



**Estratto Rassegna Stampa Assoporti
mercoledì, 15 gennaio 2020**



Prime Pagine

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

Trieste

15/01/2020	Il Piccolo Pagina 1 La Ferriera e Servola, il reportage dal rione che presto cambierà volto	25
15/01/2020	Il Piccolo Pagina 22 Ferriera, summit a Roma dopo il voto Il nodo cruciale è la vendita dei terreni	26
15/01/2020	Il Piccolo Pagina 22 La Cgil rispetta il verdetto ma accusa: «Sul voto ha prevalso la logica del ricatto»	28

14/01/2020	Ansa		30
Ferriera: Piga (Cgil), su referendum prevalse logica ricatto			
14/01/2020	Trieste Prima	<i>STEFANO MATTIA PRIBETTI</i>	31
Ferriera, CGIL - FIOM: "Referendum influenzato da 'minacce' di Arvedi"			
15/01/2020	Il Piccolo	Pagina 35	32
«Porto vecchio sia capitale Ue della lotta a difesa del clima»			
15/01/2020	Il Piccolo (ed. Gorizia)	Pagina 34	33
È calato il silenzio sull'escavo Norme letali per i dragaggi			
13/01/2020	shippingitaly.it		35
Caso di evasione Imu nel porto di Trieste: contestazioni ai terminalisti			

Venezia

15/01/2020	Il Sole 24 Ore	Pagina 12	<i>Jacopo Gilliberto</i>	36
Venezia pronta all'emergenza, ma per il Mose serve un anno				
15/01/2020	Corriere del Veneto	Pagina 1	<i>Zorzi</i>	38
Il Mose supera i test: «Funziona»				
15/01/2020	Corriere del Veneto	Pagina 2	<i>Alberto Zorzi</i>	39
Il Mose supera il test De Micheli entusiasta «Funziona, alziamolo»				
15/01/2020	Il Gazzettino	Pagina 1		41
Mose, polemiche e nuovo rinvio				
15/01/2020	Il Gazzettino	Pagina 3	<i>ROBERTA BRUNETTI</i>	42
Mose, stavolta il test è ok «Non sarà finito nel 2021»				
15/01/2020	Il Gazzettino	Pagina 3		44
Sei compressori ogni bocca di porto: ce n'è soltanto uno				
15/01/2020	Il Gazzettino	Pagina 29		46
Porto in crisi, la rabbia di Brugnaro				
15/01/2020	Il Gazzettino	Pagina 30	<i>ROBERTA BRUNETTI</i>	47
Mose e Porto, Brugnaro attacca il fronte del no				
15/01/2020	Il Gazzettino	Pagina 30		49
Marinese: «Nessuno decide, pronti a scendere in piazza»				
15/01/2020	Il Gazzettino	Pagina 31		50
Chioggia, via alla seconda fase Stress test sulle paratoie				
15/01/2020	Il Gazzettino	Pagina 31		52
Piano di sollevamento per le emergenze Fino a ottobre il Cvn da solo non ce la fa				
15/01/2020	La Nazione	Pagina 19		53
Il Mose torna a sollevarsi Positivo il primo test 2020 al Lido				
15/01/2020	La Nuova di Venezia e Mestre	Pagina 3		54
Mose, le paratoie superano l'esame al Lido Il ministro: «Ora pronti per le emergenze»				
15/01/2020	La Nuova di Venezia e Mestre	Pagina 2		55
Grandi navi, entro aprile la soluzione e torna in auge il terminal del Lido				
15/01/2020	La Nuova di Venezia e Mestre	Pagina 3		57
La consegna è prevista a fine 2021				
15/01/2020	La Nuova di Venezia e Mestre	Pagina 3		58
Prossimo test a Chioggia con il mare mosso				
15/01/2020	La Stampa	Pagina 16		59
Il Mose funziona "Alla prossima emergenza su le paratie"				
15/01/2020	Libero	Pagina 19		60
Proprio quando il Mose funziona le navi cinesi lasciano Venezia				
15/01/2020	La Nuova di Venezia e Mestre	Pagina 35		61
«Il nuovo protocollo Fanghi? I documenti erano incompleti»				

15/01/2020	La Nuova di Venezia e Mestre Pagina 35	62
	Il Porto libera le aree, decollano i progetti	
14/01/2020	Il Nautilus	63
	L'IMPATTO ECONOMICO E SOCIALE DEL SISTEMA PORTUALE VENETO	
14/01/2020	Messaggero Marittimo	64
	L'impatto del sistema portuale veneto <i>Massimo Belli</i>	
14/01/2020	Sea Reporter	65
	Presentazione dello studio, l' impatto economico e sociale del sistema portuale veneto	
14/01/2020	Informazioni Marittime	66
	A Venezia sale il pescaggio. Ocean Alliance cancella la toccata	

Savona, Vado

15/01/2020	Il Secolo XIX (ed. Savona) Pagina 19	67
	L' ipotesi: carbone sui treni per evitare il viavai dei Tir	
15/01/2020	Il Secolo XIX (ed. Savona) Pagina 19	68
	Merci sui binari, arriva Railpool Obiettivo il 40% dei traffici	
14/01/2020	Savona News	69
	Doppio appuntamento con "Musica in Porto": a Vado Ligure concerto per grandi e piccini	

Genova, Voltri

15/01/2020	Il Secolo XIX Pagina 22	70
	Il porto dai califfi ai mohicani	
15/01/2020	La Repubblica (ed. Genova) Pagina 6	72
	Fincantieri, trova casa a Genova l' intesa con i francesi di Naval Group	
14/01/2020	BizJournal Liguria	74
	Spostamento depositi chimici da Multedo, manca ancora relazione tecnica	
14/01/2020	FerPress	75
	Dal 18 al 20 marzo 2020 seconda edizione di Green Logistics Expo alla Fiera di Padova	
14/01/2020	Informazioni Marittime	77
	A Genova crocieristi aumentati di un terzo: è record	
13/01/2020	shippingitaly.it	78
	Nel 2019 calati i metri lineari in transito a Stazioni Marittime di Genova	
14/01/2020	The Medi Telegraph	79
	Cura del ferro al terminal Psa: i treni merci aumenteranno del 50%	
14/01/2020	Transportonline	80
	Genova e Ravenna, Dogane a mezzo servizio: "A rischio i traffici marittimi"	
15/01/2020	La Gazzetta Marittima	81
	Porti liguri infrastrutture oggi e domani	

La Spezia

15/01/2020	La Nazione (ed. La Spezia) Pagina 38	82
	Appostamenti sui tetti con le armi L' irruzione al buio nel magazzino	
15/01/2020	La Nazione (ed. La Spezia) Pagina 38	83
	Segugi in versione 'coppietta' per non dare troppo nell' occhio	
15/01/2020	La Nazione (ed. La Spezia) Pagina 39	84
	Aperto per i controlli un container su 100	

15/01/2020	La Nazione (ed. La Spezia) Pagina 39	86
	«Manca il personale»	
14/01/2020	Il Nautilus	87
	AdSP MLO: Partita oggi la terza edizione del progetto PORTOLAB	
14/01/2020	Citta della Spezia	88
	Qualità dell'aria, Pastorino: "Superamenti dei limiti anche nello Spezzino"	
13/01/2020	shippingitaly.it	89
	Snam valuta a chi affidare il trasporto ro-ro di autobotti con Panigaglia	

Ravenna

15/01/2020	Corriere di Romagna (ed. Ravenna-Imola) Pagina 5	<i>CHIARA BISSI</i> 90
	Piomboni, fallisce l'azienda dei dragaggi E i lavori in pialassa si fermano ancora	
15/01/2020	Corriere di Romagna (ed. Ravenna-Imola) Pagina 5	91
	Sarà Petrosino il nuovo direttore operativo dell'Autorità portuale	
15/01/2020	Il Resto del Carlino (ed. Ravenna) Pagina 42	92
	I grillini insistono sul porto «Perde troppi traffici, bisogna scavare»	

Livorno

15/01/2020	Il Tirreno Pagina 15	93
	Meno smog in porto, accordo fra Capitaneria, Comune e armatori	
14/01/2020	Ansa	94
	Porti: Livorno,intesa antismog Comune,capitaneria e armatori	
14/01/2020	FerPress	95
	Livorno: il 20/01 accordo per mitigare gli effetti dell'inquinamento ambientale da traffico marittimo	
14/01/2020	Messaggero Marittimo	<i>Giulia Sarti</i> 96
	Livorno Blue Agreement: accordo contro l'inquinamento marittimo	
14/01/2020	FerPress	97
	Cushman & Wakefield advisor di Trinseo Italia nella vendita di un immobile al Porto di Livorno	
14/01/2020	Informare	98
	Lunedì sarà sottoscritto il "Livorno Blu Agreement"	
14/01/2020	Messaggero Marittimo	<i>Giulia Sarti</i> 99
	Enzo Raugi: "Passa il tempo e progetti non ce ne sono"	
14/01/2020	Messaggero Marittimo	<i>Renato Roffi</i> 100
	Bacini Livorno: non si muove niente	
15/01/2020	La Gazzetta Marittima	101
	Ex silos Livorno: la proprietà e i lavori in atto	
15/01/2020	La Gazzetta Marittima	102
	Il depuratore del Rivellino cambia zona e va in porto	
15/01/2020	La Gazzetta Marittima	103
	Lavoro portuale Tirreno Nord on-line il nuovo 'portale'	

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

15/01/2020	Corriere Adriatico Pagina 7	104
	Giù tutti i silos, nuova maxi banchina Navi e merci, il porto studia soluzioni	
14/01/2020	Ancona Today	105
	Al via la demolizione dei 12 Silos Sai, Giampieri: «Il porto si trasforma»	

14/01/2020	Ansa		106
<hr/>			
15/01/2020	Centro Pagina	<i>MICOL SARA MISITI</i>	107
<hr/>			
14/01/2020	Corriere Marittimo		108
<hr/>			
14/01/2020	Cronache Ancona		109
<hr/>			
14/01/2020	FerPress		110
<hr/>			
15/01/2020	Il Resto del Carlino (ed. Ancona)	Pagina 45	111
<hr/>			
14/01/2020	Informare		112
<hr/>			
14/01/2020	Messaggero Marittimo	<i>Massimo Belli</i>	113

Napoli

15/01/2020	Corriere del Mezzogiorno	Pagina 9	114
<hr/>			
14/01/2020	Stylo 24	<i>GIANCARLO TOMMASONE</i>	115

Bari

15/01/2020	La Gazzetta del Mezzogiorno	Pagina 22	116
<hr/>			
15/01/2020	La Gazzetta del Mezzogiorno	Pagina 22	118
<hr/>			
15/01/2020	Corriere del Mezzogiorno (ed. Bari)	Pagina 1	119
<hr/>			
15/01/2020	Corriere del Mezzogiorno (ed. Bari)	Pagina 4	<i>Angela Balenzano</i> 120
<hr/>			
15/01/2020	La Gazzetta del Mezzogiorno	Pagina 21	121
<hr/>			
15/01/2020	La Gazzetta del Mezzogiorno	Pagina 23	122
<hr/>			
15/01/2020	La Repubblica (ed. Bari)	Pagina 5	123
<hr/>			
14/01/2020	Bari Today		125
<hr/>			
14/01/2020	IlQuotidianotaliano		126
<hr/>			
14/01/2020	StraNotizie		127

Brindisi

15/01/2020	La Gazzetta del Mezzogiorno (ed. Brindisi)	Pagina 5	128
------------	---	----------	-----

15/01/2020	Quotidiano di Puglia (ed. Brindisi) Pagina 1	129
<hr/>		
15/01/2020	Quotidiano di Puglia (ed. Brindisi) Pagina 8 <i>FRANCESCO RIBEZZO PICCININ</i>	130
<hr/>		
15/01/2020	Quotidiano di Puglia (ed. Brindisi) Pagina 9 <i>ORONZO MARTUCCI</i>	132
<hr/>		
15/01/2020	Quotidiano di Puglia (ed. Brindisi) Pagina 9 <i>FRANCESCO TRINCHERA</i>	134
<hr/>		
14/01/2020	Il Nautilus	135
<hr/>		

Taranto

15/01/2020	Quotidiano di Puglia (ed. Taranto) Pagina 13	138
<hr/>		
13/01/2020	shippingitaly.it	139
<hr/>		

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi e Villa San Giovanni

15/01/2020	Gazzetta del Sud (ed. Reggio Calabria) Pagina 26	140
<hr/>		
14/01/2020	La Gazzetta Marittima	141
<hr/>		

Catania

15/01/2020	La Stampa (ed. Savona) Pagina 16	<i>FABIO ALBANESE</i> 142
<hr/>		

Focus

15/01/2020	Il Secolo XIX Pagina 12	143
<hr/>		

CORRIERE DELLA SERA

Milano, Via Solferino 28 - Tel. 02 62821
Roma, Via Campania 39 C - Tel. 06 688281

FONDATA NEL 1876

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



Sanremo
Il Festival di Amadeus
(con gaffe sulle donne)
di **Renato Franco**
a pagina 37



Domani gratis
Esercizi fisici e diete
Come rigenerare
il nostro cervello
di **Daniilo di Diodoro**
nel supplemento



Realtà e misteri

IL VATICANO E I GIOCHI DEI FAZIOSI

di **Massimo Franco**

Non è la prima volta in quasi sette anni che Francesco e Benedetto mostrano di avere vedute non identiche: anche in materia dottrinale. Sono diversi in molte cose. In modo semplicistico, Jorge Mario Bergoglio viene etichettato come «moderno», mentre Joseph Ratzinger sarebbe «tradizionalista». Eppure, entrambi sanno che la loro coabitazione concorde ai vertici della Chiesa ha del miracoloso; ed è un bene troppo prezioso per essere sguaiata dalle polemiche. E tutti e due non possono e non vogliono incrinare un'unità già messa a dura prova da divisioni che la rinuncia di Benedetto XVI nel 2013 ha rivelato e drammatizzato; e che il pontificato di Francesco non ha sanato.

Le tensioni emerse in queste ore sul celibato dei sacerdoti tra quelli che impropriamente vengono definiti «i due Papi» sembrerebbero capaci di gustare la loro coesistenza pacifica. Eppure, ancora una volta la diversità innegabile tra le due figure apicali della Chiesa cattolica è destinata a non trasformarsi in conflitto. Un libro francese del cardinale conservatore Robert Sarah è stato strumentalizzato, facendolo apparire come scritto a quattro mani insieme con Benedetto, che aveva solo concesso un suo testo teologico su richiesta insistente di Sarah, e letto le pagine del cardinale. Tanto che ieri è stato chiesto di far cambiare la copertina e di eliminare la «firma» di Benedetto: richieste accettate.

continua a pagina 3

Il cardinale Sarah: lui sapeva, ci sono tre lettere. L'arcivescovo Lojudec: tentano di usare il Papa emerito

Ratzinger, il libro è un caso

Benedetto XVI: «Via la mia firma dal volume sul celibato dei preti»

MA IL PARERE NON È VINCOLANTE

Il cda della Rai si spacca sulle nuove nomine

di **Antonella Baccaro**

Rai, il cda si spacca sulle nomine dei direttori. L'ad Salini: «Passo importante»
a pagina 9

LE REGIONALI IN EMILIA-ROMAGNA

Lo strano dedalo elettorale tra ribelli e voto disgiunto

di **Marco Imarisio**

Transfughi e ribelli. Le regionali in Emilia-Romagna diventano un dedalo elettorale.
a pagina 8

GIANNELLI



«Ritirate la mia firma da quel libro». Papa Ratzinger prende le distanze dal volume «Dal profondo del nostro cuore», con in copertina nomi e volti del Papa emerito e del cardinale Robert Sarah. Si parla anche di celibato dei sacerdoti: «È indispensabile», si sostiene. Ma ieri la svolta. Con Benedetto XVI che non vuole essere citato come co-autore. E la sua firma — come ha detto l'arcivescovo Georg Gänswein — deve essere tolta «anche dall'introduzione e dalle conclusioni». Sarah: ma lui sapeva. L'arcivescovo di Siena Paolo Lojudec: tentano di usare il Papa emerito.
alle pagine 2 e 3
Montefiori, Vecchi

LA CRISI IN LIBIA

Haftar conferma il no alla tregua. Poi l'annuncio: andrà a Berlino

di **Marco Galluzzo** e **Marta Serafini**

Il generale Haftar ha detto no alla tregua, ma ha accettato l'invito della Germania a partecipare alla Conferenza di Berlino. Il premier Conte: i nostri soldati in Libia solo se c'è sicurezza.
alle pagine 4 e 5
Cremonesi, Dragosel

LA GUERRA SBAGLIATA

L'Occidente eviti un altro Iraq

di **Claudio Magris**

a pagina 14

Gli Open e gli incendi La cortina di fumo mette a rischio gli incontri



La tennista slovena Dajia Jakupovic, 28 anni, è crollata sul campo degli Australian Open per una crisi respiratoria ed è stata costretta al ritiro

L'aria è irrespirabile per i roghi: malori tra i tennisti in Australia

di **Gaia Piccardi**

Ritiri e malori per il fumo degli incendi, caos e polemiche all'Australian Open. Annullata l'esibizione di Maria Sharapova, mentre la slovena Jakupovic si è ritirata per una crisi respiratoria. Svenuto un raccattapalle. I big si allenano al coperto.
a pagina 20

LA SENTENZA MA GLI SCIENZIATI SI DIVIDONO

Il giudice accusa il telefonino: provoca il cancro

di **Simona Lorenzetti**

Il tumore al nervo acustico che ha colpito un dipendente della Telecom è stato causato dal cellulare. La sentenza è della Corte d'appello di Torino. Tra il 1995 e il 2010 il dipendente ha utilizzato in maniera intensiva i cellulari. Un uso che la Corte quantifica in 4 ore al giorno, 840 l'anno e 12.600 in 15 anni. In 36 pagine i giudici evidenziano che «esiste una legge scientifica di copertura che supporta l'affermazione del nesso causale secondo criteri probabilistici "più probabile che non"». La sentenza ha condannato l'Inail a riconoscere a Romeo, dipendente Telecom, una rendita da malattia professionale.
alle pagine 6 e 7 **De Bac**

IL GIORNALISTA VIANELLO E L'ICTUS

«Temevo di non riuscire più a chiamare i miei figli»

di **Roberta Scorrane**

a pagina 18

Roberto Andò
Il bambino nascosto
romanzo
La nave di Teseo
Giovedì 16 gennaio Ore 18.30
Teatro Franco Parenti - Milano
Intervengono con l'autore
Marco Missiroli e Andréa Ruth Shammah

IL CAFFÈ

di **Massimo Gramellini**

APalermo ci sono paralitici che balzano e ciechi che leggono, ma c'è anche un marito abbandonato che, in un soprassalto di tigna (non certo di onestà), per vendicarsi della ex moglie falsa invalida decide di denunciare la truffa. Una delle tante, temo, che animano l'economia parallela del Paese dei miracoli. Questa l'aveva messa in piedi un pensionato, il classico insospettabile, creando dal nulla un'azienda di medie dimensioni che dava un secondo lavoro a decine di salariati: medici intenti a produrre certificati falsi e funzionari pubblici cui toccava il delicato compito di spacciare attestati fasulli per autentici. Ai clienti veniva garantita la pensione di invalidità a vita in cambio del versamento delle prime dodici mensilità.

