi essere nuovamente procrastinata ai primi mesi del 2019! Il tutto con un' illogicità, di cui si attende ancora una spiegazione, da parte di un comparto produttivo, come quello portuale, che meritava e merita un' attenzione e rispetto ben maggiori di quelli a cui è stato sottoposto. La procedura di gara è FINALMENTE 'iniziata' alla fine di Novembre del 2019, con la speranza - concludono Schiano e Gallonetto- che non vi siano ennesime lungaggini burocratiche, ulteriormente nocive per tutto il comparto portuale, che meriterebbe ben altre attenzioni anche nella logistica e nelle infrastrutture'.



Il Tirreno (ed. Massa-Carrara)

Marina di Carrara

a lezione sul mare

Quattrocento studenti alla scoperta del porto

È ripartita a Marina di Carrara Portolab, l'iniziativa di visite guidate allo scalo e in particolare al terminal Grendi

marina di carrara. È partita oggi a Marina di Carrara la terza edizione del progetto Portolab, che prevede visite guidate al porto ed in particolare al terminal Grendi, per circa 400 alunni delle scuole primarie della provincia di Massa-Carrara. A partire da oggi, e fino a alla fine dell' anno scolastico, ogni lunedì, giorno in cui è presente la nave Rosa dei Venti, i tutor del terminal Grendi e dell' AdSP, accoglieranno le classi e gli insegnanti e metteranno a disposizione, con una metodologia innovativa e stimolante, le competenze ed i valori dell' attività **portuale**, spesso misconosciuta. Il terminal container si trasformerà così in un laboratorio a cielo aperto che prevede, prima della visita a bordo della nave, ro-ro che opera sulla linea Marina di Carrara/Cagliari, testimonianze da parte di importanti componenti della comunità **portuale**: Capitaneria di Porto, Agenzia delle Dogane, Guardia di Finanza e Polizia di Frontiera Marittima. Oggi il primo incontro, cui hanno preso parte il Comandante della Capitaneria di Porto, CP Giuseppe Aloia, il tenete colonnello Luca Formica, che è comandante del Gruppo di Massa Carrara della Guardia di Finanza, il responsabile della Dogana Marco Baglini,

l' amministratore delegato di M. A. Grendi dal 1828, dottoressa Costanza Musso e la responsabile della Comunicazione e Marketing dell' AdSP, Monica Fiorini, che hanno mostrato ai 29 alunni delle classi quarta della Scuola Primaria "S. D' Acquisto" e della quinta della "E. De Amicis", alcuni video istituzionali, raccontando loro quali sono le funzioni svolte nel porto. Tutti gli studenti, accompagnati dalle insegnanti Simona Petricone, Fabiana Fabiani, Alessandra Bondielli, Laura Federico, Paola Troso, Arianna Panfetti, sono poi partiti per la visita in porto dove hanno potuto assistere alle operazioni portuali, all' apertura di un container. Al termine, hanno visitato la nave partendo dalla stiva per arrivare fino al ponte di comando. L' iniziativa è nata nel 2018 grazie alla collaborazione tra l' **Autorità** di **Sistema Portuale** del Mar ligure Orientale e il Gruppo Grendi, che opera nello scalo toscano, visto il successo che da anni ottiene nel terminal LSCT del Porto della Spezia dove migliaia di bambini hanno partecipato al progetto, nato nel 2006, su iniziativa del gruppo Contship Italia per raccontare la vita e il lavoro all' interno del porto e dei centri intermodali: un mondo che, per ragioni di sicurezza, è inaccessibile e poco conosciuto. Infatti, prezioso è stato il supporto fornito da Contship per realizzare anche nel porto di Carrara il progetto. Il progetto Portolab, che gode del patrocinio del Comune di Carrara, coinvolgerà anche allievi delle primarie Fucini, Marconi, Saffi, Gentili, Carducci, Fontana, Bondano, Paradiso Tempo Pieno e normale. Tanti quindi saranno, alla fine della durata del progetto, gli alunni che saranno coinvolti e che saranno messi a confronto con le competenze ed i valori dell' attività **portuale**. --© RIPRODUZIONE RISERVATA.



Portolab, bimbi a bordo Lezione in banchina

Gli scolari delle elementari ospiti della nave di Grendi Incontri con Finanza, polizia, Capitaneria e Autorità

CARRARA E' partita la terza edizione del progetto «Portolab», che prevede visite guidate al porto e al terminal Grendi, per circa 400 alunni delle elementari della provincia. Fino alla fine dell' anno, ogni lunedì, giorno in cui è presente la nave «Rosa dei venti», i tutor del terminal Grendi e dell' **Autorità portuale** accoglieranno le classi e gli insegnanti e metteranno a disposizione le competenze e i valori dell' attività **portuale**, spesso poco conosciuta. Il terminal container si trasformerà così in un laboratorio a cielo aperto che prevede, prima della visita a bordo della nave che opera sulla linea Marina-Cagliari, testimonianze da parte di importanti componenti della comunità **portuale**: Capitaneria di porto, agenzia delle dogane, Guardia di finanza e polizia marittima. Al primo incontro, cui hanno preso parte il comandante della Capitaneria Giuseppe Aloia, il comandante della Guardia di finanza Luca Formica, il responsabile di dogana Marco Baglini, l' amministratore delegato Grendi Costanza Musso e la responsabile della comunicazione e marketing dell' **Autorità portuale** Monica Fiorini, che hanno mostrato ai 29 alunni delle classi quarta della «D' Acquisto» e della quinta della «De Amicis», alcuni video istituzionali, raccontando loro quali sono le funzioni svolte nel porto. Tutti gli studenti, accompagnati dalle insegnanti Simona Petricone, Fabiana Fabiani, Alessandra Bondielli, Laura Federico, Paola Troso, Arianna Panfetti, sono poi partiti per la visita in porto dove hanno potuto assistere alle operazioni portuali, all' apertura di un container. Al termine, hanno visitato la nave partendo dalla stiva per arrivare fino al ponte di comando. Il progetto gode del patrocinio del Comune e coinvolgerà anche allievi delle primarie «Fucini», «Marconi», «Saffi», «Gentili», «Carducci», «Fontana», «Bondano», «Paradiso». © RIPRODUZIONE RISERVATA.



«Porto, ritardi inammissibili A pagare sono i lavoratori»

Il coordinamento progressista chiede interventi per i progetti Appello a Rossi e De Micheli per le infrastrutture

LIVORNO Il Coordinamento Civico Progressista Costa Toscana formato da Casa Livorno, Per Livorno Insieme, Futuro!, Livorno in Comune e Articolo Uno, esprime «preoccupazione per i ritardi nell' affrontare i problemi dello sviluppo del porto di Livorno. Il suo rilancio è strategico per trainare la crescita della costa e della regione e non può subire ulteriori ritardi, come peraltro evidenziato da tutti a partire dal Presidente della Regione Enrico Rossi, per arrivare al ministro delle infrastrutture e trasporti De Micheli». Il fattore tempo «è fondamentale, ma il Presidente dell' **Autorità di Sistema Portuale** Corsini (foto), - insiste il Coordinamento - chiamato in causa dall' intervento di Rossi, non ha dato alcuna indicazione. È necessario completare le opere indispensabili, prima fra tutte l' allargamento del canale di accesso alla Darsena Toscana, il micro-tunnel per le tubazioni Eni che è fermo per i contenziosi. Non solo, vogliamo vedere completarsi l' intervento sui fondali, il tombamento del Canale Industriale e lo scavalco della linea ferroviaria per collegare porto e interporto». Il Coordinamento aggiunge: «Il commissariamento dell' **Autorità Portuale**, i lunghi conflitti politici fra porto ed amministrazione comunale di Livorno, hanno fatto da sfondo in questi anni ad un quadro politico deludente. Diamo atto che l' attuale amministrazione comunale, con il sindaco Salvetti e l' assessore Bonciani, sta lavorando per riallacciare le connessioni porto-città con il Comune di Collesalvetti ed in questo percorso risulta centrale la realizzazione della ZLS (Zona Logistica Semplificata) finalmente portata sul tavolo del ministro delle infrastrutture».