Miracolo italiano

Immagino quanta organizzazione richieda un'impresa così articolata. Peccato che, anziché a creare nuova ricchezza, servisse a dirottare quella esistente nelle tasche di un'accogliuta di parassiti. Ogni tanto mi domando che cosa sarebbe capace di fare una certa Italia, se solo mettesse i suoi talenti al servizio di veri progetti imprenditoriali e non della bieca depredazione delle risorse pubbliche. Ma ancora di più mi chiedo perché queste storie ci indignino così poco, strapandoci al massimo una smorfia di disguido o di compartimento. Come se ciò che è dello Stato, essendo di tutti, non fosse in realtà di nessuno e appartenesse di diritto al primo che riesce a metterci le mani sopra.

Prolife
Serenità in forte aumento su tutta la FLORA INTESTINALE
10 miliardi di fermenti vivi certificati | 10 ceppi attivi
Zila Farmaceutico | prolife-italia.it





Seconda sentenza in Italia che collega il **tumore** agli **smartphone**. La parte più inquietante è sugli **"esperti"** che negano il nesso: **"Pagati dai produttori"**



Mercoledì 15 gennaio 2020 - Anno 12 - n° 14
 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 cospiri"
 Spedizione abb. postale D.L. 353/03 (conv.in L. 27/02/2004 n. 46)
 Art. 1 comma 1 Roma Aut. 114/2009

Csm e processi
 Giochi di correnti sul pm Prestipino. Renzi testimone in aula su Consip

MASCALI E PACELLI
 A PAG. 8-9

Confindustria
 I trionfi di Boccia: dà lezioni a tutti mentre la sua azienda è in crisi

BORZI A PAG. 15

Globalizzazione
 Se smonti l'iPhone ti spieghi l'ascesa della Cina e i guai degli Usa di Trump



FELTRI A PAG. 16

Leggi Ue violate
 App degli incontri fra gay: dati ceduti ad altre aziende e addio privacy

DELLA SALA A PAG. 14

NUOVI INDIGENTI
 Fate la carità alla povera Windsor family

ALESSANDRO ROBECCI

Servirebbe Ken Loach, la sua poesia, la sua capacità di sezionare il reale, per raccontare il calvario di precarietà e sofferenza della famiglia Windsor. Già alle prese con i problemi che abbiamo tutti (il caro-carrozze, il costo dei palafrenieri, le pressioni della lobby dei maggiordomi), questo modesto nucleo familiare attraversa una tempesta di fibrillazioni che ha mobilitato la stampa mondiale.

A PAG. 13

SCANDALO BIBBIANO, TUTTE LE CARTE

"AI BAMBINI NIENTE REGALI DEI GENITORI"



GLI ASSISTENTI SOCIALI IN CHAT
 INDAGINI CHIUSE, 107 CAPI DI ACCUSA. PRASSI DI VIOLENZE PSICOLOGICHE SUI BIMBI IN AFFIDO. FOTI HA PORTATO IL VIDEO CHE LO INCASTRA. "SINDACO CONSAPEVOLE DEL SISTEMA ILLECITO"

BUONO A PAG. 2-3

IL TWEET FANTOZZIANO CHE CHIEDE LE SCUSE

SELVAGGIA LUCARELLI A PAG. 3

5 STELLE Dopo la rottura su Paragone, i due big si risentono

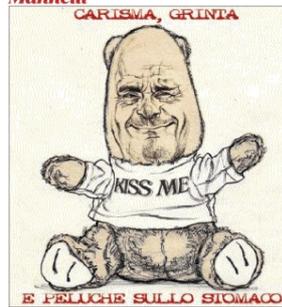
Di Battista, pace con Di Maio: "Via Autostrade e ripartiamo"

«Con Luigi ci sentiamo regolarmente» spiega chi ha parlato con l'ex deputato dei 5Stelle. Obiettivo: un asse per dare più autonomia al movimento. E dall'associazione Rousseau viene confermato il suo ruolo

DE CAROLIS A PAG. 4



Mannelli



E' FELUCHE SULLO STOMACO

La cattiveria
 Dopo aver lasciato il papato e criticato il nuovo pontefice, ora Ratzinger dovrebbe annunciare la nascita del partito "Chiesa Viva"

WWW.SPINOZA.IT

PRETI SPOSATI
 Ratzinger "usato" dagli anti-Papa e il ruolo di Georg

TECCE A PAG. 11



PARLA PUPI AVATI
 "Voci Notturne fu una serie cult, la Rai la censurò"

PONTIGGIA A PAG. 23

Romanzi d'evasione

MARCO TRAVAGLIO

La sapete l'ultima? Craxi era un "romanziero". E pure un "poeta ermetico". La scottante rivelazione si deve al Corriere e al Messaggero. Il primo ha avuto in anteprima un brano del "thriller inedito di Craxi, curato dalla fondazione presieduta dalla figlia Stefania" e pubblicato da Mondadori (e da chi se ne frega?). Il secondo lo ha recensito col rilievo che merita il Simenon socialista (definito "e-sule"), in un'intera pagina impresiosita da due liriche (anch'esse inedite) composte dal Petrarca di Hammamet e "trovate tra le sue carte dal figlio Bobo". Ora, se questi capolavori letterari sono rimasti inediti per vent'anni, un motivo ci sarà. E chi vuol bene alla Buonanima dovrebbe porsi una domanda semplice: perché Craxi non le ha mai né diffuse né pubblicate? E darsi una risposta altrettanto elementare: perché aveva il senso del limite e del ridicolo e non voleva svilire la sua notevole carriera politico-criminale con quella sottoletteratura di quart'ordine. Va detto infatti, senza tema di smentita, che sia il "romanzo thriller" sia le "poesie ermetiche" sono delle cagate pazzesche.

La prosa di Parigi-Hammamet è di una banalità e di una sciattezza imbarazzanti, roba che neanche un impiegato del catasto. E la trama, che il Messaggero promuove a "spy story" di "Bettino il romanziero", "plot gonfio di trame e misteri, storie d'amore e di tradimenti, vendette epaure", "romanzo che sembra avere una sua forza", è un improbabile frottismo di complotti internazionali di una Spectre russo-american-tedesca contro l'immacolato "Ghino". Cioè Ghino di Tacco, lo pseudonimo che si era scelto Craxi (ovviamente, basta citare quella intitolata (non stiamo scherzando) "Contabilità": "Lasciando le mie rime e i miei racconti a mezza strada/ eccomi a chiedere i conti del genere umano / per mettere sul gran libro Il Capitale/ io mi dedico agli scritti del giornale/ io passo dalla cassa della merce/ venduta in contanti / dignità, lealtà, sincerità / vecchio, stanco, a un tanto". Roba da controllo antidoping o da perizia psichiatrica, che spiega perché Craxi tenesse quella roba in cassetto: nei cassetti non poteva sospettare che quei geni dei figli l'avrebbero data alle stampe, contribuendo al suo definitivo sputtanamento postumo. Ora, prima che cedano a qualche settimanale la lista della spesa vergata di suo pugno, i suoi calzini usati e i fondi dei suoi caffè come le reliquie di Padre Pio, si spera in un bell'incendio doloso che incenerisca gli effetti personali rimasti. Ma, nel manicomio in cui viviamo, è improbabile che qualcuno provveda a quel gesto pietoso.

SEGUE A PAGINA 24



UNA FOGLIATA DI LIBRI
OGGI NELL'INSERTO

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

UNA FOGLIATA DI LIBRI
OGGI NELL'INSERTO

ANNO XXV NUMERO 12

MERCOLEDÌ 15 GENNAIO 2020 - € 1,80

"I figli costano". Agli italiani aver smesso di farne costerà semilira euro a testa e un quarto del pil. Lo studio-choc di Bertelsmann

Roma. Quando l'Istat fa uscire uno dei suoi bollettini ormai è sempre un "nuovo minorico storico di nascite dall'Italia" da aggiornare: i nati, che nel 2017 erano 458.151, nel 2018 sono scesi a 439.747. Anche a Milano, dove non si sono mai registrati tanti nuovi...

dell'Europa", titolava ieri il Financial Times, rendendone conto. Il numero di persone in età lavorativa, tra i 20 e i 64 anni, ha raggiunto il picco in Europa nel 2010. Quest'anno ci sarà un calo di 12 milioni, nel 2025 di 45 milioni. Martina Lizarazo Lopez, demografa della Bertelsmann, ha calcolato che entro una generazione a causa dell'invecchiamento il reddito medio pro capite di Italia, Spagna, Austria e Germania crollerà fino a 6.548 euro pro capite rispetto al 2010.

e quasi il 25 per cento nel 2050". In termini assoluti, scrive Bertelsmann, "l'investimento demografico attenerà il pil italiano di 286 miliardi nel 2040 e di 468 miliardi di euro nel 2050". Così andrà per il pil pro capite: nel 2030 sarà inferiore di circa mille euro, nel 2040 di 3.400 euro e nel 2050 di 6.000 euro.

uno terzo del pil mondiale nel 1990. Alla fine del secolo ne rappresenteranno appena un decimo. Una perdita di peso economico che andrà di pari passo con quella demografica. "I paesi della Eu costituivano il 18 per cento della popolazione mondiale nel 1990 e sono destinati a rappresentarne meno del 7 per cento nel 2020 e il 4 per cento nel 2100". La cruda Europa Saica e la nuova commissaria Ue per la Democrazia e la Demografia e ha delineato il suo lavoro per i prossimi cinque anni: "Garantire che l'Europa capisca e risponda a una delle sue sfide più profonde, il cambiamento demografico".

Guerra civile a Tripoli

Vorreste un vicino come il generale libico Haftar dirimpetto all'Italia?

Manda a monte i negoziati organizzati a Mosca da Putin, senza la regia della missione di interposizione italiana non può partire

Erdogan: "Gli darò una lezione"

Roma. Il generale libico Khalifa Haftar rifiuta di firmare la tregua e lascia al mattino a Mosca in direzione del Cairo - è il suo aereo Falcon fa un giro largo per non passare nello spazio aereo della Turchia perché a questo punto, dopo avere fatto fallire il negoziato, il generale si aspetta ogni genere di aggressione da parte dei turchi.

Renzi e Calenda si cercano (e si trovano) per fare fronte comune contro Emiliano. Altre convergenze

Roma. "Un candidato nostro, che si oppone all'alleanza tra il Pd e il grillino". È possibile che il ministro degli Esteri Di Maio e il presidente turco Recep Tayyip Erdogan, che assieme a Putin aveva molto sponsorizzato l'incontro di pace a Mosca, è furioso. Ieri Erdogan ha accusato Haftar di pulizia etnica contro le minoranze non arabe della Libia e ha promesso di dare "una lezione" al generale libico.

Casaleggio blindati

Nel M5s c'è chi vuole limitare il ruolo di Davide, ma i poteri di Mr. Rousseau sono scolpiti negli statuti del M5s

Roma. Nel M5s è partita la rivolta per spostare Davide Casaleggio. Nel partito della democrazia diretta dell'"unovale" nato per superare la democrazia rappresentativa, qualcuno deve essersi accorto che la struttura di comando è invece piuttosto antica e si basa sul modello monarchico-ereditario in cui uno, per diritto successorio, vale più di tutti. Non sono stati molti reattivi. L'ex ministro Lorenzo Fioramonti, ad esempio, che il dentro era considerato uno dei più svegli, dopo essere uscito dal partito ha dichiarato in un'intervista che "dopo due anni di militanza e di attività non so ancora chi comanda nel M5s".

Nardella: Zinga si

"Mi ha convinto, ma non dobbiamo fare una fusione a freddo con il M5s". Legge elettorale e legislatura

Roma. Il sindaco di Firenze Dario Nardella torna da Contigliano con un'impressione favorevole del progetto Zingaretti. "La linea della svolta che Zingaretti aveva dato non è stata smentita da lui né attaccata dal gruppo dirigente, a parte qualche posizione isolata". Secondo il sindaco, da Rieti sono uscite parole d'ordine significative: lavoro e ambiente, "i primi pilastri di un programma e anche di una nuova identità da mettere sul tavolo del confronto con il Cdaio staccato dalla durata del governo".

Le serie tv tra Balzac e Ludovico Ariosto

Sono diventato un divoratore di serie grazie a M. Mancuso. Idee e confessioni

ORA non spiegherò le serie a Mariarosa (Mancuso), perché non cambierei opinione sul convertirmi, ho maturato nel tempo una certa tecnica. E spiegare quel che si è capito a chi lo ha seguito è grotesco. Convertirsi d'altra parte non è solo un mestor cambio d'anima, una metamorfosi.

Alla politica serve il modello Netflix

Deveva distruggere il cinema e invece lo sta rilanciando a colpi d'innovazione. Nell'anno in cui Netflix è diventata grande e cinema non si sono svuotati ma si sono riempiti (+18% in Italia). Spunti per fare della concorrenza una magnifica virtù

Obbligo di firma

Il brutto pasticcio vaticano ha messo in ombra l'unica cosa chiara e certa della vicenda: il testo di Ratzinger

Dimesso XVI

Lo stile di (post) governo del Papa emerito e qualche problema collaterale. Regnare e non regnare

E' ora di recuperare un romanzo-freak

"Cime tempestose", primo e unico lavoro di E. Brontë. Per fortuna

La Giornata

CHIUSE LE INDAGINI PRELIMINARI SU AFFIDATI IN VAL PENNA. L'inchiesta, ribattezzata "Angeli e demoni", vede indagati 26 persone per complessivi 108 capi d'imputazione. Tra questi il sindaco di Bibbiano, a cui la Cassazione aveva concesso la libertà annullando "per insufficienza di elementi concreti" l'arresto della sentenza disposta dalla procura di Reggio Emilia.

Zingaretti annuncia 5 punti per rilanciare l'azione del governo: rivoluzione verde, sburocratizzazione a favore di imprese e cittadini, parità salariale uomo-donna ed equilibrio nord-sud, aumento della spesa per l'educazione, piano per la salute e per l'assistenza.

E' da Rai ha approvato in parte le nomine dei direttori di rete formalizzate dall'ad Saini. Tra i promossi a maggioranza Coletta (Rai 1) e Di Maro (intraffranco Rai 2) e Calandrelli (Rai 3).

I tumori possono essere correlati a un uso prolungato del cellulare. Lo ha stabilito una sentenza della Corte d'appello di Torino.

Incontro sulla transizione energetica ad Atene tra il premier greco Kyriakos Mitsotakis e l'ambasciatore italiano Marco Alverà, in occasione dell'anniversario della cessione dell'ex società della gas greca a un consorzio guidato da Snam.

Borsa di Milano. Ftse-Mib +0,1 per cento. Differenziale Btp-Bund a 150 punti. L'euro chiude in calo a 1,11 sul dollaro.

UN ULTIMATUM A TEHERAN PER IL RISPETTO DEI DEAL SUL NUCLEARE. Germania, Francia e Gran Bretagna, con un comunicato congiunto, hanno avviato il meccanismo di risoluzione delle controversie nell'accordo del 2015 con l'Iran sul controllo degli armamenti. La decisione, hanno chiarito i tre paesi, non è pensata per imporre nuove sanzioni ma per riportare Teheran allo stato di conformità.

Il regime iraniano ha detto di aver arrestato alcune persone, di cui non ha precisato il numero né l'identità, per l'abbattimento del volo 732 dell'Ukraine Airlines. (editoriale a pagina tre)

Ursula von der Leyen ha annunciato davanti all'Europarlamento il piano di investimenti per il Green Deal e il Fondo per la transizione che prevede 1,3 miliardi da destinare soprattutto ai paesi dell'est.

Elettori in Irlanda 18 febbraio. Il primo ministro Leo Varadkar ha indicato la data ieri. E' la prima volta dal 1918 che le elezioni irlandesi si tengono di domenica.

La Corte Ue contro l'Ungheria. L'avvocato generale Campos Sánchez-Bordona ha detto che le restrizioni imposte da Budapest alle organizzazioni civili all'estero sono illegittime.

L'impeachment verso il Senato. La Camera voterà oggi per trasmettere gli articoli di impeachment contro Donald Trump.

Le sanzioni americane in Venezuela hanno colpito sette politici colpevoli di aver impedito a Juan Guaidò l'accesso all'Assemblea nazionale due settimane fa.

OGGI | INSERTO I

Quel che si dice di Macron dopo 40 giorni di sciopero

PAOLA PEDUZZI

Andrea's Version

Un Papa fuori dalla grazia di Dio personalmente, non l'avevo mai visto.

Questo numero è stato chiuso in redazione alle 20.30

Il corazziere Giorgetti

Stasera il conclave della Consulta sul referendum elettorale. L'ultima carta della Lega è un cerco a Mattarella

Roma. Stasera o al massimo domani la Corte costituzionale decide sull'ammissibilità del referendum legislativo per l'abolizione della quota proporzionale del Rosatellum. Il verdetto è, a quanto pare, in bilico. Giancarlo Giorgetti, architetto di retrovia della Lega, cerca di mettere al riparo Matteo Salvini dalla sua ormai proverbiale fretta. Lo ha momentaneamente distolto dalle trattative sottobanco per una riforma elettorale di tipo proporzionale e lo ha convinto a tentare una manovra in extremis che non punta tanto a destabilizzare una legislatura che è già destabilizzata e che malgrado ciò non dà segni di cedimento strutturale ma punta alle condizioni ideali per un governo omogeneo di centrodestra. Il Mattarellum, per intercessione di Mattarella. Improbabile, ma non impossibile. (Merlo nell'inserto III)

Renzi e Calenda si cercano (e si trovano) per fare fronte comune contro Emiliano. Altre convergenze

Roma. "Un candidato nostro, che si oppone all'alleanza tra il Pd e il grillino". È possibile che il ministro degli Esteri Di Maio e il presidente turco Recep Tayyip Erdogan, che assieme a Putin aveva molto sponsorizzato l'incontro di pace a Mosca, è furioso. Ieri Erdogan ha accusato Haftar di pulizia etnica contro le minoranze non arabe della Libia e ha promesso di dare "una lezione" al generale libico.

Casaleggio blindati

Nel M5s c'è chi vuole limitare il ruolo di Davide, ma i poteri di Mr. Rousseau sono scolpiti negli statuti del M5s

Roma. Nel M5s è partita la rivolta per spostare Davide Casaleggio. Nel partito della democrazia diretta dell'"unovale" nato per superare la democrazia rappresentativa, qualcuno deve essersi accorto che la struttura di comando è invece piuttosto antica e si basa sul modello monarchico-ereditario in cui uno, per diritto successorio, vale più di tutti. Non sono stati molti reattivi. L'ex ministro Lorenzo Fioramonti, ad esempio, che il dentro era considerato uno dei più svegli, dopo essere uscito dal partito ha dichiarato in un'intervista che "dopo due anni di militanza e di attività non so ancora chi comanda nel M5s".

Nardella: Zinga si

"Mi ha convinto, ma non dobbiamo fare una fusione a freddo con il M5s". Legge elettorale e legislatura

Roma. Il sindaco di Firenze Dario Nardella torna da Contigliano con un'impressione favorevole del progetto Zingaretti. "La linea della svolta che Zingaretti aveva dato non è stata smentita da lui né attaccata dal gruppo dirigente, a parte qualche posizione isolata". Secondo il sindaco, da Rieti sono uscite parole d'ordine significative: lavoro e ambiente, "i primi pilastri di un programma e anche di una nuova identità da mettere sul tavolo del confronto con il Cdaio staccato dalla durata del governo".

Le serie tv tra Balzac e Ludovico Ariosto

Sono diventato un divoratore di serie grazie a M. Mancuso. Idee e confessioni

ORA non spiegherò le serie a Mariarosa (Mancuso), perché non cambierei opinione sul convertirmi, ho maturato nel tempo una certa tecnica. E spiegare quel che si è capito a chi lo ha seguito è grotesco. Convertirsi d'altra parte non è solo un mestor cambio d'anima, una metamorfosi.

Alla politica serve il modello Netflix

Deveva distruggere il cinema e invece lo sta rilanciando a colpi d'innovazione. Nell'anno in cui Netflix è diventata grande e cinema non si sono svuotati ma si sono riempiti (+18% in Italia). Spunti per fare della concorrenza una magnifica virtù

Obbligo di firma

Il brutto pasticcio vaticano ha messo in ombra l'unica cosa chiara e certa della vicenda: il testo di Ratzinger

Dimesso XVI

Lo stile di (post) governo del Papa emerito e qualche problema collaterale. Regnare e non regnare

E' ora di recuperare un romanzo-freak

"Cime tempestose", primo e unico lavoro di E. Brontë. Per fortuna

La Giornata

CHIUSE LE INDAGINI PRELIMINARI SU AFFIDATI IN VAL PENNA. L'inchiesta, ribattezzata "Angeli e demoni", vede indagati 26 persone per complessivi 108 capi d'imputazione. Tra questi il sindaco di Bibbiano, a cui la Cassazione aveva concesso la libertà annullando "per insufficienza di elementi concreti" l'arresto della sentenza disposta dalla procura di Reggio Emilia.

Zingaretti annuncia 5 punti per rilanciare l'azione del governo: rivoluzione verde, sburocratizzazione a favore di imprese e cittadini, parità salariale uomo-donna ed equilibrio nord-sud, aumento della spesa per l'educazione, piano per la salute e per l'assistenza.

E' da Rai ha approvato in parte le nomine dei direttori di rete formalizzate dall'ad Saini. Tra i promossi a maggioranza Coletta (Rai 1) e Di Maro (intraffranco Rai 2) e Calandrelli (Rai 3).

I tumori possono essere correlati a un uso prolungato del cellulare. Lo ha stabilito una sentenza della Corte d'appello di Torino.

Incontro sulla transizione energetica ad Atene tra il premier greco Kyriakos Mitsotakis e l'ambasciatore italiano Marco Alverà, in occasione dell'anniversario della cessione dell'ex società della gas greca a un consorzio guidato da Snam.

Borsa di Milano. Ftse-Mib +0,1 per cento. Differenziale Btp-Bund a 150 punti. L'euro chiude in calo a 1,11 sul dollaro.

UN ULTIMATUM A TEHERAN PER IL RISPETTO DEI DEAL SUL NUCLEARE. Germania, Francia e Gran Bretagna, con un comunicato congiunto, hanno avviato il meccanismo di risoluzione delle controversie nell'accordo del 2015 con l'Iran sul controllo degli armamenti. La decisione, hanno chiarito i tre paesi, non è pensata per imporre nuove sanzioni ma per riportare Teheran allo stato di conformità.

Alla politica serve il modello Netflix

Deveva distruggere il cinema e invece lo sta rilanciando a colpi d'innovazione. Nell'anno in cui Netflix è diventata grande e cinema non si sono svuotati ma si sono riempiti (+18% in Italia). Spunti per fare della concorrenza una magnifica virtù

Dicevano che avrebbe distrutto il cinema, che avrebbe abbassato gli standard del film, che avrebbe fatto diventare inutili le sale, che avrebbe reso le pellicole di stagio di un algoritmo e che avrebbe ovviamente disincantato per sempre a uscire dalle loro case tutti gli appassionati di cinema. E invece nulla di tutto questo è successo e tutti i soloni che negli ultimi anni hanno cercato di scaricare su Netflix i problemi dell'industria cinematografica mondiale non potranno non riconoscere oggi che l'industria cinematografica mondiale ha dato segnali di grande vitalità proprio nell'anno in cui Netflix è diventata grande. Succede così, notizia di lunedì, che per la prima volta nella storia la stessa Netflix che l'industria cinematografica mondiale ha tentato di ostracizzare per anni dall'olimpico del cinema riesce a ottenere, da io, la ventiquattresima nomination agli Oscar, superando di una nomination la Disney, che nel frattempo anche per competere con Netflix si è messa in pancia la 20th Century Fox e Fox Searchlight. Succede così che film come "The Irishman" e "Joker" - due dei migliori ultimi anni del regista Martin Scorsese - nessun'altra casa di produzione al mondo sarebbe riuscita a realizzare con lo studio tradizionale, ottiene dieci nomination, quattro in più di "Storia di un uomo", appena due anni dopo una polemica fatta nascere da Steven Spielberg, e due in più di "Il re cattivo" di Clint Eastwood. E mentre succede tutto questo succede anche un altro. E cioè che i due uffici mondiali del box office ci dicono che nei mesi di maturità di Netflix, nei mesi in cui in altre parole al pubblico viene offerta su un piatto d'argento l'opzione di vedersi in conflitto con la canottiera macchiata di sangue che potrebbe tranquillizzarsi a vedere il cinema, le sale cinematografiche che piuttosto che svuotarsi progressivamente si sono riempite sempre di più. Nel corso del 2019, ha riportato sul suo sito Hollywood Reporter lo scorso dicembre, le entrate globali al botteghino hanno raggiunto un record di 42,9 miliardi di dollari. Negli Stati Uniti il calo di incassi è stato del 4 per cento rispetto all'anno precedente ma quello americano resta un caso quasi isolato e tra i mercati esteri che hanno registrato guadagni significativi rispetto all'anno precedente ci sono realtà importanti come la Cina, il Giappone, la Corea del sud, la Francia, la Germania, la Russia, il Messico, la Spagna, il Brasile e, udite udite, anche l'Italia. Il dato non è ancora a portata di tutti ma nella giornata di oggi

Obbligo di firma

Il brutto pasticcio vaticano ha messo in ombra l'unica cosa chiara e certa della vicenda: il testo di Ratzinger

Roma. Monsignor Georg Gänswein fa sapere che il Papa emerito non ha mai "approvato" alcun progetto per il 2018 e che dopo una firma né approvata e autorizzata la

covertina". Sapeva però che il cardinale Robert Sarah stava scrivendo un libro sul celibato sacerdotale e il testo che compone il primo capitolo del volume tanto chiacchierato è "al cento per cento" di Benedetto XVI. Sarah a fare la figura del fesso o peggio dell'imbroglione - come qualche rapace volteggiante su San Pietro e dintorni va scrivendo su ogni social network disponibile - non pensa minimamente e replica con un dettagliato comunicato in cui ricorda date, momenti e scambi epistolari e verbali con Ratzinger. Se non bastasse, ignora che il libro a essere autorizzato da firmare "Benedetto XVI" che lo autorizzavano a fare del saggio scritto dall'emergente cosa meglio credesse. La dinamica affaristica che, benedetto da anche corretto a penna la postifazione, poi qualcosa è successo e Gänswein ha deciso di far togliere la firma del superiore per problemi di firma e copertura. Benedetto XVI ha scritto il libro in inglese, ha fatto sapere che non ci pensa nemmeno a mandare al macero le copie per qualche "malinteso" romano.

Dimesso XVI

Lo stile di (post) governo del Papa emerito e qualche problema collaterale. Regnare e non regnare

Il celibato qui non è a tema. E nemmeno gli Acream da spericolati valicaniis suchi abbia ragione o torto, dove il danno è dove il danno solo che la schiuma affarista da scontri

E' ora di recuperare un romanzo-freak

"Cime tempestose", primo e unico lavoro di E. Brontë. Per fortuna

Il cuore rimane impigliato. "Cime tempestose" non è un romanzo, un fenomeno da baracche, fante come la donna barbata. Lo stabilì l'antipatico critico F. R. Leavis compilando il suo Canone, e negli anni non bisognava neanche aggiungere "Orchestra" nessuna minoranza sgonfiava. Parte di offendersi non era stata perfezionata. (segue a pagina due)

La Giornata

CHIUSE LE INDAGINI PRELIMINARI SU AFFIDATI IN VAL PENNA. L'inchiesta, ribattezzata "Angeli e demoni", vede indagati 26 persone per complessivi 108 capi d'imputazione. Tra questi il sindaco di Bibbiano, a cui la Cassazione aveva concesso la libertà annullando "per insufficienza di elementi concreti" l'arresto della sentenza disposta dalla procura di Reggio Emilia.

Zingaretti annuncia 5 punti per rilanciare l'azione del governo: rivoluzione verde, sburocratizzazione a favore di imprese e cittadini, parità salariale uomo-donna ed equilibrio nord-sud, aumento della spesa per l'educazione, piano per la salute e per l'assistenza.

E' da Rai ha approvato in parte le nomine dei direttori di rete formalizzate dall'ad Saini. Tra i promossi a maggioranza Coletta (Rai 1) e Di Maro (intraffranco Rai 2) e Calandrelli (Rai 3).

I tumori possono essere correlati a un uso prolungato del cellulare. Lo ha stabilito una sentenza della Corte d'appello di Torino.

Incontro sulla transizione energetica ad Atene tra il premier greco Kyriakos Mitsotakis e l'ambasciatore italiano Marco Alverà, in occasione dell'anniversario della cessione dell'ex società della gas greca a un consorzio guidato da Snam.

Borsa di Milano. Ftse-Mib +0,1 per cento. Differenziale Btp-Bund a 150 punti. L'euro chiude in calo a 1,11 sul dollaro.

UN ULTIMATUM A TEHERAN PER IL RISPETTO DEI DEAL SUL NUCLEARE. Germania, Francia e Gran Bretagna, con un comunicato congiunto, hanno avviato il meccanismo di risoluzione delle controversie nell'accordo del 2015 con l'Iran sul controllo degli armamenti. La decisione, hanno chiarito i tre paesi, non è pensata per imporre nuove sanzioni ma per riportare Teheran allo stato di conformità.

Il regime iraniano ha detto di aver arrestato alcune persone, di cui non ha precisato il numero né l'identità, per l'abbattimento del volo 732 dell'Ukraine Airlines. (editoriale a pagina tre)

Ursula von der Leyen ha annunciato davanti all'Europarlamento il piano di investimenti per il Green Deal e il Fondo per la transizione che prevede 1,3 miliardi da destinare soprattutto ai paesi dell'est.

Elettori in Irlanda 18 febbraio. Il primo ministro Leo Varadkar ha indicato la data ieri. E' la prima volta dal 1918 che le elezioni irlandesi si tengono di domenica.

La Corte Ue contro l'Ungheria. L'avvocato generale Campos Sánchez-Bordona ha detto che le restrizioni imposte da Budapest alle organizzazioni civili all'estero sono illegittime.

L'impeachment verso il Senato. La Camera voterà oggi per trasmettere gli articoli di impeachment contro Donald Trump.

Le sanzioni americane in Venezuela hanno colpito sette politici colpevoli di aver impedito a Juan Guaidò l'accesso all'Assemblea nazionale due settimane fa.

OGGI | INSERTO I

Quel che si dice di Macron dopo 40 giorni di sciopero

PAOLA PEDUZZI

Andrea's Version

Un Papa fuori dalla grazia di Dio personalmente, non l'avevo mai visto.

Questo numero è stato chiuso in redazione alle 20.30



il Giornale



MERCOLEDÌ 15 GENNAIO 2020

DAL 1974 CONTRO IL CORO

Quotidiano diretto da ALESSANDRO SALLUSTI

Anno XLVII - Numero 12 - 1.50 euro*

www.ilgiornale.it
ISSN 2322-4071 Il Giornale (ed. nazionale)

TRA LETTERE E SMENTITE Caos Vaticano, è guerra tra i due Papi

di Stefano Zurlo

C'è un solo Papa, ma ci sono due corti. O, se si preferisce, due curie. Benedetto veste ancora di bianco, ma oggi non è più il successore di Pietro. Il mistero dell'unità della Chiesa, che dura da duemila anni e taglia trasversalmente la storia, passa per Francesco. La bussola che segna la rotta verso l'eternità non ha smarrito la direzione di marcia. Ma il Cristianesimo non è una faccenda da anime belle. Gli ideali non volano sulle ali degli angeli, ma camminano sulle gambe degli uomini.

con Marchese Ragona e Sartini alle pagine 12-13

COSÌ LA CHIESA SEMBRA IL GOVERNO

di Alessandro Sallusti

In Vaticano si sono montati la testa e pensano di essere il governo italiano, nel quale abbondano litie e contrapposizioni tra il papa in carica (Conte), i papi emeriti (Di Maio e Renzi) e il deposto papa Salvi che si è autosiliato in attesa di tornare sulla cattedra di palazzo Chigi, oggi occupata, a suo dire, da un usurpatore. Il casino di avere due Papi viventi, Ratzinger a riposo e Bergoglio titolare, prima o poi doveva scoppiare e ora è successo, con il primo a contraddire il secondo sulla possibilità di abolire il celibato dei preti. Non è una quisquilia, il celibato dei preti rappresenta una pietra miliare del cattolicesimo e dalla sua sorte - secondo non pochi teologi - dipenderà la sopravvivenza della Chiesa stessa.

Noi non siamo teologi, ma a occhio ha ragione Ratzinger. Il prete sposato rappresenta un pericolo per la comunità che gli viene affidata. La sua autorevolezza sarebbe messa continuamente a rischio non per il fatto di essere sposato, ma da ciò che comporta: ansie, problemi, magari una moglie chiacchierata, esigente o gelosa e invidiosa delle parrocchiane, un figlio ribelle ai precetti e tutti i ben noti problemi e sventure (tipo l'amore che svanisce) con i quali si deve confrontare ogni famiglia.

Ma, a monte delle polemiche di questi giorni, c'è che la Chiesa o è una, cattolica, apostolica e romana, o non è. Non possono esistere due Chiese: due Papi, al di là delle loro volontà o colpe, significano due corti di ambiziosi e trafficanti in guerra tra loro, due correnti teologiche (tra Bergoglio e Ratzinger le differenze di visione sono sostanziali), due schiere di fedeli che si contrappongono a volte con il confronto, altre (è accaduto spesso) a suon di dossier e veleni per screditare i rivali. Entrare oggi in parrocchia a volte è come entrare il lunedì mattina in un bar sport di Milano dove Interisti e milanesisti si schermiscono a vicenda non senza una buona dose di insulti.