Ok alla riattivazione della ex Elettra di Piombino

Al termine dell'incontro tra Regione, Meta Energia e Snowstorm

Massimo Belli

FIRENZE L'iter autorizzativo per la riattivazione e l'ammodernamento della centrale ex Elettra di Piombino si è concluso e Meta Energia, la società che da fine Dicembre ha acquisito la piena titolarità per la gestione dell'impianto, ha ottenuto da Terna la qualificazione e l'autorizzazione per la messa a disposizione di 54 Megawatt che dovranno essere disponibili per la rete nazionale dal Gennaio 2022. L'altra società coinvolta nel processo di riattivazione, la Snowstorm srl, concluderà i lavori di smantellamento e adeguamento funzionale entro il mese di Aprile. Questo quanto emerso dal tavolo che si è riunito stamani in Palazzo Strozzi Sacratì convocato dal consigliere per il lavoro del presidente della Regione Toscana, Gianfranco Simoncini al quale hanno preso parte i rappresentanti delle organizzazioni sindacali, delle due aziende e l'assessora piombinese al lavoro Sabrina Nigro. Meta Energia e Snowstorm, che hanno voluto sottolineare il ruolo svolto dalla Regione per la tempestiva conclusione dell'iter di autorizzazione, hanno anche informato che è partito il piano di assunzioni per l'attività della rinnovata centrale: nell'immediato riguarderà in particolare la figura di responsabile dell'impianto, mentre della fine dell'anno si prevede la riassunzione graduale dei 7 lavoratori, attualmente coperti da mobilità in deroga, per garantire il funzionamento della rinnovata centrale. Gli aggiornamenti sono stati registrati positivamente dalle istituzioni e Simoncini, che ha espresso anche l'apprezzamento per la scelta delle aziende di accogliere la richiesta della Regione di coinvolgere imprese locali nei lavori di ristrutturazione, ha da parte sua informato che dall'inizio di quest'anno sono di nuovo attivi gli strumenti regionali di incentivazione delle assunzioni, di cui Meta Energia e Snowstorm potranno eventualmente avvalersi. Al termine dell'incontro è stato concordato che il confronto sull'intero processo di ripresa produttiva proseguirà adesso tra aziende e sindacati; il tavolo regionale, ha comunque sottolineato Simoncini, resterà aperto, pronto a essere riconvocato, se necessario, entro la fine del 2020.



Piombino Industrie Marittime: esordio sul mercato con la nave Eurocargo Trieste

Con l'inizio del 2020 per Piombino Industrie Marittime è arrivato anche il primo lavoro di riparazione navale della sua storia. Si tratta della nave ro-ro Eurocargo Trieste del Gruppo Grimaldi che lo scorso 21 novembre aveva subito un incendio a bordo appena fuori dal porto di Livorno e dovrà per questo sottoporsi a interventi di ripristino. Lo conferma a SHIPPING ITALY l'amministratore delegato Valerio Mulas spiegando che 'il cliente sta ancora valutando nel dettaglio quasi lavori fare, quindi c'è prima una fase di valutazione. Credo che si saprà qualcosa di più definito fra qualche giorno'. Nonostante la prima commessa incassata, i motivi per festeggiare in realtà sono pochi perché il cantiere lamenta di non poter ancora operare come vorrebbe soprattutto per ritardi causati dalla burocrazia. 'Il sito ha enormi potenzialità e ci sono grandi prospettive. Purtroppo la burocrazia non ci permette nemmeno di far partire i lavori per portare, a nostre spese, quei servizi essenziali quali energia e acqua' aggiunge ancora Mulas. Che infine conclude dicendo: 'Permangono criticità e ci piacerebbe una maggiore presenza da parte delle istituzioni verso chi investe sul territorio e coinvolge le imprese locali'. Nato come joint venture fra la genovese San Giorgio del Porto e il Gruppo Neri di Livorno per essere il principale polo navalmeccanico italiano dedicato alla demolizione e al riciclo delle navi, Piombino Industrie Marittime si sta proponendo sul mercato anche e soprattutto per lavori di riparazione e per la costruzione di scafi per nuove costruzioni. Prima di questo primo lavoro su una nave, al nuovo cantiere navale piombinese era stato affidato lo smaltimento di alcuni dei cassoni utilizzati per il recupero della Costa Concordia. Nicola Capuzzo

The screenshot shows the SHIPPING ITALY website interface. At the top, there are navigation links for 'Chi siamo', 'Contatti', 'Notizie', 'Pubblicità', and 'Segui'. Below the navigation is the SHIPPING ITALY logo and a banner for 'AL FERRO' with the text 'P&I purists since 1959'. The main headline reads 'Il quotidiano on-line del trasporto marittimo' and lists the director 'Nicola Capuzzo - Direttore Responsabile'. A menu bar includes 'NAVI', 'PORTI', 'SPEDIZIONI', 'CANTIERI', 'INTERVISTE', 'POLITICHE ASSOCIAZIONI', and 'PIRE'. The article title is 'Piombino Industrie Marittime: esordio sul mercato con la nave Eurocargo Trieste'. Below the title is a photograph of the Eurocargo Trieste ship at a port. To the right of the article are two 'Advertisment here' boxes.

Cronache di Salerno

Salerno

Il fatto - Il Presidente valuterebbe un passo indietro già da tempo, il coinvolgimento nell' inchiesta giudiziaria e l' isolamento politico

Autorità Portuale, Spirito pronto alle dimissioni e convoca il Comitato

Non si respira aria di tranquillità nella sede dell' **Autorità** di **sistema portuale** "Mar Mediterraneo". A quanto pare il presidente Pietro Spirito starebbe valutando un passo indietro già da qualche tempo. Il suo incarico scade il prossimo dicembre ma il numero uno dell' Authority che raggruppa i porti di Napoli, Salerno e Castellammare di Stabia, potrebbe anticipare i tempi e salutare tutti. Complice l' inchiesta giudiziaria scoppiata in estate. Pietro Spirito è accusato, dalla Procura di Napoli, di abuso di ufficio e concorso in turbativa d' asta per la concessione dell' ex Coge mar affidata alla società Ttlines. Indiscrezioni confermano l' amarezza e la stanchezza del presidente che negli ultimi mesi ha sofferto anche di un isolamento politico rispetto all' inchiesta giudiziaria. Inoltre i rapporti politici con il presidente della giunta regionale della Campania, Vincenzo De Luca, sarebbero sempre più complessi. Già durante le celebrazioni per i 100 anni di Confindustria nel salone dei Marmi del Comune di Salerno, non mancò un peccato scambio di battute tra il governatore e il presidente dell' **autorità portuale** stesso. Per il 30 gennaio, Spirito ha convocato il comitato di gestione. Da lì si saprà il suo futuro e dell' **Autorità** di **Sistema portuale** Mar Mediterraneo.



La maxi-draga fa rotta sul porto «Scavi, si parte»

La nave belga Breydel lascia Setubal e si dirige a Salerno Messineo: «Lavori al via giovedì notte, avanti 24 ore su 24»

Diletta Turco

Da Setubal, in Portogallo, fino a Salerno il viaggio in mare dura qualche giorno. Ma la maxi-draga belga Breydel, ieri sera, si trovava già al di qua dello stretto di Gibilterra, tra la costa meridionale spagnola e quella nordafricana. Dritta in direzione Salerno. Tant'è che l'arrivo previsto è per domani notte, o, al massimo, giovedì mattina. Fatte le formalità burocratiche di rito, i lavori potrebbero iniziare sin da subito. «È verosimile dice Francesco Messineo, segretario generale dell' **autorità di sistema** del mar Tirreno Centrale che già il 16 notte la draga inizierà il suo lavoro. Non ci saranno pause, si lavorerà ventiquattro ore su ventiquattro e sette giorni su sette. Con la sola pausa per l'approvvigionamento del carburante. Chiunque ad occhio nudo vedrà questa nave andare avanti e indietro in tutto lo specchio acqueo del porto di Salerno durante la fase di scavo dei fondali, e poi uscire dal porto e andare a scaricare le sabbie nelle aree destinate». L'IMBARCAZIONE La speciale nave ha, infatti, iniziato il lavoro di scavo dell'estuario del Rio Sado a Setubal lo scorso 13 dicembre. Un mese esatto di lavori, per poi partire alla volta del bacino portuale salernitano. La nave, lunga oltre 125 metri e con una capacità di scavo anche di 40 metri, arriva direttamente dal gruppo industriale belga Deme. Il gruppo, in Italia ha come costola di riferimento la Società Italiana Dragaggi. Il raggruppamento di imprese vincitore dell'appalto dei lavori di dragaggio del porto di Salerno è formato, infatti, dalla società Italiani Dragaggi spa, o meglio la Sidra, azienda specializzata proprio nella realizzazione di dragaggi e nell'ampliamento dei bacini portuali. Sono a firma di Sidra i lavori al porto di Livorno, Civitavecchia, Ravenna, Gioia Tauro, ma anche ad Aviles in Spagna o a Tangeri, in Marocco o al porto libico di Misurata. Assieme alla Sidra, c'è la Meridiana Costruzioni generali di Napoli, anch'essa attiva nel settore marittimo e idraulico. Infine, terzo componente del gruppo temporaneo è il consorzio stabile Grandi lavori, con sede a Roma. Proprio il consorzio stabile ha vinto la gara d'appalto per le opere di completamento del porto commerciale di Gaeta, con il valore di oltre 24 milioni di euro. Il consorzio è formato da undici imprese edili che operano anche nel settore marittimo. Tra queste 11 c'è anche la salernitana Rcm Costruzioni della famiglia Rainone, aggiudicataria anche dei lavori di dragaggio del porto di Taranto. L'ATTIVITÀ Le operazioni di dragaggio a Salerno, come detto da Messineo, saranno senza sosta, anche perché «le attività della draga specifica il segretario dell'authority unica non possono avvenire contemporaneamente alle fasi di ormeggio delle navi. Quindi la draga andrà a scavare in quella fetta di porto in cui non ci sono navi che devono ormeggiare, né tantomeno la draga stessa impedirà ormeggi programmati. È una condivisione da programmare, e che terminerà a fine marzo». Entro i prossimi 80 giorni, infatti, terminerà la prima annualità di scavo dei fondali, che, pur concentrandosi sulla zona turistica del molo Manfredi, toccherà anche la parte commerciale del porto salernitano. «Potrà capitare che per alcuni giorni le attività si concentrino nella zona Manfredi specifica Messineo anche per questioni tecniche, e cioè per esigenze nostre di montaggio di alcuni pontoni che, poi, serviranno anche per i lavori di imboccatura del porto. Certamente il volume di sabbia da dragare nella zona turistica del porto sarà quello previsto da progetto e completo, in modo da consentire alle navi da crociera di attraccare alla stazione marittima, ma ci saranno scavi lungo tutto lo specchio acqueo». LO SCENARIO I benefici, dunque, ci



saranno anche sul fronte commerciale, già a partire dalla fine di



Il Mattino (ed. Salerno)