Non so se l'incidente sul celibato sia stato voluto e costruito da una delle due Chiese o se invece si tratti di un semplice e ingenuo fraintendimento. Sta di fatto che i fedeli sono confusi, vedere un grande Papa come Ratzinger costretto a comunicati di smentita, a loro volta smentiti dai fatti come un Matteo Renzi qualsiasi, è cosa che mette tristezza. Lunga vita a entrambi i Pontefici, ma per favore: la prossima volta vogliamo un solo Papa, che sicuramente basta e, dipende dallo Spirito Santo che l'ha scelto, a volte pure avanza.

MISSIONE IN LIBIA L'AVVOCATO SI ARRENDE NIENTE SOLDATI A TRIPOLI

Berlusconi: «Un governo di incapaci»

Il fantasma Giuseppe Conte continua a ritmo serrato il suo tour internazionale con lo scopo di affrontare la crisi libica e per cercare di evitare all'Italia un ruolo marginale in Libia. Ma ormai è in ritardo per affrontare l'emergenza e perde credibilità a ogni passo. L'ultima capriola è sull'invio di un contingente italiano a Tripoli come forza di interposizione: «No, l'unica soluzione sostenibile è quella politica, ogni tentazione di imporre l'opzione militare è destinata al fallimento».

Bilosavo, Micalessin e Pelliccetti alle pagine 2-3

A TEMPIO PAUSANIA SI INDAGA DA SEI MESI Accuse di stupro a Grillo jr L'inchiesta va a rilento

di Luca Fazzo

Come nei processi per stupro degli anni Sessanta, finirà che a doversi discolpare sarà la vittima. C'è una ragazza che dice di essere stata violentata: ma il rischio è che ora sia lei a dover spiegare perché ha accettato un invito, o perché non ha rifiutato un ultimo bicchiere. E persino perché, qualche giorno dopo, abbia postato su un social network una immagine in cui appare sorridente. Non è una indagine qualunque, quella dove la presunta vittima rischia di essere torchiata come una indagata. Perché tra i quattro maschi che il 26 luglio, in una caserma milanese dei carabinieri, la ragazza ha deciso di denunciare per violenza carnale c'è un figlio eccellente: Ciro Grillo, figlio di Beppe. I fatti avvennero in una villa in Costa Smeralda.

a pagina 10

IL RETROSCENA

Tutti i trucchi per salvare Pd e M5s

di Augusto Minzolini

«Tranquilli, filerà tutto liscio». Dario Franceschini una sicurezza l'ha data ai suoi: la Consulta non ammetterà il referendum della Lega che cancella il proporzionale.

con Borgia e Caruso alle pagine 6-7

AMADEUS: SARÀ UN FESTIVAL AL FEMMINILE

Da Georgina a Diletta Leotta undici donne per Sanremo

di Paolo Giordano



LADY CR7 Georgina Rodriguez



SORPRESA Diletta Leotta



VETERANA Antonella Clerici



GIORNALISTA Rula Jebreal

Altro che Soliti Ignoti. Il Festival di Sanremo prossimo venturo sarà pieno di nomi famosi mescolati da Amadeus in modo imprevedibile. Diletta Leotta, Rula Jebreal, Monica Bellucci, Emma D'Aquino e Laura Chimienti del Tg1, Georgina Rodriguez, fidanzata di Ronaldo, Alketa Vejsiu (presentatrice albanese), Antonella Clerici, Francesca Sofia Novello (fidanzata di Valentino Rossi), Mara Venier e Sabrina Salerno.

con Rio a pagina 24

CASO A IIVREA. I MEDICI NON SONO D'ACCORDO Cellulari, sentenza choc: «C'è un nesso con i tumori»

Francesca Angeli

L'uso, o meglio l'abuso del cellulare, favorisce l'insorgenza di determinati tipi di tumore. Dalla Corte d'appello di Torino arriva una ulteriore conferma che in effetti sì, questa correlazione c'è. O, meglio, ci sarebbe, secondo i giudici e il perito che ha dato la sua consulenza. Roberto Romeo ha rivendicato davanti al tribunale di Ivrea, chiamando in causa l'Inail, la natura professionale del neurinoma acustico da cui è affetto. Ma l'Istituto superiore di Sanità nega che vi siano «evidenze» in materia.

a pagina 16

NESSUNA PROVA

Ma fidiamoci della scienza non dei giudici

di Massimiliano Parente

Spesso è troppo facile prendersela con i giudici, specialmente quando delle sentenze ne sappiamo poco e niente. In un processo ci sono migliaia di carte, ci dicono, e noi commentiamo le sentenze sapendone poco, magari quello che abbiamo visto in tv o sui giornali. Verissimo. Si resta perplesso però quando la magistratura si esprime contro i fatti, e non sto parlando di un invito a cena con delitto. Tempo fa, riguardo al terremoto in Abruzzo, i giudici emisero delle condanne perché secondo loro i terremoti si potevano prevedere. Solo secondo loro, però, non per la comunità scientifica. Altre volte si sono pronunciati contro i vaccini, o a favore del metodo Di Bella, del metodo (...)

segue a pagina 16

IL PIÙ GRANDE FONDO D'INVESTIMENTO AL MONDO: IL CLIMA È UN AFFARE

Se anche il capitalismo diventa Gretino

Camilla Conti

Una nuova parola d'ordine è entrata nell'agenda della finanza: sostenibilità. Larry Fink, ceo del fondo Blackrock, dimostra che non si tratta né di un fenomeno di costume passeggero, o di una moda, bensì di una strategia «mainstream», di un cambiamento epocale già in atto di cui le roccaforti del capitalismo mondiale dovranno tenere conto, con un impatto significativo in termini di riallocazione del capitale. E anche di rendimento. Quest'an-

no Fink ha accelerato il passo spiegando come il cambiamento climatico sia diventato un fattore determinante nelle prospettive a lungo termine delle aziende, costringendo gli investitori a rivedere le ipotesi fondamentali della finanza moderna. «Un numero sempre maggiore di investitori riconoscerà che il rischio climatico è un rischio di investimento», scrive Fink. Così il mondo della finanza si attrezza per fare affari all'epoca di Greta Thunberg.

a pagina 14

L'ODIO NASCOSTO

Quella sinistra antisemita che finge di non esserlo

di Marco Gervasoni

a pagina 21

-IN ITALIA FATE SALVE ECCEZIONI TERRITORIALI (VEDI GERENZA)
PROBLEMI DI FONDE. IL SUO DIRIGENTE IL DIRIGENTE. NEL 2019 IL C-10310000





Le Monde diplomatique

DA OGGI IN EDICOLA Dossier riforma delle pensioni in Francia; lavoro in Bielorussia; emergenza ecologica; filiera del litio in Bolivia



Domani l'ExtraTerrestre

SARDEGNA A TUTTO GAS Il governo approva la metanizzazione dell'isola. Un gasdotto attraverserà tutta la regione. Costo: circa 2 miliardi. Friday for future e Verdi contro



Culture

GUARDANDO IL «PAESE DI FRONTE» Riuniti nel «Dialogo sull'Albania» gli scritti di Alex Langer e Alessandro Leogrande Di Francesco, Ferracuti pagina 14

il manifesto

quotidiano comunista

oggi con le monde diplomatique

CON L'EXTRATERRESTRE IN FORMATO RIVISTA - EURO 2,50

MERCOLEDÌ 15 GENNAIO 2020 - ANNO L - N° 12

www.ilmanifesto.it

euro 3,50

LA SINISTRA CHE STA A GUARDARE

NORMA RANGERI

Se alle parole corrispondessero i fatti non solo quando si tratta di dire sì al Tav, si all'abolizione dell'articolo 18, si ai respingimenti degli immigrati nei lager libici, allora si potrebbe giudicare interessante l'impegno del segretario del Pd di avviare una svolta social-ambientalista per farne l'asse portante di un congresso non per un nuovo partito, ma per un partito nuovo.

Tuttavia, i buoni propositi hanno bisogno di nuove teste e nuove gambe per trasformarsi in progetti e programmi di ricostruzione, soprattutto dopo il lascito distruttivo della grande crisi economica, e di fronte agli scenari internazionali di guerra, ai continenti in fiamme.

Non è facile scommetterci, ogni pessimismo è legittimo, ma per chi crede nella possibilità di rimettere in piedi un paese con le gomme a terra, è persino obbligatorio provarci. E va dato atto a Zingaretti di aver onestamente difeso la scelta, sua e della maggioranza del Pd, di dare vita a un governo di salvataggio del paese dal plebiscito di Salvini. Che, a ben vedere, è la vera discontinuità con gli orribili mesi della caccia al nero, della flat-tax, della secessione dei ricchi, della propaganda, dei comizi permanenti.

Del resto una analoga intenzione di avviare un processo di revisione del Movimento è in corso tra i pentastellati alle prese con una mezza rivoluzione non solo su leadership e democrazia interna ma più in profondità sulla natura, sull'identità di una forza politica passata dall'opposizione al governo. Non sappiamo se verrà abbandonata la «terza via», né di destra, né di sinistra, che giustamente il sociologo De Masi mette in discussione perché nel momento in cui le disuguaglianze zavorrano la stessa tenuta democratica della nostre società con l'evaporazione del ceto medio, «non resta che la contrapposizione frontale tra neoliberalismo e socialdemocrazia», e dunque anche i 5Stelle devono dire da che parte della barricata stanno.

Gli Stati Generali convocati per metà marzo dovrebbero servire proprio per definire una linea politica.

— segue a pagina 5 —

PARTITO DEMOCRATICO

Zingaretti: il Pd è unito. Ma non sui 5S

Dal pulpito della chiesa sconosciuta dell'abbazia del San Pastore a Contigliano, il segretario del Pd chiude il «ritiro» del partito proponendo una visione in rosa dell'alleanza con i 5Stelle. E lancia un «piano strategico» per l'Italia in 5 punti, che dimentica le proposte più applaudite come il superamento del jobs

act. Per Zingaretti, come per Franceschini, è «un'idiozia» dire che non c'è discontinuità tra il Conte 1 e il Conte 2. Ma non tutti la pensano allo stesso modo. Per Orfini la discontinuità sui decreti sicurezza non si vede, «stiamo continuando ad applicare il protocollo di Salvini». Mentre per l'ala ex renziana l'alleanza

«strategica» con i grillini non si può fare. Il segretario ottiene che non si parli della sua proposta di «sciogliere» il partito, ma è un modo per rinviare la resa dei conti. In attesa delle regionali, anche oltre l'esito in bilico dell'Emilia. Ballano ancora le alleanze in Puglia e Campania. PREZIOSI A PAGINA 4

Referendum

La posta in gioco è l'assetto costituzionale

MASSIMO VILLONE

La Corte costituzionale decide sull'ammissibilità del referendum elettorale per un maggioritario di collegio uninominale a

turno unico. Secondo una consolidata giurisprudenza, il quesito dovrebbe essere inammissibile. — segue a pagina 19 —

Il generale della Cirenaica Khalifa Haftar lascia il vertice di Mosca



La mancata firma sul cessate il fuoco del generale Haftar delude anche Putin e fa infuriare Erdogan: «Se non si ferma gli daremo una lezione». Forse il leader della Cirenaica alla conferenza di Berlino il 19. L'Italia alla ricerca di un ruolo «non conflittuale» nella Libia senza pace pagine 2, 3

EUROPA Neanche il «green deal» abbatte l'austerità



Nel piano verde della Commissione Ue mille miliardi in dieci anni. Un nuovo Fondo per la «transizione giusta» da 7,5 mld dovrà convincere i paesi reticenti. Ma se ci fosse veramente la volontà di raggiungere la neutralità climatica gli investimenti potrebbero essere tolti dal calcolo del 3% del deficit. Per ora nessuno ne parla. MERLO A PAGINA 10

all'interno

Rai Caos nomine, il cda si spacca. Pd contro Salvini

MICAELA BONGI PAGINA 5

Nucleare L'Europa «protegge» l'intesa denunciando l'Iran

FARIAN SABAHI PAGINA 12

Caos Vaticano Alla fine Ratzinger ritira la firma

LUCA COCCI PAGINA 11

Libia-Eni

L'Italia e il grande gioco del petrolio

GOFFREDO GALEAZZI

La Libia è il quinto fornitore di petrolio dell'Italia, con scambi per oltre 4 miliardi di euro nel 2018, occupa il nono posto tra i paesi esportatori di petrolio al mondo e possiede ingenti riserve petrolifere, circa 48 miliardi di barili, secondo le stime dell'US Energy Information Administration. Oltre al greggio, in Italia sono arrivati 6 miliardi di metri cubi di gas, l'8% del totale importato, attraverso il gasdotto Greenstream che raccoglie il gas proveniente dai

due giacimenti di Bahr Essalam e Wafa per poi approdare a Gela, in Sicilia. L'interscambio tra i due paesi si è attestato nel 2018 a 5,4 miliardi di euro di cui l'88,8% nel settore energetico. Di questa ricchezza energetica l'Eni continua a controllare oltre il 45% della produzione di idrocarburi nel paese che vale circa il 16% e della produzione totale del gruppo. Insomma, presente dal 1959, resta la compagnia straniera di gran lunga più importante. — segue a pagina 3 —

Poste Italiane SpA - in a.p. - D.L. 353/2003 (conv. L. 46/2004) art. 1, c. 1 - Epica/CRM/2329103 00115 9 770025 214024





IL MATTINO



€ 1,20 ANNO CCXXVII-N° 14 ITALIA
SPEDIZIONE IN ABBONAMENTO POSTALE 45%- ART. 2, COM. 2018, L. 662/96

Fondato nel 1892



Mercoledì 15 Gennaio 2020 •

Commenta le notizie su ilmattino.it

ASCSA E PROCIDA, "IL MATTINO" - "IL DISPARI", EURO 120

La sentenza
«Con lo smartphone più rischio tumori» il sì del giudice i dubbi della scienza
Malfetano a pag. 12



Il Festival
Lady Cr7 e le altre Amadeus, un Sanremo beato fra le donne
Federico Vacalebre a pag. 14



Il caso
La fake-mozzarella da Alibaba a eBay boom in rete di prodotti falsi
Marilù Musto a pag. 28



Mattinata di terrore sulla Linea 1. Sequestrati i convogli: servizio in tilt

Il commento
LA GRANDE BELLEZZA NON CANCELLA LO SFASCIO

Vittorio Del Tufo

Al capezzale del trasporto pubblico a Napoli, moribondo da anni, ha fatto drammaticamente irruzione ieri un incidente che solo per caso non ha avuto conseguenze più gravi. Al netto degli accertamenti giudiziari, che richiederanno tempo e perizie, è difficile non guardare alle lamiere contorte dei treni entrati in collisione a Piscinola come all'ultimo atto di una tragedia che si trascina da tempo, riverberandosi sulla nostra vita di ogni giorno. È la tragedia dell'inefficienza e dell'inadeguatezza, di cui anche i guasti tecnici, o gli errori umani, sono figli. La tragedia di un servizio pubblico allo sbando su cui doveva invece innervarsi la scommessa di rinnovamento di una città, di un territorio. Una scommessa perduta e un'occasione mancata.

Quelle lamiere contorte sono il fermo immagine di un collasso, non di un destino cinico e baro. Di una caduta a precipizio dell'efficienza che rischia di minare ciò che resta del rapporto di fiducia, già compromesso per i continui disservizi, tra i cittadini e il loro metrò. Come potrebbe essere diversamente? Appena sei mesi fa, nello stesso luogo dove si è verificato l'incidente, uno scambio andò in tilt e solo per un soffio si evitò un deragliamento. I napoletani hanno dimostrato, sul fronte del trasporto urbano, una notevolissima capacità di adattamento al ribasso.

Continua a pag. 39



Metro da paura

►Napoli, scontro fra tre treni: quattro in ospedale. Aperta l'inchiesta Giallo sulle cause: errore umano, scambio in tilt o grasso sui binari

Paolo Barbuto

Potrebbero essere i dati delle scatole nere a bordo dei tre treni coinvolti nell'incidente avvenuto ieri mattina nei pressi della stazione Piscinola della Linea 1 della Metropolitana, a dare un contributo importante agli investigatori. Al momento, tre le ipotesi su cui stanno lavorando: errore umano, scambio in tilt o grasso sui binari. Ed è di quattro il numero dei feriti ricoverati in ospedale, altri passeggeri sono stati medicati sul posto dal personale delle ambulanze. In tilt il servizio di trasporti su ferro già continuamente messo a dura prova da guasti.

A pag. 2

Il focus

Quei treni vecchi e l'incidente sfiorato nello stesso punto

A pag. 3

Il dirigente

L'Ann: «Il sistema di sicurezza forse disattivato»

A pag. 3

Libro contestato, il Papa emerito toglie la firma

La sfida per il dopo Bergoglio ma Ratzinger evita lo strappo

Il cardinal Robert Sarah accoglie la richiesta del papa emerito Benedetto XVI dopo le polemiche seguite alla pubblicazione del libro "Dal profondo dei nostri cuori", che verrà firmato dal solo cardinale «con il contributo di Benedetto XVI». Così il pontefice emerito evita lo strappo con Bergoglio, il Papa «regnante», sotto attacco. E non sono in pochi nella Chiesa a pensare che Sarah starebbe lavorando per diventare Papa in un prossimo conclave.

Giansoldati e Picone alle pagg. 4 e 5

Lo scenario

Se il fronte sovranista della Chiesa tenta di annullare Benedetto

Angelo Scelzo

La questione, il celibato dei preti, non è certo di poco conto.

Continua a pag. 39

L'intervista

«Guerra in Libia Russia e Turchia approfittano della Ue divisa»



Il ministro Amadori
I soldati italiani devono essere pronti a favorire la riappacificazione

Il ministro per gli Affari europei Amendola si augura un prossimo "cessate il fuoco" in Libia: «I soldati italiani pronti a favorire la pace». E avverte: «Russia e Turchia approfittano della Ue divisa».

Pappalardo a pag. 11

Il colloquio

«Il Pd reggerà la crisi del M5S Renzi punta solo a rompere»



Zingaretti
Io e Conte vogliamo stabilizzare, noi mai subalterni ai grillini

«Il Pd reggerà la crisi del M5S», assicura il segretario Pd Zingaretti che aggiunge: «Renzi punta a spaccare; Conte e io vogliamo stabilizzare».

Canetieri a pag. 9

Il Napoli ai quarti nel gelo del San Paolo

Insigne-Ospina, riscatto di coppa Ringhio: io mai contro Ancelotti

Bene la vittoria contro il Perugia al San Paolo, nonostante il gelo dei tifosi, e il passaggio ai quarti di Coppa Italia, ma la soddisfazione di Gattuso per il riscatto di Insigne e Ospina è offuscata da chi «fa questi giochi per strumentalizzare le mie parole». E avverte: «Ne ho sentite di tutti i colori e mi preme chiarire che Ancelotti per me è stato un padre calcistico e non ho nulla contro la sua preparazione e il suo modo di allenare».

Ciriello, Majorano, Trieste e Ventre da pag. 16 a 19

Il punto

La fiammella si è riaccesa non soffermoci su Francesco De Luca

Il Napoli torna alla vittoria al San Paolo, per ora non in campionato. Due rigori di Insigne in undici minuti e il turno di Coppa Italia è superato.

Continua a pag. 38





Il Messaggero



€ 1,40* ANNO 142-N°14
ITALIA
Sped. in A.P. DL351/2003 conv. L.46/2004 art.1 c.1 DCB-RM

NAZIONALE



Mercoledì 15 Gennaio 2020 • S. Mauro

IL GIORNALE DEL MATTINO

mentale le notizie su ILMESSAGGERO.IT

Il caso
Finita la "guerra"
dei Muccino
Gabriele ritira
la querela
Satta a pag. 13



Sanremo 70
Da lady Ronaldo
a Bellucci e Leotta
Le dieci madrine
di Amadeus
Marzi e Sarli a pag. 25



Avanti anche l'Inter
Lazio, poker di Coppa
ai quarti il Napoli
Roma allo scambio
Spinazzola-Politano
Nello Sport



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

Il taglio dell'Irpef
Il solito errore
di rincorrere
gli elettori,
non la crescita

Paolo Balduzzi

Il 2020 sembra aprirsi nel segno della revisione dell'Irpef, la principale imposta italiana, che ogni anno raccoglie circa 180 miliardi di euro (contro i 130 circa dell'Iva, seconda in questa classifica). È questa una buona notizia? La risposta, poco sorprendentemente, è la seguente: «Dipende».

Il fatto che l'argomento venga affrontato a gennaio, al riparo dalla necessità di impegni precisi e vincolanti cui obbliga una legge di bilancio, e opportunamente poco prima di scadenze elettorali importanti (nello specifico, le elezioni regionali, in primis quella in Emilia-Romagna), già di per sé non va messo tra gli elementi positivi.

Sia chiaro: la riduzione delle imposte sul reddito è sicuramente una buona notizia. Incentiva gli individui a cercare lavoro, incentiva le imprese a domandarlo, stimola i consumi e anche il risparmio. Tutti comportamenti virtuosi, il cui costo è quello di una diminuzione di gettito per lo Stato.

Ma o un intervento di riduzione fiscale è inserito in un progetto completo e di lungo termine sulla riforma del tributo stesso, oppure ha senso solo se è preceduto da interventi di stimolo della crescita economica che, in un processo virtuoso, possano compensare questi scontri fiscali.

Continua a pag. 18

Ratzinger evita lo strappo

►Tolta la firma dal libro di Sarah che difendeva il celibato in polemica con Papa Francesco
La replica del cardinale: sapeva tutto. Sradicata la vigna di Benedetto XVI a Castel Gandolfo

ROMA Joseph Ratzinger evita lo strappo con Papa Francesco. Tolta la firma dal libro di Robert Sarah che difendeva il celibato in polemica con Bergoglio. Il segretario di Benedetto XVI parla di «malinteso» e scrive all'editore. La replica del cardinale: «Sapeva tutto». Il porporato della Guinea, come prova, ha postato su Twitter lo scambio di mail sul saggio. Intanto, è giallo: distrutta la vigna di Benedetto XVI a Castel Gandolfo, filari a cui il papa emerito teneva molto.

Giansoldati alle pag. 2 e 3

Libia, il generale alla conferenza di Berlino
Haftar rinvia, Erdogan lo bacchetta
Avanza l'ipotesi dei militari italiani

Cristiana Mangani

Khalifa Haftar ha preso tempo: un paio di giorni per decidere. L'accordo proposto da Putin, già firmato dal presidente al Serraj, non lo



convince dove prevede che ritiri le sue truppe abbandonando il territorio conquistato. Conte-al Sisi, spinta per la pace. Soldati italiani schierati in Libia. A pag. 11
Conti a pag. 11

Prima intesa
Taglio del cuneo
e aliquote giù
costano 5 miliardi

Alberto Gentili

Trovata una prima intesa nel governo sulla riforma fiscale. Si parte con il taglio del cuneo fiscale e l'allargamento degli 80 euro. Il costo: 5 miliardi. A pag. 4

Il colloquio
Zingaretti: «Renzi
punta a rompere
Noi stabilizziamo»

Simone Canettieri

«Renzi punta solo a rompere, reggeremo noi la crisi M5S». Il segretario del Pd, Nicola Zingaretti, avanza nuove proposte al governo. A pag. 9

Australian open, match rinviati per i miasmi dell'incendio



Il grande rogo piega le stelle del tennis

Il malore di Dalila Jakupovic, costretta al ritiro per problemi respiratori. Cordella nello Sport

Smog, Roma rischia il blocco per 6 giorni

Gli esperti: «Inutile»

►Stop oggi e domani, forse fino a lunedì. Il presidente dell'Ac: problema auto vecchie, non i diesel euro 6

Camilla Mozzetti

La qualità dell'aria non migliora, gli indici di inquinamento - a partire dalle polveri sottili - restano molto elevati (con un peggioramento addirittura previsto per oggi dall'Arpa Lazio) e il Campidoglio prosegue con la stretta: diesel fermi altri due giorni compresi gli euro 6. Tra le critiche. A pag. 6
Desiderio a pag. 6

Il focus
Fumi tossici e bus
le cause principali

ROMA Roghi tossici e autobus obsoleti, così le centraline vanno in tilt. Gli esperti: «Fermare le auto è inutile. Servono mezzi pubblici non inquinanti». A pag. 7
Cifoni a pag. 7

I giudici: c'è un nesso

Telefonino e tumori
la scienza boccia
la sentenza choc

ROMA «L'uso intensivo e prolungato del telefono cellulare può causare l'insorgenza di alcune tipologie di tumore». A sostenerlo è la Corte d'Appello di Torino, che ha riaperto il dibattito sul tema confermando una sentenza di primo grado sul caso di un uomo colpito da un tumore benigno ma invalidante. Scettici gli esperti: non aumentano i rischi.

Malfetano a pag. 19

* € 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

MERCOLEDÌ 15 gennaio 2020
1,60 Euro

Nazionale

FONDATO NEL 1885
www.ilrestodelcarlino.it



Caso affidi, si va verso il processo per 25 persone

Bibbiano, fine indagini Un ciclone sulle elezioni

Codeluppi, Petrone e commento di Boni alle pagine 2 e 3



Il giallo delle lettere di Ratzinger

Il papa emerito ritira la firma dal libro sul celibato dei preti. Ma il cardinale Sarah conferma: «Ecco le prove» Servizi e Scaraffia alle p. 8 e 9

È la nostra colonna sonora

Bentornato caro vecchio Festival

Michele Brambilla

È stato presentato ieri il festival di Sanremo. Come al solito, tutti diranno che non hanno alcuna intenzione di guardarlo. E, come al solito, almeno una decina di milioni di italiani sarà invece davanti alla tv per cinque sere consecutive. Diciamo che, quando è «un flop», Sanremo fa nove milioni di telespettatori; quando va molto bene, supera i dodici. Diciamo pure un'altra cosa: la prima edizione, nel 1951, fu concepita come poco più di una festa parrocchiale, per far venire al mare qualcuno anche d'inverno. Doveva insomma essere un qualcosa di passeggero. E invece siamo arrivati alla settantesima edizione. Perché?

Continua a pagina 29

VERSO SANREMO: DUE DONNE PER SERATA. AMADEUS: DIFENDO IL MIO FESTIVAL IN ROSA

10 RAGAZZE PER LUI

Degli Antoni e Di Clemente a p. 29

Diletta Leotta, 28 anni	Antonella Clerici, 57 anni	Amadeus, 57 anni	Francesca Sofia Novello, 25 anni	Emma D'Aquino, 53 anni	Laura Chimenti, 43 anni
-------------------------	----------------------------	------------------	----------------------------------	------------------------	-------------------------

DALLE CITTÀ

Bologna, partita aperta

Fondazione Carisbo Federica Guidi candidata per l'assemblea

Rimondi in Cronaca

Castiglione, le ricerche

Cani intrappolati nel tunnel, salvati dopo 30 ore

Radogna in Cronaca

Bologna, Rizzoli pioniere

La protesi in 3D per ricostruire una caviglia

Barbetta in Cronaca



Da Roma a Milano: l'allerta non cala

Smog, divieti e polemica Guerra alle auto diesel

Farruggia e Comelli alle pagine 4 e 5



Verdetto a Torino. Ma la scienza: non c'è prova certa

I giudici sul cellulare «Può causare tumori»

Ponchia e Del Ninno a pagina 6

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

DOPO L'INFLUENZA NON RIESCI A RIPARTIRE?

LA SPINTA CHE TI SERVE

ANCHE IN UN'ACQUA CALDA

IL TROVATO PIÙ EFFICACE



AUTOURTITI



Via Amba Alagi 1-35r
tel. 010-267322

MERCOLEDÌ 15 GENNAIO 2020

IL SECOLO XIX

ORARIO CONTINUATO

SERVICE
h7,30/18,00
VENDITA
h9,30/19,00
www.autourtiti.it

QUOTIDIANO FONDATAO NEL 1886 - EDIZIONE GENOVA

1,50€ in omaggio "Milano Finanza" in Liguria - Anno CXXXIV - NUMERO 12, 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

LA LIGURIA DELLE IMPRESE



GENOVA BATTEZZA NAVIRIS: L'OBIETTIVO È COSTRUIRE NAVI DA GUERRA IN ORIENTE

GALLOTTI E PERUZZI / PAGINA 11



COLPO DI LEONARDO: FORNIRÀ 32 ELICOTTERI ALLA DIFESA DEGLI USA

G. FERRARI / PAGINA 11

GLI INVESTIMENTI CHIESTI DALLA DE MICHELI RIGUARDANO A10 E A12

Autostrade, revoca vicina E il ministero impone lavori per 700 milioni in Liguria

La scelta sulle concessioni potrebbe arrivare venerdì. L'ira dei Benetton

IL COMMENTO

ALBERTO MINGARDI

IL RAPPORTO SQUILIBRATO TRA LO STATO E LE IMPRESE

Se venerdì deciderà per la revoca della concessione ad Autostrade per l'Italia, il governo Conte II avrà compiuto il suo atto politico più rilevante. È un atto politico che afferma una cultura precisa: una cultura politica che ritiene l'impresa privata un male forse necessario, ma da circoscrivere per quanto possibile. La revoca non era un esito inimmaginabile, nella vicenda del Ponte Morandi. Il crollo di un viadotto non può restare senza un responsabile: ma le responsabilità, appunto, devono essere accertate, argomentate, provate. Se si arriva alla revoca, oggi, non è perché il controllore è riuscito a dimostrare inadempienze e malafede del controllato.

SEQUE / PAGINA 4

Il premier vuole presentare al governo la proposta di revoca delle concessioni ad Autostrade. Cresce l'idea dell'azione civile, in base all'articolo che considera nulli gli accordi che non prevedano responsabilità per colpa. Atlantia prepara la battaglia legale. Il Mit chiede 700 milioni di investimenti per rinnovare le concessioni a Salt e Autofiori.

BARONI, DE FAZIO, GRASSO, GRIGNETTI
ELOMBARDO / PAGINE 2-4

IL CASO

Silvia Andreotto / PAGINA 4

Capo Noli, l'Aurelia a rischio crollo Ultimatum all'Anas

Un'erosione enorme sotto l'Aurelia a Capo Noli scatena allarme. Ultimatum all'Anas: «Interventi subito».

LA SENTENZA A TORINO

Irene Famà / PAGINA 10

I giudici: «C'è un nesso tra cellulare e tumore»

Primo Piano	Pagina 2
Cronache	Pagina 8
Economia-Matrimoni	Pagina 11
Genova	Pagina 13
Cinema/Tv	Pagina 25/26
Site	Pagina 30
Sport	Pagina 34
Meteo	Pagina 35

ROLLI

AUTOSTRADE



Antonella, Diletta e le altre: il Festival di Sanremo è donna

«Il mio Sanremo vi stupirà», dice il presentatore Amadeus, che ha chiamato accanto a sé 10 donne: Rula Jebreal, Diletta Leotta, Emma D'Aquino, Laura Chimenti, Georgina Rodriguez, Alketa Vajsiu, Antonella Clerici, Francesca Sofia Novello, Sabrina Salerno e Mara Venier.

LEONE / PAGINE 30 E 31

AURUM 1962
COMPRO ORO E ARGENTO
SEDE STORICA
SERVIAMO TUTTI
COMPRIAMO TUTTO
Genova - Corso Buenos Aires 81 r
*Mercato Orientale (Genova) - Tel. 010 5388 200

BUONGIORNO

Dell'indagine di Euromedia sull'antisemitismo, anticipata ieri da questo giornale, un numero è sbalorditivo più di altri: il 14 per cento degli italiani si dichiara ostile al cattolicesimo. Alessandra Ghisleri (domina di Euromedia) mi racconta di aver notato, negli ultimi anni, un'accelerata e progressiva perdita di autorevolezza della Chiesa. Sarà per gli scandali sessuali, ho pensato, o per la strenua difesa dei migranti, talvolta sconfitante nella retorica. Ma mi sembrava una riflessione pigra. Infatti poi ho visto un tweet del cardinale Robert Sarah, il cui libro scritto con Joseph Ratzinger sul celibato ha sollevato un tumulto. Dal circolo di Ratzinger si nega la paternità dello scritto, in ogni sua parte, e Sarah ha replicato su Twitter con le foto della lettera ricevuta dal papa emerito, che

dimostrerebbe il contrario. Non è importante, perlomeno qui, dove stia la ragione. Piuttosto fior di vaticanismi mi hanno ricordato che per pronunciarsi su Lourdes o su Fatima la Chiesa ci metteva sessant'anni, perché i tempi erano quelli, smisurati, fuori dal tempo per non essere inquinati dalla furia del tempo. Ora la modernità ha preteso il suo: il pontefice risponde su questioni teologiche lì per lì, in conferenze stampa allestite in aereo, e lui e i suoi si sono immersi in quel talk show globale che sono i social. Si sono invischiati nella quotidianità, si sono fatti player contemporanei e come player contemporanei vengono trattati, si sono consegnati ai follower e ne rianno indietro quanto meritano. È il mito della velocità, che ha già rovinato il giornalismo, figuriamoci il Vaticano. —

@Papa | MATTIA FELTRI

Benucci dal 1969
Gruppo immobiliare
Compravendite
Lasciasti Perizie
Via Pisacane, 98r
16129 Genova
Tel. 010/581967
Benucci dal 1969
Pratiche Automobilistiche
Nautiche - Amministrative
Assicurazioni tutti i rami
FILIALE: GE-Centro
FILIALE: GE-Sampierdarena
FILIALE: GE-Campi





Il Sole 24 ORE

Fondato nel 1865
Quotidiano
Politico Economico Finanziario Normativo

Oggi con il Sole Pensioni 2020: la guida facile da Quota 100 a opzione donna



— a 0,5 euro oltre al quotidiano

Manovra 2020 Controllo ritenute per logistica, fachinaggio e agenzie di lavoro

Gavelli, Poinelli e Santacroce — a pagina 27

IL TUO PARTNER PER OTTIMIZZARE IL COSTO DEL LAVORO

FIABILIS CONSULTING GROUP

www.fiabilis.it

FTSE MIB 23928,21 +0,13% | SPREAD BUND 10Y 161,40 +4,50 | €/€ 1,1115 -0,10% | ORO FIXING 1545,10 -0,31% | **Indici&Numeri** → PAGINE 34-37

Appalti, niente blocco 40 miliardi di gare in atto

IL BILANCIO 2019

La temuta paralisi per le continue revisioni delle regole non c'è stata

Il Cresme: +40% per i bandi trainati dalla vivacità del mercato nel Nord Italia

Anche: crescita la spesa dei Comuni, ma preoccupa il forte ritardo dell'Anas

Edizione chiusa in redazione alle 22

Nel 2019 la ripresa degli appalti ha accelerato con lavori e concessioni per 39,9 miliardi (+39,2%). Se si considerano i soli lavori (28 miliardi) la crescita sale al 50%. Secondo i dati dell'Osservatorio Cresme non c'è stato il temuto blocco delle gare a causa delle numerose modifiche legislative del codice. Il grande boom nasce al Nord: il solo Nord-Ovest segna +65,2%, il Nord-Est +40,1; piatto il dato complessivo del Centro-Sud. Tornano a crescere le grandi opere di importo superiore a 50 milioni (+32,7%). Ma per Euroconstruct l'Italia arretra nel mercato europeo: pesa la metà della Germania. Attesi oggi i dati Ance: Anas in ritardo, ripartita la spesa dei Comuni.