Salerno

marzo. In modo da consentire nella nuova stagione crocieristica dei calendari di approdi diversi dalle precedenti. Tutto dipenderà dal report finale di collaudo che avrà l' opera. «Per il report conclude Messineo sarà coinvolta una terza società che si occupa proprio di questo aspetto e che, presi i dati elettronici registrati dal diario di bordo della draga, elaborerà le statistiche definitive. Con quel documento, che, di fatto, rappresenterà la fotografia attuale della profondità dei fondali del porto di Salerno, non solo si aggiornerà la cartografia del porto di Salerno, ma la capitaneria di porto potrà ufficializzare con uno specifico provvedimento, la capacità di ormeggio sia delle banchine della zona commerciale che di quelle dell' area turistica». © RIPRODUZIONE RISERVATA.

È GIÀ ALLARME COSENZA PIANO SICUREZZA DA DERBY

Tifoserie «nemiche»: per la sfida del 25 stop a locali e metro e Arechi blindato. Gli ultras si preparano al primo esodo del 2020: almeno in 600 all'Adriatico

Pasquale Tallarino

Al botteghino, in zona stadio, spopola al momento solo «Tolo Tolo», il film di Zalone campione di incassi. Il 25 gennaio, però, alle spalle della curva Nord, il cinema resterà chiuso e abbasseranno le saracinesche anche la palestra, i ristoranti, il bar, la ludoteca. Sarà tutto chiuso, insieme alla stazione della metropolitana, perché ricominciano le partite con il bollino rosso. La Questura si è messa subito all'opera per gestire Salernitana-Cosenza, gara casalinga e in notturna, fischio d' inizio alle ore 18. Non a caso, giovedì 16 gennaio, il giorno dopo la determina dell' Osservatorio che potrebbe astenersi dall' assumere decisioni su Pescara-Salernitana altra gara a rischio (oggi via libera alla vendita dei biglietti per la trasferta abruzzese, senza tessera del tifoso), è già prevista la riunione del Gruppo Operativo per la Sicurezza. Sarà convocato con largo anticipo, nove giorni prima dell' evento, perché ci saranno decisioni importanti da ufficializzare. LE MISURE Il parcheggio antistante al settore ospiti dello stadio Arechi sarà preso in consegna dalle forze dell' ordine: saranno apportate modifiche alla viabilità, le tifoserie granata e calabrese, acerrime rivali, raggiungeranno lo stadio attraverso percorsi differenziati, blindato quello dei cosentini. Il piano sicurezza utilizzerà accorgimenti «da derby». La chiusura delle attività commerciali è considerata inevitabile: di sabato sera, il cinema e le attività di ristorazione (chiusure in vigore dalle ore 15) perderanno pubblico e incassi. Sarà tutto sacrificato sull' altare della partita a rischio. La metropolitana sarà chiusa e ci saranno rigide misure di controllo. Saranno richiesti e attesi rinforzi ministeriali. Il progetto delle barriere esterne e rimovibili da posizionare all' esterno dello stadio è in cantiere ma non è stato ancora finanziato. In assenza, non è esclusa l' installazione dei container anti violenti. L' anno scorso, quando Palmiero, oggi centrocampista del Pescara prossima avversaria dei granata, fece esultare al 90' i tifosi cosentini nel settore ospiti, inguaiando la Salernitana, la partita fu blindata dalle forze dell' ordine ma senza i «giganti del mare» inviati dall' **Autorità** di **Sistema** del Mar Tirreno Centrale. Stavolta dipenderà molto da una serie di fattori che la Questura valuterà: il numero dei cosentini al seguito (lo Slo dei silani darà una prima stima giovedì), l' andamento delle squadre nel prossimo turno di campionato e soprattutto i numeri della prevendita, a Salerno. LA TRASFERTA Gli ultras granata si preparano al primo esodo del 2020: a Pescara, domenica prossima, ne attendono non meno di 600 e sono pronti a destinare agli ospiti non solo lo spicchio di settore ospiti capiente 741 posti ma tutta la curva Sud, se la scorta di tagliandi dovesse essere esaurita. La prevendita comincerà oggi, il costo del biglietto è 15 euro, circuito Ticket One, senza la tessera del tifoso. Nel frattempo gli ultras riflettono sulle iniziative di protesta da proporre nella prima gara interna, il 25 gennaio. Nell' assemblea pubblica svoltasi in via Pio XI, l' idea del sold out in curva Sud «come messaggio e cartolina» per il co-patron Lotito è piaciuta a tutti. Per metterla in pratica occorre riempire la casa del tifo, invitare all' adunata. La Salernitana non pensa di indire la giornata granata, attenderà tempi migliori. I tifosi della Salernitana hanno anche esposto striscioni in città per protestare contro «gli esperimenti sociali» immaginati su scala nazionale. Una protesta che accomunerà nel prossimo weekend tutte le curve d' Italia. I supporter granata, infatti, hanno già esposto in città lo striscione «Dalle tribune ai settori popolari... no agli esperimenti





Il Mattino (ed. Salerno)

Salerno

sociali» per contestare il prezzo dei biglietti troppo elevati negli stadi italiani (emblematico il caso dei tifosi del Parma che deserteranno la trasferta di Torino, contro la Juventus, perché avrebbero dovuto pagare 46 euro per accomodarsi nel settore ospiti) ma anche per di no alle commistioni di tifoserie nelle curve. © RIPRODUZIONE RISERVATA.

IL PIANO REGOLATORE PORTUALE

Grandi navi yacht di lusso il porto che verrà

Con il nuovo Piano regolatore portuale cantieri aperti nello specchio acqueo di San Cataldo e in quelli di San Vito e Marisabella. Una rivoluzione annunciata da tempo, necessaria per una grande capitale del Mediterraneo quale Bari si candida a diventare. E che la stagione della trasformazione dello scalo marittimo cittadino sia ormai alle porte, lo confermano le simulazioni di navigazione di grandi navi realizzate negli avveniristici laboratori della Thesi di Mola, tra le poche società internazionali autorizzate dal Ministero dei Trasporti e dagli organi di certificazione mondiali, in grado di offrire questi servizi. Le simulazioni sono state coordinate dalla Capitaneria di Porto di Bari. «Su incarico dello staff di progettazione - spiega il direttore del lab di Mola Simone Quaranta - abbiamo compiuto la valutazione, tramite simulazioni di navigazione, della manovrabilità di grandi navi da crociera del porto di Bari». Tutte le simulazioni di manovra sono state gestite dal capo pilota del porto di Bari, comandante Ezio Sciannandrone mediante il modernissimo simulatore di manovra installato nella della Thesi. Ma cosa è stato fatto di preciso? Sono state simulate le procedure previste per una unità navale da crociera di ragguardevoli dimensioni come la Msn Fantasy lunga 333 metri e larga 38. La difficoltà inedita rispetto alle condizioni attuali del porto barese, spiega Quaranta, «è rappresentata dalla nuova darsena prevista dalla variante localizzata del Piano regolatore portuale finalizzata alla riqualificazione del molo San Cataldo e le relative infrastrutture per la sede logistica delle Capitanerie di Porto e il miglioramento della operatività nella darsena di ponente». La cosa più importante e, aggiungiamo noi, affascinante dell' esperienza molese, è stata la riproduzione virtuale del porto barese con scenari ancora da venire, quelli previsti dal Nuovo piano regolatore, a cominciare dal grande porto turistico per super yacht da realizzare alla radice del molo San Cataldo». Le numerose manovre sono state pianificate con il pilota, gli ingegneri dell' autorità portuale ed i responsabili dell' autorità marittima ed eseguite in presenza di un' apposita commissione tecnica composta dall' ingegner Tomasicchio, dal capo pilota Sciannandrone e dal capitano Ivano Benedetto. Alle stesse hanno assistito gli ingegneri Eugenio Pagnotta e Paolo Iusco della autorità di sistema Adspmam. «Grazie ad una nutrita serie di simulazioni di navigazione in scenario virtuale 3D - aggiunge Quaranta - si sono valutate le manovre di ingresso e uscita dell' unità navale, nel nuovo layout virtuale portuale del futuro porto di Bari. Cosa molto importante, è stata la realizzazione dei nuovi scenari virtuali del porto che sta per subire una serie di importanti lavori che ne cambieranno le funzioni e le caratteristiche future, come un grande porto turistico per super yacht ed una base per unità navali della Guardia Costiera alla radice del molo San Cataldo». Le varie simulazioni sono state eseguite nell' arco di 2 giorni e hanno riguardato, anche prevedendo condizioni meteomarine estreme, tutte le procedure di sicurezza per «l' approccio, l' ingresso al porto, l' accosto, la partenza dal Terminal crociere». Lo studio ha avuto l' obiettivo di «indagare la fattibilità alla manovra in differenti condizioni meteorologiche ed in condizioni di limitata capacità di manovra di una grande nave» ed è parte della relazione tecnica del Port Assessment del nuovo approdo barese consegnata all' autorità portuale.