Santilli — a pag. 2

Ambiente, nel piano Ue 7,5 miliardi per aiutare la svolta dell'industria

GREEN DEAL

Cofinanziamenti ed effetto leva permetteranno di arrivare a oltre 100 miliardi

La Commissione europea ha presentato ieri il progetto di Fondo per la transizione energetica, che dovrebbe contribuire a facilitare, tra il 2021 e il 2027, il percorso verso la neutralità climatica

entro il 2030. Dotato di 7,5 miliardi di euro, il Just Transition Fund servirà ad aiutare la svolta dell'industria nei Paesi più in ritardo sul fronte ambientale. Effetto leva e cofinanziamento permetteranno al Fondo di arrivare a oltre 100 miliardi. All'Italia andrebbero 400 milioni di euro da destinare ai grandi progetti di riconversione industriale, come Francia e Spagna. Per facilitare gli investimenti possibili modifiche alle norme sugli aiuti di Stato.

Beda Romano — a pag. 3

IL CASO EX ILVA

All'Italia una dote da 400 milioni Una quota potrebbe andare al rilancio dell'area di Taranto

Mannella Perrone — a pag. 3

TRA BUSINESS E SOLIDARIETÀ. CONTRATTI DI ACQUISTO AD HOC PER AIUTARE LE FATTORIE



Disastro ambientale. Gli incendi che stanno devastando l'Australia hanno danneggiato anche vaste aree destinate al pascolo

Australia, i roghi fanno lievitare i prezzi delle lane

Tra i settori colpiti da siccità e incendi in Australia c'è l'allevamento delle pecore, che fornisce la lana merino, la più preziosa al mondo, acquistata da tutti i marchi della moda e del lusso. Italiani in testa. Che ora temono rischi della materia prima. Le pecore si sono riparate nelle fattorie, ma siccità e il black out rendono la vita degli allevatori molto difficile, e la

cenere devasta i pascoli. Nelle prime aste 2020 il prezzo medio è aumentato del 5%; gli esperti sono ancora più pessimisti sul 2021. Tra le imprese italiane, legate all'Australia, si sentono parole di preoccupazione ma anche di solidarietà e c'è chi sta stipulando contratti ad hoc di acquisto per aiutare le fattorie da cui si approvvigiona. Giulia Crivelli — a pag. 15

Fisco, doppio binario per il taglio del cuneo

IL CANTIERE FISCALE

Gualtieri: «Entro aprile la delega fiscale con la riforma dell'Irpef»

Per l'operazione "taglia-cuneo" spunta il doppio binario: il mantenimento del bonus 80 euro introdotto dal governo Renzi per redditi da 8.200 e fino a 20mila euro, maggiorato di ulteriori 20 euro (da erogare forse sotto forma di assegno) dopo 20mila euro, invece, è fino a 35/40mila euro di reddito l'estensione, totale o parziale, degli 80 euro, ma sotto forma di detrazione d'imposta. Sarebbe questa una delle

ipotesi allo studio al ministero dell'Economia per rispondere ai dubbi avanzati dai 5 stelle sul taglio del cuneo; e approfondita ieri sera al tavolo di confronto tra il titolare del Mef Roberto Gualtieri (Pd) e la sua vice Laura Castelli (M5S). Il via libera al provvedimento attuativo del taglio del cuneo fiscale, ha confermato il ministro dell'Economia Roberto Gualtieri, è previsto prima della fine del mese di gennaio e, scattando come prevede la manovra dal mese di luglio, rappresenterà di fatto il primo modulo di riduzione dell'Irpef operato almeno da milioni di lavoratori. Gualtieri ha anche annunciato una nuova delega fiscale da presentare in Parlamento ad aprile.

Mobilà e Tucci — a pag. 5

BANCHE TEDESCHE

REGOLE SOFT? CAUSA NOBILE MA INTERESSE DI BOTTEGA

di Marco Onado

Una causa nobile per fini di bottega. Così può essere sintetizzata la recente presa di posizione delle banche tedesche contro il completamento della terza fase di Basilea. La riforma, varata e messa a regime in tempi eccezionalmente rapidi dopo la crisi, ha corretto le distorsioni

dei decenni precedenti, in cui le autorità soprattutto europee avevano tollerato che il capitale delle banche si riducesse a livelli inadeguati e, tanto per farsi un'idea, di gran lunga inferiori a quello che il più rischioso degli hedge fund si fosse mai potuto permettere. — a pagina 24

PANORAMA

MALATTIE PROFESSIONALI

Sentenza shock, l'uso del telefonino può causare tumori

L'uso prolungato del telefono cellulare può causare tumori alla testa. Lo sostiene la Corte d'Appello di Torino che ha confermato la sentenza di primo grado del Tribunale di Ivrea, emessa nel 2017, sul caso sollevato da un dipendente Telecom Italia colpito da neuroma del nervo acustico. La sentenza della Corte condanna l'Itinal a corrispondere una rendita vitalizia da malattia professionale al dipendente Telecom. — a pagina 14

LIBIA

Il generale Hafar rifiuta la Turchia come mediatore

Il generale Khalifa Hafar, secondo Al Arabiya, «rifiuta che la Turchia faccia da mediatore e chiede che gli Stati mediorientati siano neutrali e abbiano come scopo la stabilità della Libia e non quello di rafforzare le milizie armate o dispiacere estremisti». — a pagina 26

GASDOTTO ADRIATICO

Tap, a cinque anni dal via libera inizia la posa dei tubi in mare

Domenico Palmiotti — a pagina 9

CREDITO

Abi, contrazione dell'1,9% dei prestiti alle imprese

Pesante crollo a novembre dei prestiti delle banche alle imprese. Il rapporto mensile dell'Abi sancisce una contrazione dell'1,9% su base annua, che peggiora il dato negativo di ottobre (-1,4%) e rappresenta il risultato peggiore dal 2015, ma in un contesto ben diverso. — a pagina 19

SALVATAGGI

Allitalia, alla Camera ok a prestito da 400 milioni

La Camera ha approvato il Dl che conferma il prestito-ponte da 400 milioni ad Allitalia e modifica il programma della procedura di amministrazione straordinaria per il trasferimento dei complessi aziendali. Entro 6 mesi prevista la restituzione con gli interessi. — a pagina 17

DOPO L'INFLUENZA NON RIESCI A RIPARTIRE?

PROVA SUSTENIUM PLUS LIMITED EDITION

con l'aggiunta di **CREATINA**

LA SPINTA CHE TI SERVE

ANCHE IN TAZZA CALDA

IL TUO PRONTO RECUPERO

REGISTRO OPPOSIZIONI

Call center e telemarketing, stop anche sui cellulari

Dopo i numeri fissi e la posta cartacea, ora anche i cellulari. Sarà possibile dire «no» alle chiamate dei call center e al telemarketing aggressivo. Lo prevede lo schema di Dpr che dovrebbe essere esaminato nel prossimo consiglio dei ministri. Gli utenti potranno iscriversi al Registro delle opposizioni per negare il consenso all'uso del proprio numero cellulare. Perché il registro nella sua nuova veste diventi operativo potrebbero servire però ancora diversi mesi.

Carmine Fotina — a pag. 30

OCCUPAZIONE

Credito, nel fintech prevale il contratto del terziario

Cristina Casadè — a pag. 11

lavoro

LA GESTIONE DEL CAPITALE UMANO

Quaranta aziende in campo per bloccare la fuga all'estero di 80mila talenti

Cristina Casadè — a pag. 32

ILSOLE24ORE.COM

24+

ONLINE Fatti, notizie, approfondimenti, gallery e video. L'informazione diventa Premium





IL TEMPO

QUOTIDIANO INDIPENDENTE



Mercoledì 15 gennaio 2020
Anno LXXVI - Numero 14 - € 1,20
S. Mauro

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

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

IL CASO RATZINGER DIVENTA UN GIALLO

GRAN PAPOCCHIO

Benedetto disconosce il libro anti-Bergoglio: «Levate la mia firma». Ma Sarah: «Sapeva tutto»
Alla fine vince la ragione di Stato Pontificio. Ma resta la confusione dei due Papi in pubblico

DI PIER MARIO BRANDOLINI

Alla fine si è sacrificato il cardinale Robert Sarah, che si è piegato in parte alla ragione di Stato pontificio, accettando il ritiro della firma di Benedetto XVI dal libro Dal profondo dei nostri cuori (edizioni Fayard) in uscita sul celibato dei preti. È stata una giornata convulsa (...)

segue a pagina 10

Emergenza

Valanga di rifiuti Oggi si rischia

Chiude Collesferro
Mondezza a tonnellate senza una destinazione

De Rosa a pagina 15

118

La gestione Ares resta interna

Vincono le proteste
Revocato il bando di esternalizzazione



Sbraga a pagina 17

Criminalità

Teste impauriti dai boss in cella

Al processo al clan i testimoni si ritirano
«Non sapevo nulla»

Ossino a pagina 18

Regione

Nuova rete idrica C'è l'accordo

Sedici interventi per riparare o cambiare le tubature difettose



a pagina 20

Il Tempo di Oshø

Virginia c'ha preso gusto: diesel ancora ko Non possiamo farci dare la Appendino?

Bechis e Magliaro alle pagine 2 e 3



"Ma poi perché 'n se comprano le auto elettriche che all'EUR j'ho fatto pure 'a pista?"

Dal processo a Salvini scappa il Pd

Concluso l'iter del decreto

Finalmente arriva la buonuscita agli statali

Caleri a pagina 9

La Giunta per le immunità parlamentari voterà il 20 gennaio, su processare o meno il senatore della Lega, Matteo Salvini, per l'ormai nota vicenda Gregoretti. Nessun rinvio, infatti, è stato chiesto ieri dalla maggioranza presente nell'organo parlamentare per evitare un'altra sconfitta dopo quella dello scorso lunedì, essendo in Giunta in minoranza per l'assenza di due parlamentari, Michele Giarrusso (M5s) e Pietro Grasso (Leu).

Mineo a pagina 8

L'attacco

L'Emerito si chiama fuori «Mai date autorizzazioni»

a pagina 10

La difesa

Ma il cardinale non molla «Ecco tutte le lettere»

Di Corrado a pagina 11

Coppa Italia



4-0 E BIGLIETTO PER I QUARTI

La Lazio di riserva regola la Cremonese Poker e qualificazione

Pieretti, Rocca e Salomone alle pagine 34 e 35

FISIODANIELI
Dir. San. Dr. Gianpiero Cutolo

Fisioterapia • Osteopatia
Medicina dello Sport
Visite Specialistiche

CONVENZIONI SANITARIE DIRETTE CON I PRINCIPALI FONDI ASSICURATIVI

Viale Stefano Gradi, 145 • Roma • Tel. 06.50.38.432 - www.fisiodanieli.it

Il diario

di Maurizio Costanzo

È vero che in Australia in questi mesi ci sono stati disastri provocati da incendi devastanti. Ma è comunque singolare che un signore, recatosi in un parco regionale alla ricerca di metalli pregiati, ha visto il metal detector segnalare qualcosa d'importante. Era un masso di 17 chili. Forse, ha pensato lo scopritore, una grande pepita d'oro. Al contrario, pare si tratti di un raro meteorite proveniente dalla fascia tra Marte e Giove. Al momento è il secondo asteroide più grande mai rinvenuto. Forse non è una pepita d'oro ma è pur sempre una eccezionale scoperta che ci racconta di mondi sconosciuti e lontani.

Mercoledì 15 Gennaio 2020
Nuova serie - Anno 29 - Numero 11 - Spedizione in A.P. art. 1 c.1 L. 46/04, DCB Milano

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



ROTTAMAZIONE-TER
Cassazione: la pace fiscale non risparmia le sanzioni Iva
Alberici a pag. 36

VERIFICHE IN CORSO
L'occhio del fisco su Spotify per l'applicazione del reverse charge
Bartelli a pag. 37

ENTI LOCALI
Sblocco turnover non per tutti: le soglie sono troppo selettive
Barbero a pag. 38

SU WWW.ITALIAOGLI.IT
Rottamazione-ter - L'ordinanza della Corte di cassazione
Accertamenti - L'ordinanza della Cassazione sui verbali della Gdf
Vigilanza delle scuole - La circolare del ministero dell'interno
IO ONLINE

Una partita Iva con un reddito da 40-50 mila euro subisce dal fisco un salasso pari al 60%
Marino Longoni a pag. 2

www.italiaoggi.it
Italia Oggi
QUOTIDIANO ECONOMICO, GIURIDICO E POLITICO



Milano, mancano 10 mila revisori

Le imprese minori non riescono a trovare professionisti disponibili: troppo alti i rischi e troppo bassi i compensi. E non esistono polizze assicurative

A Milano migliaia di imprese non riescono a trovare un revisore. Soprattutto quelle più piccole. Questo perché dopo la riforma della crisi di impresa sono soggette al meccanismo di alerta e il revisore sarà obbligato fin da subito a segnalare le precarietà, se non lo fa incappa in un comportamento doloso, non assicurabile. Inoltre, i compensi sono generalmente bassi: a Napoli sono stati accettati 24 incarichi per 10 mila euro complessivi.
Damiani a pag. 29

LO DICE ARTURO PARISI
Il Pd punta al suo trapassato e il proporzionale lo frammenterà
Ricciardi a pag. 7

Macron voleva un esercito Ue anti-Usa. Ora prega Trump di non lasciarlo solo in Africa



Il presidente francese, Emmanuel Macron, nel 2018 propose di creare un esercito europeo, a guida francese, con l'obiettivo di «difendere i cittadini europei non solo rispetto a Cina e Russia, ma anche rispetto agli Usa». Donald Trump con un tweet gli ricordò che se i francesi continuano a parlare la loro lingua, e non il tedesco, lo devono ai soldati americani. Ebbene Macron ieri ha supplicato Donald Trump di non lasciarlo solo in Africa. Washington sta valutando di ridurre la presenza militare in Africa. «Sarebbe una brutta notizia per noi», ha ammesso Macron, «farò di tutto per convincere Trump a continuare a combattere il terrorismo islamico in Africa».
Tono Oldani a pag. 6

DIRITTO & ROVESCIO
Spesso le città sono vittime di stereotipi che passano travolgerle e stravolgerle. Ad esempio, Roma, che tutti considerano una bellissima città gestita male, anche perché gran parte della popolazione non si dà da fare perché sia gestita meglio, questa volta offre un esempio di segno contrario. Da qualche tempo infatti la società Uber ha introdotto un servizio di bike sharing basato su biciclette rosse a pedalata assistita, modernissime, eleganti, robuste e molto performanti. Milano, con BikeMi, se le sogna. Non solo il servizio è piaciuto, per cui le bici installate sono passate da 700 a 3 mila. Ma la dirigenza della Uber ha anche rilevato che, fra le grandi città europee nelle quali queste sue bici sono disponibili, Roma è la città con molti minori vandalismi o furti. Tè.

MESSAGGIO INPS
Isee, debutto precompilato se ci sono altri maggiorenti
Cirioli a pag. 39

TROPPI PERICOLI
Medici, concorsi deserti e ospedali a caccia di specialisti
Valentini a pag. 9

IN UN SOLO ANNO
Le scuole siciliane hanno perso 12 mila alunni
Merli a pag. 9

LISCIA (NETCOMM)
Solo il 10% delle pmi italiane vende in rete
Sattilaro a pag. 15

INTESA SANPAOLO
Nasce a Torino il quarto museo delle Gallerie d'Italia
De Nola a pag. 16

PRODUZIONI
Cinema e tv, dopo lo stop il tax credit pronto a ripartire
Secchi a pag. 17

SEI UN GIOVANE COMMERCIALISTA? ENTRA NEL NETWORK DI NOVERIM

Young Factor to Compete
per stare al passo in un mondo che cambia

noverim network TOGETHER TO COMPETE
YOUNG FACTOR TO COMPETE

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

Con il patrocinio di **Unione Nazionale Giovani Dottori Commercialisti ed Esperti Contabili**

Con il patrocinio della Banca d'Italia e del Ministero delle Attività Produttive



LA NAZIONE

MERCOLEDÌ 15 gennaio 2020
1,60 Euro

Nazionale

FONDATO NEL 1859
www.lanazione.it



Carrozzina incastrata nelle pietre dissestate in centro a Firenze

Muore uno studente disabile caduto per colpa di una buca

Fichera, Gullè e Lienzi alle pagine 2 e 3 e in cronaca



Il giallo delle lettere di Ratzinger

Il papa emerito ritira la firma dal libro sul celibato dei preti. Ma il cardinale Sarah conferma: «Ecco le prove» Servizi e Scaraffia alle p. 8 e 9

È la nostra colonna sonora

Bentornato caro vecchio Festival

Michele Brambilla

È stato presentato ieri il festival di Sanremo. Come al solito, tutti diranno che non hanno alcuna intenzione di guardarlo. E, come al solito, almeno una decina di milioni di italiani sarà invece davanti alla tv per cinque sere consecutive. Diciamo che, quando è «un flop», Sanremo fa nove milioni di telespettatori; quando va molto bene, supera i dodici. Diciamo pure un'altra cosa: la prima edizione, nel 1951, fu concepita come poco più di una festa parrocchiale, per far venire al mare qualcuno anche d'inverno. Doveva insomma essere un qualcosa di passeggero. E invece siamo arrivati alla settantesima edizione. Perché?