MELENDUGNO SI TEME UNA RECRUDESCENZA DELLA BAGARRE CON GLI AMBIENTALISTI

Tap, in arrivo a Brindisi la nave che poserà i tubi sui fondali

L'unità navale della Saipem ha già svolto molte operazioni simili

MELENDUGNO. È in arrivo nel porto di Brindisi la Castoro Sei (la nave di Saipem che poserà la sezione sottomarina del gasdotto Tap) e già si teme la riesplorazione della polemica sulla mega -infrastruttura. La Castoro Sei è una nave posatubi semi sommergibile «che fornisce - fanno sapere dall' ufficio stampa Tap - una piattaforma operativa sicura, affidabile, stabile e rispettosa dell' ambiente, in grado di posare condotte sottomarine fino a 60" di diametro. La nave è lunga 152 metri, larga 70,5 e può ospitare fino a 347 persone a bordo. Costruita all' Arsenalale Triestino San Marco, nel corso dei suoi anni di attività in varie aree geografiche del mondo ha installato gasdotti sottomarini per migliaia di chilometri. Tra questi Transmed (Algeria -Italia via Tunisia), Medgaz (Algeria -Spagna), Blue Stream (Russia -Turchia) e Zohr (offshore egiziano -Port Said)». Dunque un altro passo verso l' installazione del gasdotto che collegherà la Puglia all' Azerbaijan. «Le attività di varo - fanno sapere tra le altre cose dalla Tap - inizieranno entro circa 10 giorni dopo aver completato le operazioni di caricamento delle sezioni del tubo sulla Castoro Sei e una volta conclusi i lavori in corrispondenza del punto di uscita a mare del microtunnel. Prima della posa della tubazione saranno inoltre terminate le operazioni di messa in sicurezza delle biocostruzioni ricadenti nel corridoio di varo. Le operazioni avranno quindi inizio con l' infilaggio della condotta all' interno del microtunnel a partire dal punto di uscita fino a terra. La nave effettuerà la posa in continuo della condotta del gasdotto, che ha un diametro di 36", dalla ricezione a bordo dei singoli tubi e la loro saldatura automatizzata e i relativi controlli di qualità prima del varo, alla installazione sul fondo del mare. Il Castoro Sei proseguirà così l' installazione per 105 chilometri verso l' Albania, dove si prevede arrivi dopo circa 2 mesi, toccando una profondità massima di 820 metri».



GASDOTTO È SEMI SOMMERSIBILE, LUNGA 152 METRI, PUÒ OSPITARE 347 PERSONE

Tap, arriva la nave posatubi «Castoro Sei» di Saipem

Prosegue spedita la costruzione del gasdotto Trans Adriatic Pipeline (Tap). È in arrivo nel porto di Brindisi la Castoro Sei, la nave di Saipem che poserà la sezione sottomarina del gasdotto TAP. Si tratta di una nave posatubi semi sommergibile lunga 152 metri, larga 70,5 e che può ospitare fino a 347 persone a bordo. Nel corso della sua attività ha installato gasdotti sottomarini per migliaia di chilometri. Tra questi Transmed (Algeria -Italia via Tunisia), Medgaz (Algeria -Spagna), Blue Stream (Russia -Turchia) e Zohr (offshore egiziano -Port Said). Le attività di varo - è detto in una nota di Tap - inizieranno entro circa 10 giorni dopo aver completato le operazioni di caricamento delle sezioni del tubo sulla Castoro Sei e una volta conclusi i lavori in corrispondenza del punto di uscita a mare del microtunnel. Prima della posa della tubazione saranno inoltre terminate le operazioni di messa in sicurezza delle bio costruzioni ricadenti nel corridoio di varo, secondo quanto previsto dal progetto approvato dagli enti competenti. Le operazioni avranno quindi inizio con l'infilaggio della condotta all'interno del microtunnel a partire dal punto di uscita fino a terra. La nave effettuerà la posa in continuo della condotta del gasdotto, che ha un diametro di 36 pollici, dalla ricezione a bordo dei singoli tubi e la loro saldatura automatizzata e i relativi controlli di qualità prima del varo, alla sua installazione sul fondo del mare. Castoro Sei proseguirà in questo modo l'installazione per 105 chilometri verso l'Albania, dove si prevede che arrivi dopo circa 2 mesi, toccando una profondità massima di 820 metri.



Tap, arriva a Brindisi la Castoro Sei La nave poserà la sezione sottomarina

È in arrivo nel porto di Brindisi la Castoro Sei, la nave di Saipem che poserà la sezione sottomarina del gasdotto Tap. La Castoro Sei, fa sapere Tap, è una nave posatubi semi sommergibile che fornisce una piattaforma operativa sicura, affidabile, stabile e rispettosa dell'ambiente, in grado di posare condotte sottomarine fino a 60" di diametro. La nave è lunga 152 metri, larga 70,5 e può ospitare fino a 347 persone a bordo. Costruita all'Arsenale Triestino San Marco, nel corso dei suoi anni di attività in varie aree geografiche del mondo ha installato gasdotti sottomarini per migliaia di chilometri. Tra questi Transmed (Algeria-Italia via Tunisia), Medgaz (Algeria-Spagna), Blue Stream (Russia-Turchia) e Zohr (offshore egiziano-Port Said). Le attività di varo inizieranno entro circa 10 giorni dopo aver completato le operazioni di caricamento delle sezioni del tubo sulla Castoro Sei e una volta conclusi i lavori in corrispondenza del punto di uscita a mare del microtunnel. Prima della posa della tubazione saranno inoltre terminate le operazioni di messa in sicurezza delle biocostruzioni ricadenti nel corridoio di varo, secondo quanto previsto dal progetto approvato dagli enti competenti. Le operazioni avranno quindi inizio

con l'infilaggio della condotta all'interno del microtunnel a partire dal punto di uscita fino a terra. La nave effettuerà la posa in continuo della condotta del gasdotto, che ha un diametro di 36, dalla ricezione a bordo dei singoli tubi e la loro saldatura automatizzata e i relativi controlli di qualità prima del varo, alla sua installazione sul fondo del mare. Il Castoro Sei proseguirà in questo modo l'installazione per 105 chilometri verso l'Albania, dove si prevede che arrivi dopo circa due mesi, toccando una profondità massima di 820 metri. La posa del tubo a terra procede come sempre per cluster: degli 8,2 chilometri ne risultano interrati sempre 3,8, ma le nuove particelle sono state già recintate, i tubi cominciano a essere saldati e si cominciano a scavare le trincee. Nel cluster numero 2, quello più vicino alla palude di Cassano, Tap ha ottenuto una variante di progetto per realizzare una specie di microtunnel ai fini della posa del tubo. Già nelle prossime ore sarà rimossa invece la talpa di 18 metri parcheggiata per tutta l'estate sotto costa, a San Basilio: sarà scavata una trincea, poi la talpa verrà rimorchiata fino a Brindisi. È in corso anche lo spostamento temporaneo delle biocostruzioni marine: parti di scoglio, spugne, concrezioni biologiche, coralligenti verranno temporaneamente spostati e parcheggiati sul fondale marino a distanza dal corridoio di posa della condotta, poi torneranno al loro posto. © RIPRODUZIONE RISERVATA.



«Sigilli al porto, pescatori ko»

Il consigliere comunale Scianaro (Lega) lamenta lo stato di stallo dopo il sequestro. Dalle indagini emerse la gestione abusiva degli ormeggi da parte di un pregiudicato

FASANO «È dal 29 novembre dello scorso anno, data del sequestro del molo di Levante del **Porto** di Savelletri da parte della Guardia di Finanza, che i pescatori di Savelletri e Torre Canne sono costretti a spostarsi in altre realtà limitrofe, con ulteriori disagi ed aggravii di spese». A dichiararlo è il consigliere comunale Antonio Scianaro, componente del coordinamento Regionale della Lega, che il 5 dicembre scorso presentò un'interpellanza urgente in Consiglio comunale, per conoscere se e come il sindaco Zaccaria e tutta l'amministrazione, intendesse muoversi per porre rimedio a tale incresciosa situazione, in modo da dare agli operatori del settore ittico l'opportunità di riprendere le attività in loco. Interpellanza che, però, non trovò il sostegno della maggioranza. «Ad oggi nessuna azione formale insiste Scianaro è stata intrapresa, regna l'inerzia più assoluta di un'Amministrazione impegnata solo con comunicati stampa, ed in inutili e sterili campagne elettorali per le primarie del centrosinistra, dal risultato già scontato. Per questo si chiede di intervenire con urgenza. Il persistere di tale situazione continua il consigliere accentua i disagi soprattutto in questi mesi invernali, e mette in crisi un settore, quello della pesca, già fortemente penalizzato e compromesso da fermo biologico, norme comunitarie, avversità atmosferiche ed altro. Altro dato che non va assolutamente sottovalutato, e che la mancata fruibilità del molo di Levante oggetto di sequestro, con la imminente stagione estiva ormai alle porte, non offrirebbe ospitalità ai tanti turisti che transitano lungo la nostra costa, con conseguente immagine negativa ad una città a forte vocazione turistica come quella di Fasano, e danno economico locale a tutto l'indotto». Come ha ricordato lo stesso Scianaro parte del **porto** di Savelletri è stato posto sotto sequestro a fine novembre dai finanzieri del Comando Provinciale di Brindisi, coordinati dalla locale Procura della Repubblica e su disposizione del Gip del Tribunale di Brindisi dando esecuzione, tra l'altro ad un'ordinanza di custodia cautelare in carcere per tentata estorsione per il 45enne Paolo Ferrara detto Magnum. Le indagini, originate da un'attività di intelligence del dipendente Nucleo di Polizia Economico-finanziaria, avevano permesso di appurare l'occupazione abusiva del Braccio di Levante del **Porto** di Savelletri. Gli indagati, tutti proprietari di imbarcazioni, avevano assunto dal 2015 il controllo del braccio portuale di recente realizzazione, gestendolo, in assenza dei necessari titoli abilitativi, con forniture di servizi (energia elettrica, acqua, posizionamenti di corpi morti), riscossione delle quote di ormeggio e attività di guardiania. Dal maggio 2018, la gestione dell'area era passata nelle mani di Ferrara, noto alla giustizia, il quale, avvalendosi della collaborazione di altre persone incaricate sia della riscossione delle somme versate mensilmente dai proprietari delle imbarcazioni ormeggiate, sia della vigilanza del molo abusivamente occupato, pretendeva un canone mensile pari a circa 500 euro per singolo natante. L'attività investigativa consentiva, inoltre, di accertare che Magnum, confermando la sua consolidata ingerenza sul territorio, aveva minacciato di appropriarsi dell'imbarcazione di uno degli indagati, se non gli avesse corrisposto una somma pari a 5.000 euro quale canone annuale previsto per la locazione non autorizzata del posto barca. A.Spa.



Quotidiano di Puglia (ed. Brindisi)

Brindisi

© RIPRODUZIONE RISERVATA.

Brindisi Report

Brindisi

Gasdotto, la Castoro Sei arriva a Brindisi: "A breve la posa dei tubi"

La nave posatubi semi sommergibile di Saipem è arrivata nel porto. Le attività di varo entro 10 giorni dal caricamento delle sezioni

BINDISI - È in arrivo nel porto di Brindisi la Castoro Sei, la nave di Saipem che poserà la sezione sottomarina del gasdotto Tap. La Castoro Sei è una nave posatubi semi sommergibile che fornisce una piattaforma operativa sicura, affidabile, stabile e rispettosa dell' ambiente, in grado di posare condotte sottomarine fino a 60 di diametro. La nave è lunga 152 metri, larga 70,5 e può ospitare fino a 347 persone a bordo. Costruita all' Arsenale Triestino San Marco, nel corso dei suoi anni di attività in varie aree geografiche del mondo ha installato gasdotti sottomarini per migliaia di chilometri. Tra questi Transmed (Algeria-Italia via Tunisia), Medgaz (Algeria-Spagna), Blue Stream (Russia-Turchia) e Zohr (offshore egiziano-Port Said). Le attività di varo inizieranno entro circa 10 giorni dopo aver completato le operazioni di caricamento delle sezioni del tubo sulla Castoro Sei e una volta conclusi i lavori in corrispondenza del punto di uscita a mare del microtunnel. Prima della posa della tubazione saranno inoltre terminate le operazioni di messa in sicurezza delle biocostruzioni ricadenti nel corridoio di varo, secondo quanto previsto dal progetto approvato dagli enti competenti. Le operazioni avranno quindi inizio con l' infilaggio della condotta all' interno del microtunnel a partire dal punto di uscita fino a terra. La nave effettuerà la posa in continuo della condotta del gasdotto, che ha un diametro di 36", dalla ricezione a bordo dei singoli tubi e la loro saldatura automatizzata e i relativi controlli di qualità prima del varo, alla sua installazione sul fondo del mare. Il Castoro Sei proseguirà in questo modo l' installazione per 105 chilometri verso l' Albania, dove si prevede che arrivi dopo circa 2 mesi, toccando una profondità massima di 820 metri.

BRINDISIREPORT Attualità

Gasdotto, la Castoro Sei arriva a Brindisi: "A breve la posa dei tubi"

La nave posatubi semi sommergibile di Saipem è arrivata nel porto. Le attività di varo entro 10 giorni dal caricamento delle sezioni

BINDISI - È in arrivo nel porto di Brindisi la Castoro Sei, la nave di Saipem che poserà la sezione sottomarina del gasdotto Tap. La Castoro Sei è una nave posatubi semi sommergibile che fornisce una piattaforma operativa sicura, affidabile, stabile e rispettosa dell' ambiente, in grado di posare condotte sottomarine fino a 60" di diametro. La nave è lunga 152 metri, larga 70,5 e può ospitare fino a 347 persone a bordo. Costruita all' Arsenale Triestino San Marco, nel corso dei suoi anni di attività in varie aree geografiche del mondo ha installato gasdotti sottomarini per migliaia di chilometri. Tra questi Transmed (Algeria-Italia via Tunisia), Medgaz (Algeria-Spagna), Blue Stream (Russia-Turchia) e Zohr (offshore egiziano-Port Said).

Informare

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi e Villa San Giovanni

Il ministro per il Sud e la coesione territoriale ha visitato il porto di Gioia Tauro

Agostinelli: senza il collegamento con la rete nazionale, il gateway ferroviario dello scalo rimane inattivo Sabato il ministro per il Sud e la coesione territoriale, Giuseppe Provenzano, ha visitato il **porto di Gioia Tauro** incontrando il commissario straordinario della locale Autorità Portuale, Andrea Agostinelli, che gli ha illustrato la politica di rilancio e di riqualificazione dell'infrastruttura portuale calabra avviata in sinergia con il nuovo management di Medcenter Container Terminal (MCT), la società che gestisce il container terminal del **porto**, per ridare allo scalo la sua posizione leader nel Mediterraneo. Agostinelli ha evidenziato che 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 al +8,4% dei teu e del +8,6% delle movimentazioni rispetto all' anno precedente. Agostinelli si è soffermato anche sulle attività di infrastrutturazione in fase di progetto nonché sulle criticità dell' implementazione della Zona Economica Speciale ed ha sottolineato l' importanza strategica del gateway ferroviario che - ha osservato - 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. Nel corso dell' incontro il ministro ha specificato 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 precisato Giuseppe Provenzano - 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 - ha aggiunto il ministro - 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».

informARE
Il quotidiano on-line per gli operatori e gli amanti del trasporto

13 gennaio 2020

Il ministro per il Sud e la coesione territoriale ha visitato il porto di Gioia Tauro

Agostinelli: senza il collegamento con la rete nazionale, il gateway ferroviario dello scalo rimane inattivo

«Sabato il ministro per il Sud e la coesione territoriale, Giuseppe Provenzano, ha visitato il porto di Gioia Tauro incontrando il commissario straordinario della locale Autorità Portuale, Andrea Agostinelli, che gli ha illustrato la politica di rilancio e di riqualificazione dell'infrastruttura portuale calabra avviata in sinergia con il nuovo management di Medcenter Container Terminal (MCT), la società che gestisce il container terminal del porto, per ridare allo scalo la sua posizione leader nel Mediterraneo. Agostinelli ha evidenziato che 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 al +8,4% dei teu e del +8,6% delle movimentazioni rispetto all'anno precedente.

Agostinelli si è soffermato anche sulle attività di infrastrutturazione in fase di progetto nonché sulle criticità dell'implementazione della Zona Economica Speciale ed ha sottolineato l'importanza strategica del gateway ferroviario che - ha osservato - 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.

Nel corso dell'incontro il ministro ha specificato 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 precisato Giuseppe Provenzano - 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 - ha aggiunto il ministro - 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».

Leggi la notizia in formato "Actualit  Reader", clicchi su [scrittura grande](#).

Descrizione	Data di inizio	Data di partenza
Altre destinazioni	13 Jan 2020	14 Jan 2020
	2020	2020

Informazioni Marittime

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi e Villa San Giovanni

Il ministro Provenzano ha visitato Gioia Tauro

Si è parlato del potenziamento del terminal, dei collegamenti ferroviari e della zona economica speciale. Il ministro per il Sud: "Riequilibreremo gli investimenti verso il Meridione"

Il ministro per il Sud e la coesione territoriale, Giuseppe Provenzano, ha fatto visita al porto di Gioia Tauro, accolto dal commissario straordinario, Andrea Agostinelli, dai rappresentanti delle istituzioni locali e delle forze dell'ordine. Nel corso dell'incontro, si legge in una nota dell'authority, «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». Le prospettive sono buone: il 2019 è stato il migliore degli ultimi tre anni. Tra gli altri argomenti trattati, 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. Provenzano ha riferito che il governo intende «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 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».