Continua a pagina 29

VERSO SANREMO: DUE DONNE PER SERATA. AMADEUS: DIFENDO IL MIO FESTIVAL IN ROSA



Diletta Leotta, 28 anni | Antonella Clerici, 57 anni | Amadeus, 57 anni | Francesca Sofia Novello, 25 anni | Emma D'Aquino, 53 anni | Laura Chimenti, 43 anni

DALLE CITTÀ'

Firenze

La bufera Sas scuote il Comune Commissariato la società

Spano e Fichera in cronaca

Firenze

«Droga e alcol davanti a scuola» Residenti furiosi

Conte e Gullè in cronaca

Fiorentina

Viola in Coppa con l'Atalanta Gioca Cutrone

Giorgetti nel Qs



Da Roma a Milano: l'allerta non cala

Smog, divieti e polemica Guerra alle auto diesel

Farruggia e Comelli alle pagine 4 e 5



Verdetto a Torino. Ma la scienza: non c'è prova certa

I giudici sul cellulare «Può causare tumori»

Ponchia e Del Ninno a pagina 6





la Repubblica

Fondatore Eugenio Scalfari

Direttore Carlo Verdelli



MOJITO GTX THE ORIGINAL

Anno 45 - N°12

Mercoledì 15 gennaio 2020

In Italia € 1,50

IMMIGRAZIONE

Cancellare Salvini

Intervista a Delrio: non ci basta modificare i decreti sicurezza, serve nuova legge Zingaretti: "Avanti con i Cinquestelle". Ma nel Pd parte la sfida per la segreteria M5S, Di Battista promosso dentro Rousseau: io sto con Di Maio

«Sui migranti non ci accontentiamo di modifiche soft, occorre una nuova legge». Così Graziano Delrio, capogruppo del Pd alla Camera, nell'intervista a *Repubblica* su immigrazione e decreti Salvini.
di Cuzzocrea, De Marchis Lopapa e Ziniti
● alle pagine 2, 3, 4 e 11

Il commento

I dem e il nodo della discontinuità

di Stefano Cappellini

Il Pd era nato per essere un partito di grandi numeri. Vocazione maggioritaria, si chiamava ai tempi della fondazione. Creare le condizioni per governare in solitudine, o quasi, rappresentando almeno un terzo dell'elettorato. Il Pd attuale, precipitato al 18% dall'ultimo Renzi e risalito poco più su di recente, è molto lontano dall'obiettivo.
● a pagina 35

NOMINE RAI NEL CAOS

Schiaffo a Salini dal cda Bocciati quattro direttori



▲ Verso il Festival Amadeus con Chimenti, Clerici e Leotta ■ DALLE LUCHE/ANSA

Amadeus e il fantasma di Baglioni

Undici donne per Sanremo

di Dipollina, Fumarola e Vitale
● alle pagine 8, 40 e 41

REPORTAGE DA ERBIL



▲ Nel Kurdistan iracheno La base militare italiana ad Erbil ■ ALESSANDRO FOTTA/GETTY

Tra i soldati italiani nella base sotto tiro

Nei bunker una panca di legno e sei bottiglie d'acqua Il generale Fortezza: restiamo per combattere l'Isis

dall'inviato **Fabio Tonacci**

Il dilemma di Conte

Cosa ci chiede la missione Libia

di Lucio Caracciolo

ERBIL - Non è complicato trovare l'ufficio del soldato Paolo. È accanto al bar Azzurro, una traversa dopo Viale Publio Cornelio Anullino, non lontano dal campanile di metallo della cappella di Camp Singara, ovvero la base italiana più italiana di tutte. Siamo a Erbil, nel Kurdistan, ma il modo in cui è stata sistemata e quel profumo di pizza che arriva dal forno del bar interno ricorda casa. Il generale Paolo Fortezza, che comanda l'intero contingente italiano in Iraq, ha una stretta di mano poderosa, da incursore qual è.
● a pagina 15

Per mantenere la pace servono molte cose, soprattutto una: la pace. Discettare di missione di pace Onu a forte partecipazione italiana in Libia è periodo ipotetico del terzo tipo. Ovvero dell'irrealità.
● a pagina 34

DOPO L'INFLUENZA NON RIESCI A RIPARTIRE?

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

IL TUO PRONTO SOCCORSO

LA SPINTA CHE TI SERVE

ANCHE IN TAVOLA CALDA

A. MENARINI

L'autore: sapeva tutto

Preti sposati Ratzinger ritira firma dal libro

di Paolo Rodari

Benedetto XVI non ci sta. Dopo il polverone causato dall'uscita del libro *Dal profondo dei nostri cuori* sul celibato sacerdotale presentato come vergato «a quattro mani», da lui e dal cardinale conservatore Robert Sarah, ritira la sua firma.
● alle pagine 18 e 19
con un servizio di **Anais Ginori**

L'artista Ai Weiwei, 62 anni

I predoni moderni

Quando il male si nasconde nella cultura

di Ai Weiwei
● a pagina 37

Processo vicino per 25

Bibbiano, duello Cassazione-pm sul sindaco

di Baldessarro e Capelli

La chiusura delle indagini su Bibbiano è arrivata nel pieno della campagna elettorale. Ieri, nel giorno in cui la Cassazione ha spiegato perché il sindaco Carletti andava rimesso in libertà, la Procura di Reggio Emilia ha concluso l'inchiesta sulla base di 108 capi d'imputazione.
● a pagina 10

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 Nervesa, 21 - Tel. 02/574941, e-mail: pubblicita@amanzoni.it

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

con DVD Rocco Schiavone € 11,40

NZ



Australia Viaggio nell'ospedale che salva koala feriti dal fuoco

STEFANO ALLOIA - P. 10

Torino Foto, cinema, arti visive Intesa apre le Gallerie d'Italia

LUCA FERRUA - P. 24



Cinema È l'anno di Scarlett: terzo matrimonio e due nomination

SIMONA SIRI - P. 23



LA STAMPA

MERCOLEDÌ 15 GENNAIO 2020



QUOTIDIANO FONDATA NEL 1867

1,50 € II ANNO 154 II N.14 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

BRUXELLES VARA IL "GREEN DEAL". GUALTIERE NUOVE REGOLE PER GLI AIUTI DI STATO

Autostrade, il governo ha deciso: sarà revoca

Iniziativa al consiglio dei ministri di venerdì, i dubbi dei tecnici del Tesoro. Ira dei Benetton: siamo sotto attacco. Gli azionisti pronti a ricorrere all'Ue

LA POSTA IN GIOCO

QUEI LIMITI ALLA LIBERA IMPRESA

ALBERTO MINGARDI - P. 21

Il governo verso la revoca della concessione alla società Autostrade: l'iniziativa forse al consiglio dei ministri di venerdì. Le perplessità dei tecnici del Tesoro. Gli azionisti di Atlantia intanto preparano la contromossa: «C'è un contratto, faremo ricorso all'Ue». Bruxelles vara il «Green deal». SERVIZI - PP. 2-5

INTERVISTA

Prodi: nessun Ulivo 2 La lezione dell'Emilia è una larga coalizione

STEFANO SCANSANI - P. 7



Parigi, Londra e Berlino: l'Iran non rispetta l'accordo sul nucleare

GIORDANO STABILE - P. 9

STAMPA PLUS ST+

VATICANO

AGASSO JR E MARTINETTI

Ratzinger ritira la firma dal libro anti-Bergoglio Ma il cardinale: sapeva

P. 12



IL CASO

ARCOVIO E FAMÀ

Per i giudici c'è "un nesso fra cellulari e tumori al cervello"

P. 13



LE STORIE

MARIA CUSCELA

Varallo, la fabbrica che stampa dischi in vinile

P. 28

DIEGO MOLINO

Il negozio che ripara le bambole

P. 28

Super Sanremo: con Amadeus 10 ragazze, un Oscar, Ferro, Fiorello e Benigni



Da sinistra Diletta Leotta, Antonella Clerici, Amadeus, Francesca Sofia Novello, Emma D'Aquino e Laura Chimienti. DONDONI E MATTIOLI - PP. 22-23

TROPPE SUL PALCO MA POCHE IN GARA

MARINELLA VENEGONI

Se perfino l'Unione Europea si è accorta che l'Italia resiste alla parità tra uomini e donne, figurarsi se non ce ne siamo accorti noi ieri alla presentazione del microcosmo sanremese, tradizionale lente puntata sulla nostra socie-

tà. Un Paese capace di tanti slanci di generosità eppur restio a riparare le gallerie delle autostrade, quando arriva all'autorappresentazione attraverso uno show come questo in 5 puntate, CONTINUA A PAGINA 21

BUONGIORNO

@Papa

MATTIA FELTRI

Dell'indagine di Euromedia sull'antisemitismo, anticipata ieri dalla Stampa, un numero è sbalorditivo più di altri: il 14 per cento degli italiani si dichiara ostile al cattolicesimo. Alessandra Ghisleri (domina di Euromedia) mi racconta di aver notato, negli ultimi anni, un'accelerata e progressiva perdita di autorevolezza della Chiesa. Sarà per gli scandali sessuali, ho pensato, o per la strenua difesa dei migranti, talvolta sconfinante nella retorica. Ma mi sembrava una riflessione pigra. Infatti poi ho visto un tweet del cardinale Robert Sarah, il cui libro scritto con Joseph Ratzinger sul celibato ha sollevato un tumulto. Dal circolo di Ratzinger si nega la paternità dello scritto, in ogni sua parte, e Sarah ha replicato su Twitter con le foto della lettera ricevuta dal papa emerito, che dimostre-

rebbe il contrario. Non è importante, perlomeno qui, dov'è la ragione. Piuttosto fior di vaticanisti mi hanno ricordato che per pronunciarsi su Lourdes o su Fatima la Chiesa ci metteva sessant'anni, perché i tempi erano quelli, smisurati, fuori dal tempo per non essere inquinati dalla furia del tempo. Ora la modernità ha preteso il suo: il pontefice risponde su questioni teologiche lì per lì, in conferenze stampa allestite in aereo, e lui e i suoi si sono immersi in quel talk show globale che sono i social. Si sono invischiati nella quotidianità, si sono fatti player contemporanei e come player contemporanei vengono trattati, si sono consegnati ai follower e ne hanno indietro quanto meritano. È il mito della velocità, che ha già rovinato il giornalismo, figuriamoci il Vaticano. —

Advertisement for Sustenium Plus with creatine. Text: DOPO L'INFLUENZA NON RIESCI A RIPARTIRE? PROVA SUSTENIUM PLUS con l'aggiunta di CREATINA. LA SPINTA CHE TI SERVE.



IN EDICOLA

MF+BIASO

CAMPIONI DEI FONDI 2020

L'ANUARIO DELL'INVESTITORE

CON

Gucci chiude la fashion week uomo di Milano

Da oggi il testimone passa a Parigi, dove è atteso lo show Valentino
Roncato in MF Fashion



Un look Gucci

MF

il quotidiano dei mercati finanziari

Mediaset, passo indietro di Vivendi sull'Agcom

Il gruppo francese ritira la richiesta di stop alla delibera dell'authority
Montanari a pagina 7

Anno XXXI n. 070
Mercoledì 15 Gennaio 2020
€2,00 *Classeditori*



IN EDICOLA

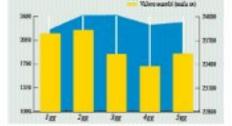
Patrimoni

IL NUOVO NUMERO DI PATRIMONI

SORPRESE DI INIZIO DECENNIO

Cap MF1: Magazine for Fashion n. 101 a € 6,90 (9.000 + € 0,20) - Cap MF2: Magazine for Law n. 48 a € 5,00 (9.000 + € 0,20) - Cap MF3: Magazine for Health n. 208 a € 5,00 (9.000 + € 0,20) - Cap MF4: Magazine for Finance n. 4 a € 5,00 (9.000 + € 0,20)

Spettatore P.A.P. n. 74.1.1. - ISSN: 0294-9089 - n. 07/15/20 - C.A. 020/2019/030



BORSA +0,13% 1€ = \$1,1115

BORSE ESTERE	Euro-Yen	159,35	▲
Dow Jones	Euro-Fr.Sv	1.079,7	▼
Nasdaq	Sp. 10 Y	1.009,7	▲
Tokyo	Bund 10 Y	-0,3114	▲
Francfort	FUTURE		
Zurigo	Euro-Btp	145,73	▼
Londra	Euro-Bund	109,3	▼
Parigi	Lit Tibundi	156,00	▼
VALUTE-RENDIMENTI	Ftse Mib	23.926,21	▲
Euro-Dollaro	S&P500 Cma	3.521,1	▲
Euro-Sterline	Nasdaq100 Mib	6.744	▼

FOCUS OGGI

Peugeot, Tavares taglia oltre 2 mila posti alla Opel
Il ceo del gruppo automobilistico francese (futuro capo azienda di Peugeot-Fca) annuncia altri esuberi negli stabilimenti in Germania del marchio tedesco controllato Mondelini a pagina 13

Messina: niente fusioni per Intesa
Per quest'anno il ceo non vede ancora opportunità di aggregazione per il gruppo bancario in Europa Cervini a pagina 3

Corsa degli istituti ai bond, è il turno di Banco Bpm
Il gruppo guidato da Castagna emette un Additional Tier 1 da 400 milioni (dai 350 previsti inizialmente) con cedola del 6,1%. Richieste boom dagli investitori Campo a pagina 17

BLACKROCK LA LETTERA AGLI INVESTITORI DEL CEO DEL PIÙ GRANDE ASSET MANAGER DEL MONDO

Fink inaugura GreenRock
Il cambiamento climatico rivoluziona la finanza mondiale ed è da considerare un rischio come quello di credito, scrive il super-gestore. Che punta a 1.000 miliardi di asset verdi entro 10 anni
(Bertolino a pagina 3)

PER LA PRIMA VOLTA L'EX FINMECCANICA SI AGGIUDICA UNA COMMESSA CON IL RUOLO DI CONTRACTOR PRINCIPALE
Leonardo, la promozione del Pentagono
A Profumo un ordine da 648 milioni di dollari per gli elicotteri da addestramento della Marina Usa
(Zoppo a pagina 11)

TRIMESTRALI USA
Per Jp Morgan e Citi boom di profitti grazie al digitale
Delude Wells Fargo
(Corvi a pagina 2)

DOMANI CDA SUL POST-MINALI
Cattolica Assicurazioni vara un riassetto organizzativo dopo lo scontro sulla governance
(Messia a pagina 8)

Mincione prova a salvare il prosciutto San Daniele del gruppo Kipre
(Montanari a pagina 14)

DAZI, OGGI LA PACE
Gli Usa assolvono Pechino sullo yuan, che mette il turbo sui mercati valutari
(Pira a pagina 2)

PRESENTATO IL PIANO 2020-2022
Banca Ifis vuole comprare 8,5 miliardi di npl ed erogare un miliardo di crediti alle pmi
(Gualtieri a pagina 9)

Il fondo Permira in pole position per la griffe italiana Golden Goose
(Montanari a pagina 15)

IL ROMPISPREAD
Harry e Meghan. Ovvero: quando vuoi la botte piena e la nomia ubriaca

ORA SIFÀ.

Il Noleggio a Lungo Termine che innova il futuro.

Scopri di più su sifa.it

SIFÀ
Società Italiana Flotte Aziendali

BPER
Banca

Il Piccolo

Trieste

La Ferriera e Servola, il reportage dal rione che presto cambierà volto

Un incontro informale organizzato in tutta fretta a Roma ha aperto l'ultimo cruciale passaggio per arrivare alla firma dell'Accordo di programma per la riconversione della Ferriera di Servola. Dopo il voto favorevole dei lavoratori all'intesa sindacale, al centro della discussione c'è la cessione dei terreni dall'azienda all'**Authority**. E intanto il rione di Servola si divide sul futuro, fra fine del nodo ambientale e la sopravvivenza della zona. Foto Massimo Silvano / A PAG. 22 e 23.



Il Piccolo

Trieste

Ferriera, summit a Roma dopo il voto Il nodo cruciale è la vendita dei terreni

Archiviato l'ok dei lavoratori, vertice d'urgenza al Mise con azienda, Regione e Authority per accelerare sulla riconversione

Diego D'Amelio Un incontro informale organizzato in tutta fretta a Roma ha aperto l'ultimo cruciale passaggio per arrivare alla firma dell'Accordo di programma per la riconversione della Ferriera di Servola. Dopo il voto favorevole dei lavoratori all'intesa sindacale, Mise, Regione, gruppo Arvedi e **Autorità portuale** si sono dati appuntamento nel tardo pomeriggio di ieri, mettendo al centro della discussione la cessione dei terreni dall'azienda all'**Authority**. Il confronto iniziato nelle scorse settimane fra l'amministratore delegato Mario Caldonazzo e il presidente Zeno D'Agostino entra insomma nel vivo, alla presenza del ministro dello Sviluppo economico Stefano Patuanelli, del governatore Massimiliano Fedriga e dell'assessore al Lavoro Alessia Rosolen. Alla fine della riunione, le bocche restano cucite e solo Patuanelli concede qualche dichiarazione di prammatica. «Abbiamo preso atto - dice il ministro - dell'appoggio dei lavoratori all'accordo sindacale, che ora mette istituzioni e azienda davanti alle proprie responsabilità. Ho già ribadito che ci sarà massimo rigore nel concretizzare impegni e promesse. Proprio per questo abbiamo fissato un aggiornamento ai massimi livelli subito dopo l'esito referendario, pronti a individuare le prossime tappe. Davanti al voto dei lavoratori, intendiamo definire il percorso dell'Accordo di programma, in modo da arrivare nelle prossime settimane a un'intesa complessiva che recepisca anche l'accordo sindacale». Patuanelli continua ad avere nel mirino il 31 gennaio per la stipula e annuncia che verrà convocato «molto rapidamente» un nuovo tavolo tecnico nell'ambito del gruppo di lavoro sull'Adp. Anche l'azienda vuole accelerare, con l'idea di far partire a metà febbraio la lunga e complessa procedura di spegnimento dell'area a caldo, anche se le istituzioni ripetono che l'interruzione non comincerà prima che tutti i dettagli siano stati definiti. E tutti sanno bene che, dopo il via all'accordo sindacale con il 59% dei voti, la madre di tutte le partite diventa quella della cessione dei terreni, che l'**Autorità portuale** rileverà dall'impresa per realizzarne la bonifica prima di darli in concessione al soggetto che ne dovrebbe garantire lo sviluppo logistico in connessione alla vicina Piattaforma. Ma sul tema, D'Agostino non vuole esporsi: «Ci siamo visti all'indomani del voto dei lavoratori per concordare la prosecuzione dei lavori. Trattativa? No comment». Il confronto è difficile, con l'**Autorità** che assegna un valore di una trentina di milioni ai terreni dell'area a caldo e l'azienda intenzionata a monetizzare al massimo per coprire parte dei 180 milioni previsti dal piano industriale, riducendo il più possibile il ricorso all'indebitamento. Il summit è stato convocato d'urgenza lunedì sera dopo l'esito del referendum interno alla fabbrica. Istituzioni e proprietà hanno così ripreso il filo interrotto a dicembre, consapevoli comunque che la questione dei terreni rappresenta solo uno dei nodi da sciogliere. Le istituzioni devono risolvere infatti anche il punto dei finanziamenti pubblici. Che il tema sia caldo lo ha riconosciuto ieri l'assessore alle Attività produttive Sergio Bini, nel corso di un'audizione in Consiglio regionale dedicata alle crisi industriali. Parlando del caso Ferriera, Bini ha sottolineato che «bisogna capire quanti soldi verranno messi e chi lo farà: parliamo di azienda, Stato e Regione. La trattativa è aperta e stiamo ragionando». Il Mise conta di mettere a disposizione almeno quaranta milioni e bisognerà ora capire quale sarà l'apporto della Regione.