L'Unione Sarda

Olbia Golfo Aranci

Olbia. Il Nord-est ha dati migliori del resto dell' Isola ma restano aperte molte vertenze

Dalla Provincia ai trasporti aerei e marittimi: le priorità della Cgil Gallura

Provincia, porto, continuità aerea e marittima e sanità: sono i cinque punti caldi indicati dalla Cgil Gallura per il 2020. «Gli indicatori Istat evidenziano che la Gallura corre più delle altre realtà sarde» è il commento del sindacato: «In realtà, da una più dettagliata analisi, emerge che il Nord-est arranca, tra risorse e potenzialità che la politica regionale non sostiene e le numerose vertenze lavorative che hanno colpito alcuni settori produttivi molto importanti». Si parte quindi dall' autonomia istituzionale fortemente sostenuta dal sindacato: «Le province - si legge nella nota - riescono a fare sistema, mettono insieme Comuni, imprenditori, sindacati e lavoratori; riescono a costruire progetti comuni; riescono a rappresentare meglio i territori davanti alla Regione e allo Stato». Ampio spazio è dedicato al porto con una serie di richieste all' **Autorità portuale**: «Rifare il canale di accesso portando i fondali ad avere un pescaggio di almeno - 11 metri, completare il porto industriale di Cocciani, approvare definitivamente il piano regolatore del porto». Oltre alla critiche alla Regione sulla continuità aerea, la Cgil chiede un intervento deciso sulla continuità marittima «caratterizzata da un dannoso monopolio sulle rotte». E infine le tante vertenze (Air Italy, Auchan-Conad, Sinergest e Urp): «Anche per il 2020 non mancano le incognite per la quantità di occupazione, ma anche per la qualità del lavoro e per il livello dei redditi dei lavoratori. Occorre ricordare infatti che la ripresa occupazionale degli ultimi anni è rappresentata quasi esclusivamente da rapporti di lavoro precari, discontinui e a tempo parziale».



In città una sede dell' Autorità portuale A giorni la decisione sullo "spezzatino"

Al via una serie di interventi per riammodernare lo scalo e renderlo più tecnologico Stanziati oltre due milioni di euro per i lavori che interesseranno anche Villa San Giovanni

Alfonso Naso Reggio Calabria avrà una sede dell' Autorità portuale. Questo quanto ha deciso il comitato portuale dell' Authority di sistema portuale dello Stretto guidata da Mario Paolo Mega nei giorni scorsi. Alla riunione ha partecipato il capo di gabinetto della Città metropolitana, Francesco Dattola, su delega del sindaco Giuseppe Falcomata (una presenza esterna perché il futuro comitato di gestione non è ancora ufficialmente ricostituito). La novità della sede dell' Authority a Reggio si evince dalla delibera di rimodulazione del piano triennale delle opere pubbliche. In tale documento è prevista la "ristrutturazione dell' immobile nel porto di Reggio Calabria da destinarsi a sede dell' autorità portuale". L' importo previsto è di 450mila euro. Questo insieme ad altri progetti sono in agenda già dal 2020, insieme al riammodernamento degli impianti a servizio del porto e la manutenzione dei manufatti ricadenti nella circoscrizione portuale. Oltre al porto di Reggio sono state stanziare risorse anche per Villa san Giovanni. In totale le risorse messe sul piatto sono corpose. Oltre all' impatto infrastrutturale c' è il dato politico della decisione del comitato. La volontà di realizzare la sede dell' Authority a Reggio rappresenta un segnale di avvicinamento voluto e annunciato da Mega tra le due sponde dello Stretto anche per lanciare un segnale di apertura verso la parte calabrese che si è ritrovata privata di due porti. Questo a causa della forte pressione politica della deputazione messinese che non ha mai accettato di confluire nell' originaria scelta del governo e che vedeva Gioia Tauro sede della grande authority con tutti gli scali calabresi e i tre messinesi. Nel segno di una conurbazione tra le due sponde dello Stretto fino a ora portata avanti solo con sterili protocolli sbandierati per rivoluzioni, adesso si cerca di addolcire la pillola. La sede dell' Authority è un concreto segnale di riconoscimento del ruolo della città di Reggio, da sempre estranea alle dinamiche portuali. Un segno di svolta. Nel corso della riunione del comitato portuale è stato approvato l' aggiornamento del piano per la prevenzione e della corruzione, poi pratiche demaniali ed autorizzazioni di impresa per i porti di Messina, Milazzo e Reggio Calabria. Il nuovo ente di sistema portuale dello Stretto è entrato nel vivo delle sue attività, mancano ancora alcuni passaggi burocratici ma il soggetto di recentissima istituzione può muovere i primi passi. E già lo sta facendo.



Il presidente punta molto sulla mobilità

Sul ricorso alla Consulta il presidente Mega non si sbilancia e in una recente intervista al nostro giornale dichiarava: «Stiamo lavorando come se il ricorso non ci fosse - dice il presidente dell' **Autorità** di **Sistema** Mario Mega - abbiamo il nostro percorso e dobbiamo guardare al futuro senza remore. In quest' anno ci sono molte cose da programmare a da fare». I due presidenti di Regione e i sindaci metropolitani di Messina e Reggio Calabria sono stati invitati ad indicare i loro rappresentanti all' interno del comitato di gestione dell' **Autorità**. Il nuovo organo che sostituisce il comitato portuale. «Nel breve termine - dichiarava sempre Mega - dobbiamo sistemare la governance e poi la programmazione vera e propria. Sarà potenziata la struttura perché avremo la necessità di aprire degli uffici, in particolare a Reggio Calabria e a Villa San Giovanni, così potremo dare risposte immediate e sul territorio alle criticità che ci sono. Mi sembra che siano più sulla sponda calabra che necessita di interventi immediati per migliorare la qualità dei servizi per i passeggeri. I pendolari non sono messi nelle condizioni ottimali. E quindi vorremmo che il 2020 portasse con sé questo primi segnali di attenzione verso chi usa le strutture portuale e deve farlo in maniera più comoda». Le idee ci sono, così come sono state individuate le priorità e la sponda calabra è nettamente indietro rispetto a quella siciliana. Dal verdetto dipende anche la nomina del vertice a Gioia Tauro.



Stretto Web

Messina, Milazzo, Tremestieri

Messina, crolli nella Real Cittadella: sopralluogo tecnico con l' Autorità Portuale

Messina, sopralluogo alla Real Cittadella per verificare l' entità dei danni

Al fine di verificare lo stato dei luoghi della Real Cittadella il Presidente dell' **Autorità** di **Sistema Portuale** dello Stretto Ing. Mario Mega comunica che presenzierà ad un sopralluogo congiunto con la Soprintendente ai Beni Culturali, Arch. Mirella Vinci, e al quale prenderanno parte anche il Vice Sindaco Mondello e l' Ass. Musolino del Comune di Messina. "Il 15 gennaio alle ore 9,00 ", dichiara il Presidente Mega, " saremo con i nostri tecnici in Zona Falcata per verificare personalmente la situazione e le condizioni dei beni interessati dai crolli. L' obiettivo è quello di intervenire con la massima prontezza consentita, secondo le indicazioni della Soprintendenza, al fine di preservare le antiche vestigia della Cittadella".



La Sicilia

Catania

sviluppo e sostenibilità del territorio.

Lavoro, crescita legale e coesione sociale: un programma comune

Giovedì alle Ciminiere. Tavola rotonda della Cisl

Una proposta di accordo tra i vari attori locali ai quali spetta l'innovazione, l'infrastrutturazione, la legalità del lavoro e il rinnovamento delle prassi amministrative come base per lo sviluppo inclusivo e sostenibile del territorio catanese. È il tema della tavola rotonda dal titolo "Un accordo di programma per lo sviluppo - Fare **sistema** per il lavoro buono, per la coesione sociale, per la legalità e la crescita", organizzata dalla Cisl, che si terrà giovedì prossimo, dalle 9,30, alle Ciminiere. Con la Cisl, a confronto istituzioni regionali e locali, industriali, docenti universitari, amministratori delle società aeroportuali e interportuali e del porto e conclusioni del segretario generale aggiunto Cisl nazionale, Luigi Sbarra. Aprirà i lavori la relazione di Maurizio Attanasio, segretario generale Cisl Catania. Interverranno Marco Falcone, assessore regionale alle Infrastrutture; Antonello Biriaco, presidente Confindustria Catania; Sebastiano Cappuccio, segretario generale Cisl Sicilia; Emilio Errigo, commissario dell' **Autorità di sistema portuale** della Sicilia Orientale; Gino Ioppolo, sindaco di Caltagirone; Salvo Pogliese, sindaco di Catania; Carlo Pennisi, docente di Sociologia Unict; Nico Torrisi, ad Sac; Rosario Torrisi Rigano, presidente Società Interporti siciliani. Modererà Guglielmo Troina.



Le Zes in Sicilia Futuro e prospettive

Le Zone economiche speciali, il loro utilizzo per rilanciare i territori di Palermo e Trapani, le proposte del sindacato affinché diventino davvero volano dell'economia e non l'ennesima occasione persa. Saranno i temi centrali dell'incontro «Zes e Autonomia Speciale. Quali percorsi decisionali per un nuovo modello di sviluppo», organizzato dalla Cisl Palermo Trapani, che si terrà domani dalle ore 9,30 nella ex chiesa di San Mattia ai Crociferi in via Torremuzza 22. Interverranno fra gli altri Luigi Sbarra, Leonardo La Piana e Antonio Purpura. A seguire la tavola rotonda moderata dal vice direttore responsabile del Giornale di Sicilia, Marco Romano, che vedrà la partecipazione di Alessandro Albanese presidente Sicindustria Palermo, del segretario generale Cisl Sicilia Sebastiano Cappuccio, di Salvatore Malandrino direttore Unicredit Sicilia, Pasqualino Monti presidente **Autorità di sistema portuale** del Mare di Sicilia Occidentale, del presidente Anci Sicilia Leoluca Orlando e dell'assessore regionale alle Attività produttive Girolamo Turano.



Economia Sicilia

Palermo, Termini Imerese

Palermo. Un incontro Cisl su Zes e il loro utilizzo per il rilancio dei territori di Palermo e Trapani

Le Zone economiche speciali, il loro utilizzo per rilanciare i territori di Palermo e Trapani, le proposte del sindacato affinché diventino davvero volano dell'economia e non l'ennesima occasione persa. Saranno i temi centrali dell'incontro "ZES e Autonomia Speciale. Quali percorsi decisionali per un nuovo modello di sviluppo", organizzato dalla Cisl Palermo Trapani, che si terrà mercoledì 15 gennaio dalle ore 9.30 presso la ex Chiesa di San Mattia ai Crociferi in via Torremuzza, 22 a Palermo. Sindacato, industriali, docenti, istituzioni regionali, locali, portuali, rappresentanti del settore bancario, per un momento di confronto che sarà concluso dal segretario generale aggiunto Cisl nazionale Luigi Sbarra. Ad aprire i lavori sarà il segretario generale Cisl Palermo Trapani Leonardo La Piana seguito dall'intervento tecnico di Antonio Purpura professore ordinario di Economia industriale all'Università degli Studi di Palermo. La tavola rotonda moderata dal vice direttore responsabile del Giornale di Sicilia Marco Romano, vedrà la partecipazione di Alessandro Albanese presidente Sicindustria Palermo, il segretario generale Cisl Sicilia Sebastiano Cappuccio, Salvatore Malandrino direttore Unicredit Sicilia, **Pasqualino Monti** presidente Autorità di sistema portuale del Mare di Sicilia Occidentale, il presidente Anci Sicilia Leoluca Orlando e l'assessore regionale alle Attività produttive Girolamo Turano.



Tre mesi fa il presidente della Regione aveva annunciato l'avvio

Mazara, la draga non arriva Ritardano i lavori al porto

Malumori fra gli operatori della pesca che aspettano da anni questo importante intervento. Intanto si pulisce l'area vicina

La draga ancora non arriva e i lavori per il dragaggio del **porto**, ritardano. La marineria non gradisce e si pone degli interrogativi sulle cause di questo ritardo dopo l'annuncio di tre mesi fa del presidente della regione Musumeci che in un'assemblea tenuta nella Capitaneria di **porto** di Mazara disse che i lavori sarebbero iniziati subito. Il sindaco Salvatore Quinci, in conferenza stampa, ha spiegato che «si stanno effettuando lavori per la pulizia dell'area circostante della Colmata B, diventata nel corso dell'ultimo decennio una discarica, dove andranno conferiti i fanghi del dragaggio. Abbiamo prima proceduto a rimuovere i rifiuti indifferenziati, i pneumatici, insomma tanti rifiuti speciali. In settimana sarà completata la raccolta e smaltimento delle reti da pesca, che sono stati scaricati incivilmente, anch'esse sono rifiuti speciali. Infine si procederà, alla parte più complicata, cioè lo smaltimento degli sfabbricidi, rifiuti da lavori edili che andavano in discariche ad hoc, e che per un decennio in maniera illegale sono stati scaricati lì e nessuno ha fatto niente. Considerata la grossa mole di sfabbricidi rinvenuta nell'area sarà un lavoro oneroso, probabilmente chiederemo un'integrazione di fondi al Commissario Croce per il conferimento di questo materiale in discarica. Finite queste operazioni inizieranno i lavori di dragaggio, arriverà la draga. La prima fase vedrà l'utilizzo dei fanghi, quelli i cui esami positivi, per modellare la stessa Colmata B, poi gli altri fanghi prelevati dal **porto** canale saranno conferiti nelle vasche sistemate nella Colmata. Alla fine dell'operazione nella Colmata B saranno piantumati circa 3000 alberi, quindi, anche grazie al dragaggio, avremo recuperato l'area dopo un decennio di degrado. Pertanto presumo che a febbraio ("non ho ancora una data") inizieranno i lavori di dragaggio; abbiamo atteso otto anni per questi lavori di dragaggio, la nostra amministrazione in otto mesi ha dato inizio ai lavori. Porteremo a casa anche questo obiettivo». Precedentemente erano stati rimossi i resti di una decina di imbarcazioni tra quelli adibiti alla pesca e da diporto, un problema che ha contribuito notevolmente ad ostacolare l'ingresso in **porto** delle imbarcazioni. Il primo relitto rimosso è affondato al centro del fiume ed è lungo circa 15 metri. Gli interventi sono effettuati sotto il controllo di sicurezza sia a tutela delle persone che dell'ambiente dai militari della Capitaneria di **porto** di Mazara. Ad effettuare i lavori di dragaggio, per un importo di 836 mila euro, la Ecol 2000 srl di Messina. Da un punto di vista tecnico, sarà aumentata la profondità dei fondali, ma anche quella delle sezioni di portata del fiume in modo da ridurre la velocità dei fenomeni di marrobbio che provocano un'importante variazione del livello del mare. Si calcola che, in determinati punti, il pescaggio è di appena un metro. La criticità del **porto** canale, relativamente ai materiali depositati nel fondo, si è elevata dopo l'eliminazione del vecchio ponte di ferro che permetteva un deflusso ottimale delle acque e che oggi viene parzialmente ostruito dalla presenza di una banchina chiusa. Si calcola che nel fondo del fiume vi siano circa 670 mila metri cubi di materiale e saranno dragati circa 400 mila metri cubi. La profondità dell'acqua verrebbe portata a tre metri a partire dal ponte e fino al mercato del pesce, a quattro metri fino a piazzale Quinci e a sei metri per l'intero bacino di ponente e fino all'imboccatura del **porto**, per una superficie di circa 180 mila metri quadrati.



Tu chiamale, se vuoi, integrazioni

Massimiliano Cozzani

Lo shipping vive di economie in salute, di scambi senza barriere, di accordi internazionali che agevolano le scelte imprenditoriali. Negli ultimi anni, un import / export vivace e competitivo è riuscito a tenere in piedi Stati come il nostro, con PIL molto bassi o negativi. L'andamento del secondo semestre del 2019 dimostra l'elevata sensibilità del settore ad attività protezionistiche (USA), dazi e guerre commerciali. Anche a causa della congiuntura internazionale, in Italia non abbiamo assistito alla tipica ripresa post-estiva. Uno scenario ben più grave si è invece presentato nel trade Trans-Pacifico, dove minimi scostamenti sui volumi di scambio USA-CINA hanno fatto la differenza. Per il 2020 si può immaginare un rallentamento della tensione tra gli Stati Uniti e la Cina (vinceranno gli interessi reciproci di medio periodo), mentre sulla questione Iran non mi sembra ci siano segnali di apertura/risoluzione, come per altro dimostrano i recenti accadimenti: l'uccisione del generale Soleymani rappresenta sotto questo punto di vista una drammatica escalation della tensione nel Golfo Persico. Considerando che il PIL italiano per il 2020 è previsto essere a livelli di stagnazione, dobbiamo affidare nel miglioramento dello scenario internazionale per poter contare su un +1/1,5% di crescita del nostro import / export . Per intanto, gli armatori si trovano a dover affrontare una serie di sfide, una delle quali rappresentata dall'entrata in vigore della nuova normativa internazionale voluta dall' IMO (International Maritime Organization) che impone un limite dello 0,5% alle emissioni di zolfo generate dal trasporto marittimo. La scarsa disponibilità di carburante a basso tenore di zolfo (venduto per altro a prezzi alti) ha spinto le compagnie a puntare sulla migliore scelta alternativa (second-best), ovvero i depuratori dei fumi di scarico, scrubber , tanto onerosi quanto poco in linea con il mood ecologista degli ultimi tempi (specialmente quelli a circuito aperto). Dall'esperienza storica sul bunker surcharge (BAF), recuperato dagli armatori in percentuali ben inferiori al 100%, immaginiamo che sarà molto difficile per le compagnie di navigazione riuscire a spostare sulle spalle della clientela la totalità dei costi extra legati al sulphur cap . Questo perché, nell'ambiente estremamente competitivo nel quale i carrier si trovano ad operare, la composizione del nolo marittimo (e terrestre, con le quotazioni door-door) diventa un all-in in cui le addizionali scompaiono, o sono soggette a negoziazione commerciale. Più in generale, sono molti anni che gli armatori mostrano margini bassi o negativi. Alti e bassi nell'attività dello shipping di linea sono sempre esistiti, ma dal 2008 in avanti crisi prolungate e 'globalizzate' hanno messo a dura prova le compagnie gestite meno efficacemente. Questo ha portato a favorire dapprima i processi di concentrazione orizzontale tra liner di dimensioni simili, successivamente esauriti i benefici di scala per questo tipo di operazioni - i carrier hanno puntato a generare nuovi flussi di cassa operando integrazioni verticali nella logistica terrestre e portuale, che si ritiene possieda marginalità superiori. Gli effetti economici attesi, anche per questo tipo di iniziative, non sono però sempre certi. La bassa marginalità di profitto rimane ad oggi un problema con cui chi opera nel settore è costretto a fare prima o poi i conti. Forse è anche questo il motivo che ha spinto le istituzioni (in primis quelle europee) a riservare un trattamento di favore alle linee di navigazione. Non è un caso che l'UE si sia detta favorevole a rinnovare senza modifiche la Consortia Block Exemption Regulation , ovvero lo schema normativo che permette alle compagnie attive nel trasporto