Il Piccolo

Trieste

Fra i temi in sospeso figurano inoltre le modalità del coinvolgimento di Fincantieri con assunzioni che non è ancora chiaro se saranno dirette o affidate all' indotto. L' azienda deve inoltre chiarire se investirà o meno altri 50 milioni per dotare il laminatoio anche della linea di ricottura, mettendo così in sicurezza gli operai che saranno impiegati nella bonifica e che non troverebbero altrimenti collocazione a Servola a riconversione avvenuta. Senza dimenticare il destino dei 66 lavoratori interinali con il contratto in scadenza il 31 gennaio e di cui l' azienda non ha ancora fatto sapere nulla, tanto più che il previsto trasferimento a San Giorgio di Nogaro pare destinato a slittare per la mancanza di alcuni permessi da parte dell' impresa. --© RIPRODUZIONE RISERVATA.

Il Piccolo

Trieste

le tensioni sindacali

La Cgil rispetta il verdetto ma accusa: «Sul voto ha prevalso la logica del ricatto»

Ugo Salvini Una forte accusa, «perché è prevalsa la logica del ricatto e nessuno ha protetto i lavoratori», e una richiesta di impegno rivolta alla politica, «per rilanciare l'industria e ragionare sul sistema Trieste». Queste le posizioni espresse dalla Cgil all'indomani dell'esito del referendum in Ferriera. L'organizzazione sindacale aveva puntato tutto sul no all'accordo con Arvedi. «Ma rispetteremo, come sempre, la volontà della maggioranza - ha detto il segretario provinciale Michele Piga -. Non cambiamo comunque il giudizio sull'accordo, che consideriamo pessimo nel metodo e nel merito, soprattutto perché i lavoratori hanno scelto in un contesto non protetto, con le minacce che ci sono state da parte di Arvedi e con la decisiva presa di posizione, proprio in prossimità della consultazione, del ministro Patuanelli, che ha ipotizzato un accordo con la Foncantieri. Il tutto nel silenzio del presidente della Regione, Massimiliano Fedriga e del sindaco, Roberto Dipiazza, che non hanno speso una parola a favore dei lavoratori. Su questo fronte - ha continuato Piga - abbiamo registrato solo l'intervento di Debora Serracchiani, che non ha esitato invece a criticare il clima nel quale si è votato». Piga, accompagnato dal segretario della Fiom, Marco Relli, ha anche denunciato «l'esclusione degli interinali dal voto, che sono poi quelli che, in conseguenza dell'accordo, perderanno da subito il posto di lavoro». Piga ha poi presentato la proposta della Cgil, in sette punti: «Chiediamo al ministero dello Sviluppo economico, a Fedriga, a Dipiazza e al presidente dell'Autorità portuale, Zeno D'Agostino, di ragionare in una logica di "Sistema Trieste", per il rilancio di una nuova industria, in grado di assicurare tutti i lavoratori della Ferriera all'interno di un progetto più ampio. Faremo un'assemblea con i lavoratori della Ferriera e dell'indotto - ha continuato - per discutere del futuro dell'industria locale, partendo dalla richiesta di una soluzione dei problemi del sito inquinato, per avere la possibilità di nuovi insediamenti e auspicando che la centrale elettrica sia a disposizione di tutta la manifattura e del porto. Serve infine - ha concluso - l'applicazione del regime di Porto franco internazionale di Trieste anche per quanto riguarda la manifattura». Piga e Relli hanno voluto anche ringraziare «i lavoratori che in questo contesto hanno aiutato i colleghi a capire l'accordo». Continua a farsi sentire anche il mondo politico. «Il percorso avviato con il sì al referendum per procedere con la chiusura dell'area a caldo da inizio febbraio concilia finalmente l'esigenza di tutelare la salute dei lavoratori con le garanzie occupazionali - afferma la deputata M5s Sabrina De Carlo -. Per il Movimento 5 Stelle è una battaglia storica quella della chiusura della parte dello stabilimento che inquina maggiormente e arreca quindi il danno più grave ai cittadini, tenendo sempre e comunque conto la salvaguardia degli interessi dei lavoratori. In passato, infatti, in tanti hanno promesso una soluzione alla questione e tuttavia, da quando si è insediato Patuanelli, si va avanti concretamente per la prima volta. Proprio il ruolo centrale che ha assunto il Ministro - conclude - in questo percorso verso la decarbonizzazione e riconversione, ci fa ben sperare che si possa arrivare a una soluzione positiva quanto definitiva». Di avviso diverso Antonella Grim di Italia Viva. «Si è deciso in modo superficiale e affrettato di chiudere un'attività produttiva non per problemi industriali o economici ma per una scelta politica - osserva -. Ora bisogna farsi carico di dare un futuro a tante persone e a una città che non può vivere senza industria manifatturiera». Soddisfatto invece Giorgio Cecco di Progetto Fvg. «Ora c'è finalmente la concreta possibilità di risolvere la questione ambientale tutelando le maestri



Il Piccolo

Trieste

anze». --© RIPRODUZIONE RISERVATA.

Ferriera: Piga (Cgil), su referendum prevalsa logica ricatto

(ANSA) - TRIESTE, 14 GEN - "Noi rispettiamo sempre il voto dei lavoratori, ma non cambia il giudizio sull' accordo" sindacale "pessimo nel metodo e nel merito", "anche perché i lavoratori hanno scelto in un contesto non protetto con le minacce che ci sono state da parte di Arvedi". "E' prevalsa la logica del ricatto e nessuno ha protetto i lavoratori". Lo ha affermato il segretario generale della Cgil di Trieste, Michele Piga, all' indomani del risultato referendario con cui i lavoratori hanno approvato l' accordo sindacale, parte integrante dell' Accordo di Programma per la Ferriera di Servola. Accordo che, nel rispetto del voto - è stato annunciato - verrà firmato anche dalla Fiom. La Cgil "ha preparato una proposta in 7 punti in cui chiede al ministro dello Sviluppo economico, al Presidente della Regione, al Comune di Trieste e al presidente dell' **Autorità portuale** che si ragioni in una logica di 'sistema Trieste' per il rilancio di una nuova industria". La Cgil chiede un incontro al Mise per discutere di questi punti. (ANSA).



Trieste Prima

Trieste

Ferriera, CGIL - FIOM: "Referendum influenzato da 'minacce' di Arvedi"

Permane la spaccatura all'interno delle sigle sindacali, la CGIL rilancia la discussione con un programma in 7 punti per "ripensare la crisi occupazionale in termini di 'Sistema Trieste', per includere tutti i lavoratori della Ferriera in un progetto più ampio

La CGIL - FIOM non cambia parere sull' accordo sindacale neanche dopo la vittoria del sì al referendum dei lavoratori, e chiede un incontro con il ministro Patuanelli che finora, secondo il segretario della CGIL Trieste Michele Piga "ha dialogato molto poco con i sindacati, al di sotto del minimo sindacale". Per la CGIL l' esito del referendum sarebbe stato influenzato dalle "minacce" del gruppo Arvedi, e quindi i lavoratori avrebbero votato "in un contesto non protetto". Infatti una nota dell' azienda aveva specificato che, in caso di vittoria del no, la tutela occupazionale si sarebbe manifestata solamente in altre aziende del gruppo, ossia fuori Trieste. "Nessuna conferma ufficiale su Fincantieri" Permane quindi la spaccatura non solo tra i lavoratori (circa il 40% ha votato no), ma anche tra le sigle sindacali, con CGIL - FIOM ancora contrarie a un accordo che "non garantisce gli stessi livelli occupazionali", e a poco servono le rassicurazioni sul possibile intervento di Fincantieri per riassorbire gli esuberanti. Su questo punto Piga dichiara di non avere nessuna conferma ufficiale e invita il ministro a maggior precisione e concretezza, considerando il fatto che "Ci sono i lavoratori della Eaton che attendono ancora risposte". Il programma in 7 punti Nonostante i tempi stretti (circa due settimane prima dell' effettiva chiusura dell' area a caldo), la discussione viene quindi rilanciata da CGIL FIOM con un programma in 7 punti: "Noi chiediamo al ministro, al presidente della Regione, al Comune e all' **Autorità Portuale** di ragionare in termini di "Sistema Trieste", per includere tutti i lavoratori della Ferriera in un progetto più ampio. Chiediamo si risolvano i problemi del sito inquinato per la possibilità di nuovi insediamenti e che la centrale elettrica sia a disposizione sia di tutta la manifattura che del porto. Chiediamo anche l' applicazione del regime di porto franco di Trieste anche per la manifattura, perché manca la normativa che ne recepisca gli effetti positivi sui costi della produzione". Tre elementi che, secondo il segretario Piga, creerebbero "tutte le possibilità per una nuova stagione di attrattività per garantire un posto a tutti i lavoratori della Ferriera, della crisi industriale di Trieste e dei 7000 disoccupati che gravano ancora su questo territorio". Gli "interinali" Non solo i dipendenti della Ferriera ma neanche i 66 lavoratori assunti con le agenzie interinali (di cui solo la metà a tempo indeterminato) avrebbero ottenuto le garanzie occupazionali necessarie, nemmeno a fronte delle possibilità di assunzione prospettata da un' azienda di San Giorgio di Nogaro. Come precisato infatti dal segretario provinciale Fiom Marco Relli "La maggior parte di loro ha rifiutato l' offerta perché il profilo professionale non corrispondeva del tutto e la ditta non ha offerto aiuti per affrontare il disagio del viaggio. Questo perché non c' è stato alcun accordo sindacale, esattamente come rischia di accadere con Fincantieri". Gallery.

STEFANO MATTIA PRIBETTI

TRIESTEPRIMA Politica

Ferriera, CGIL - FIOM: "Referendum influenzato da 'minacce' di Arvedi"

Permane la spaccatura all'interno delle sigle sindacali, la CGIL rilancia la discussione con un programma in 7 punti per "ripensare la crisi occupazionale in termini di "Sistema Trieste", per includere tutti i lavoratori della Ferriera in un progetto più ampio

Stefano Mattia Pribetti

La CGIL - Fiom non cambia parere sull'accordo sindacale neanche dopo la vittoria del sì al referendum dei lavoratori, e chiede un incontro con il ministro Patuanelli che finora, secondo il segretario della CGIL Trieste Michele Piga "ha dialogato molto poco con i sindacati, al di sotto del minimo sindacale". Per la CGIL l'esito del referendum sarebbe stato influenzato dalle "minacce" del gruppo Arvedi, e quindi i lavoratori avrebbero votato "in un contesto non protetto". Infatti una nota dell'azienda aveva specificato che, in caso di vittoria del no, la tutela occupazionale si sarebbe manifestata solamente in altre aziende del gruppo, ossia fuori Trieste.

"Nessuna conferma ufficiale su Fincantieri"

Permane quindi la spaccatura non solo tra i lavoratori (circa il 40% ha votato no), ma anche tra le sigle sindacali, con CGIL - Fiom ancora contrarie a un accordo che "non garantisce gli stessi livelli occupazionali", e a poco servono le rassicurazioni sul possibile intervento di Fincantieri per riassorbire gli esuberanti. Su questo punto Piga dichiara di non avere nessuna conferma ufficiale e invita il ministro a maggior precisione e concretezza, considerando il fatto che "Ci sono i lavoratori della Eaton che attendono ancora risposte".

Il Piccolo

Trieste

La proposta di "un' altra città"

«Porto vecchio sia capitale Ue della lotta a difesa del clima»

Giovanni Tomasin «L' Unione europea ha deciso di allocare grandi risorse nella ricerca sul cambiamento climatico. Il curriculum scientifico di Trieste rende il **Porto** vecchio il luogo ideale». L' architetto e urbanista Roberto Dambrosi è tra i fondatori dell' associazione Un' Altra Città, che nel dicembre scorso ha organizzato un dibattito proprio a tema **Porto** vecchio. **Come valutate il nascituro Consorzio Ursus?** Ci sembra uno strumento appropriato, proprio perché mette in campo tre realtà di tipo pubblico e parla da subito di partecipazione dei cittadini. Quel che secondo noi manca è un' idea portante che guidi il futuro accordo di programma. **Quale potrebbe essere?** Negli ultimi decenni Trieste è diventata una città della scienza, e questa è anche la sua possibilità di sviluppo ulteriore. In questo senso il Consorzio, secondo noi, dovrebbe guardare più a Bruxelles che alla Regione o a Roma. Perché? La presidente della Commissione europea Ursula von der Leyen ha dichiarato che l' Ue investirà una quota molto rilevante delle sue risorse nella ricerca sul cambiamento climatico. A noi pare che Trieste abbia tutte le capacità per diventare un epicentro di questo processo. E il **Porto** vecchio ha le caratteristiche necessarie. Il tema basterebbe a rilanciare l' area? Von der Leyen parla di investimenti di lungo periodo, da qui al 2050. Gruppi internazionali da tutti i Paesi europei potrebbero venire a fare ricerca qui, con il beneficio che ne deriverebbe per il nostro sistema scolastico e, in prospettiva, per l' occupazione. Poi in **Porto** vecchio ci possono stare tante cose, dai musei alle sedi di enti vari ed eventuali, ma secondo noi deve esserci un' idea centrale forte che ridia a Trieste il suo ruolo internazionale. Anche se Trieste non dovesse cercare un ruolo da protagonista in questo processo, pensiamo comunque che bisognerebbe dare un segnale in tal senso. Come? Rendendo ecologicamente sostenibili tutti gli edifici. Il futuro della città non può essere alimentato a combustibili fossili: tutta l' area andrebbe alimentata a fonti rinnovabili, come quelle solari o geotermiche. La partecipazione dei cittadini in procedimenti del genere non è semplice. Ci pare che già il nome "Ursus" scelto per il Consorzio sia molto indovinato, è in sintonia con l' emotività dei cittadini. Anche per questo un ente del genere non dovrebbe trovare sede negli uffici del Comune o in qualche posto simile, ma in **Porto** vecchio e magari vicino all' Ursus. Dove? La struttura del Molo IV è spesso poco utilizzata, mentre potrebbe diventare una sede perfetta e un luogo di incontro e confronto con tutta la cittadinanza. Un posto dove esporre progetti e renderli accessibili ai triestini, agli studenti. Sarebbe il posto ideale. --© RIPRODUZIONE RISERVATA.

TRIESTE CRONACA 37

Deciso l'abbattimento di 18 alberi pericolosi sul Colle di San Giusto

Di trovano nei Parco della Rimembranza e sono a rischio di schianto. Restyling dell'area toccata dalla kro pensata

Il geneista Gasparini nominato "esperto" nel Consiglio di sanità

«Porto vecchio sia capitale Ue della lotta a difesa del clima»

bloccato lo sviluppo portuale

È calato il silenzio sull' escavo Norme letali per i dragaggi

Nonostante le sei offerte giunte dalle imprese, i cantieri non sono ancora partiti Il Provveditorato opere marittime: «Progetto sbagliato sulla cassa di colmata»

Giulio Garau Portorosega è passato sotto l' **Autorità** di **sistema** del mare Adriatico orientale, da quanto risulta sta procedendo anche il nuovo Piano regolatore portuale che finalmente sostituirà quello del 1979. Manca soltanto un' opera infrastrutturale fondamentale per il rilancio dello scalo: l' escavo del canale di accesso. A giugno scorso la direzione Infrastrutture della Regione ha ultimato il progetto esecutivo pubblicando un bando di gara europeo. Da luglio, quando è scaduto il bando per il dragaggio al quale hanno partecipato almeno sei ditte, è calato il silenzio più completo e, nonostante gli stanziamenti pronti (pari a 18 milioni), non è stata comunicata ufficialmente ancora nessuna data dell' inizio cantieri. Segno inequivocabile che ci sono ancora problemi aperti e irrisolti. Sicuramente, come l' aveva definito la stessa Regione mesi or sono, non è stato risolto il "corto circuito tra enti e istituzioni" che blocca tutte le opere di manutenzione delle vie navigabili (a Monfalcone e non solo) a causa di «non unanimi interpretazioni normative». Non sembra sia ancora arrivato l' atteso e invocato chiarimento del ministero delle