Focus Interventi Interviste News Expo 2019 Osservatorio Europeo 



di container di stabilire alleanze operative in deroga alla normativa comunitaria standard in materia di antitrust. Si tratta di una misura che l'armamento considera fondamentale, in quanto consente di assecondare le occasioni di mercato garantendo flessibilità ed efficienza del servizio. Anche se meno remunerativi rispetto al passato, i processi



Portnews

Focus

aggregativi sono di fatto una tappa obbligata per chi voglia sopravvivere nella giungla della competizione. Gli armatori da tempo sono scesi a terra diventando terminalisti e ora cercano di controllare anche la filiera logistica, attivando nuove sinergie in fronti sino ad oggi poco esplorati come quello dell' Electronic Data Interchange (EDI). Diverse società si sono recentemente associate (nella Digital Container Shipping Association) per ridefinire gli standard IT e security e imporre nel medio periodo la propria block-chain a tutti gli stakeholder . Stupisce che le Autorità di qualsiasi ordine e grado non interferiscano in questo processo, che potrebbe presto portare le linee di navigazione a fissare nuovi standard di settore e a modificare quelli esistenti. Così come è da tenere d'occhio un altro fenomeno in crescita: quello dell' instant confirmation della prenotazione dei container a bordo delle navi. Il trend è in crescita anche se per il momento i numeri sono ancora non del tutto rilevanti: gli investimenti stanno però aumentando in modo esponenziale. È evidente l'impatto organizzativo di queste scelte: sicuramente, si accentuerà la tendenza alla centralizzazione di alcune funzioni in alcune ' location -Mondo'. Per il cluster di fornitori delle Compagnie, la centralizzazione è già un dato di fatto oggi, con gli uffici procurement concentrati a livello Europeo. Il gigantismo navale è ancora un altro aspetto di cui non si può non parlare. Ragionando ex-post , è un fatto che da un doppio errore di valutazione armatoriale sia nata un'inutile corsa alla realizzazione di navi sempre più grandi. Il primo errore è stato di ordine economico. Semplificando, si credeva che sull' export la Cina avrebbe mantenuto elevati tassi di crescita per un lungo periodo. Al contrario, il rallentamento è stato sensibile, con il riposizionamento dell'impero del Dragone sui consumi interni. Il secondo errore è stato di ordine commerciale. Chi ha iniziato a costruire le prime navi da 18-20.000 TEU riteneva che la concorrenza non avrebbe seguito l'esempio, ma così non è stato. Il risultato è stato insostenibile per le singole compagnie, ma gli investimenti sono stati mantenuti tramite la creazione di Alleanze operative, che hanno finito con l'esercitare una enorme pressione infrastrutturale non solo sui porti ma anche sui soggetti pubblici cui sono devoluti i compiti di indirizzo e controllo in ambito portuale. Le istituzioni, in particolare, non possono più stare alla finestra ma sono oggi chiamate a giocare un nuovo ruolo proattivo, strategico, in una molteplicità di partite dal cui esito dipende la possibilità dello sviluppo dei Paesi di appartenenza: da questo punto di vista non sarà irrilevante sapere in che modo verranno ridefiniti i modelli di governanc e delle reti Ten-T e quale impatto avranno i singoli Stati membri sulle scelte di vision della Commissione Europea. Ma in questa nuova era geologica (quella del gigantismo navale; delle aggregazioni, orizzontali e verticali; della block chain e degli operatori logistici come Amazon, che hanno strategie a 360° che includono la via marittima oltre che quella aerea e ferroviaria) nessuno può più permettersi di stare alla finestra. La situazione è questa e bisogna conviverci: rispetto a 10 anni fa il nostro settore è cambiato con la stessa evidenza con cui migliaia di anni fa si passò dall'età della pietra a quella del ferro. Il perimetro portuale si è molto modificato nell'arco di due lustri. I parametri tradizionali con i quali si misurava la competitività di un porto (leggi le performance degli operatori), non sono più sufficienti. Governare questi processi e comprenderne le dinamiche è oggi quanto mai necessario. I terminalisti, soprattutto, dovranno necessariamente (per)seguire i nuovi trend di integrazione verticale, pena il veloce depauperamento dell'offerta complessiva di servizio: o sapremo farci parte attiva di questo nuovo mondo oppure saremo condannati alla irrilevanza.

Sdoganamento e controlli sanitari nei porti

Massimo Belli

ROMA Sdoganamento e controlli sanitari in import-export. Nei giorni scorsi si è svolta la prima riunione del 2020 del Tavolo di confronto istituito lo scorso anno dal ministero della Salute con Confetra, al fine di monitorare in tempo reale le criticità che sorgono al momento dello sdoganamento relativamente ai controlli sanitari in import-export. All'incontro hanno partecipato le associazioni territoriali confederali di Milano, Genova, Venezia, Ravenna, Livorno e Napoli rappresentando alcune emergenze che si stanno verificando nei principali porti e aeroporti nazionali e portando i propri contributi per superare gli attuali ostacoli. Per gli operatori della supply chain, infatti, il tema dell'ottimizzazione delle tempistiche è prioritario. Nella riunione è emerso come il primo nodo da risolvere sia il rafforzamento dell'organico ministeriale a livello locale, una problematica che sembra finalmente avviarsi verso una positiva soluzione che porterà nel corso del 2020 a superare l'attuale mancanza di Direttori in alcuni dei principali uffici periferici ad iniziare da quello del porto di Genova. Sotto questo aspetto molto ci si aspetta anche dall'attuazione del nuovo Regolamento comunitario 625/2017 in base al quale non appena sarà emanato il decreto esecutivo i controlli sanitari verranno espletati sulla base di un'analisi del rischio e non più in base ad una percentuale fissa. Questo aumenterà notevolmente la produttività degli uffici che, alla luce delle nuove assunzioni e stabilizzazioni, potranno contare sull'apporto di circa 150 veterinari e 40 medici. Il Ministero della Salute rappresentato nell'occasione da Giovanni Bissoni, Capo della Segreteria tecnica del ministro Roberto Speranza, dal direttore generale Silvio Borrello e dai direttori Donato e Dionisio ha sottolineato anche la necessità di disporre in particolare nei porti di idonee aree attrezzate per lo svolgimento dei controlli. A tal proposito Spediporto, realtà di Confetra a Genova, ha ribadito la piena disponibilità dell'associazione a supportare, anche dal punto di vista finanziario, un'iniziativa per la creazione di un'area dedicata sulla quale peraltro deve necessariamente convergere l'assenso dell'Autorità di Sistema portuale. Il Ministero si è impegnato ad effettuare update mensili sui vari argomenti trattati, tra cui anche il pagamento on line dei Nulla Osta sanitari e l'accreditamento dei laboratori di analisi privati.



Effetto Imo 2020: le navi senza scrubber rallentano la velocità

Un primo tangibile ed evidente segnale dell'entrata in vigore dal 1 gennaio scorso del Low sulphur cap imposto dall'Imo è il rallentamento delle navi che non hanno installato gli scrubber. A descrivere il fenomeno con un apposito istogramma è la società di brokeraggio Arrow Shipbroking Group che, dopo averne osservato le prestazioni dallo scorso settembre, nei primi dieci giorni dell'anno ha osservato un netto cambiamento della velocità di servizio delle navi che non hanno installato i depuratori dei fumi di scarico. Le risultanze indicano che sta emergendo un mercato del trasporto marittimo a due velocità: da un lato le navi con gli scrubber che non accennano a rallentare la loro velocità di servizio media, mentre quelle che bruciano carburante a basso tenore di zolfo hanno ridotto in maniera sensibile il loro ritmo sottolineano da Arrow. Nel grafico vengono riportate le velocità sia di navi bulkcarrier Capesize sia di petroliere Vlcc che, nel caso delle unità sprovviste di scrubber, sono rispettivamente calate dopo l'1 gennaio da oltre 12 a 10 nodi e da 13,1 a 12,4 nodi.

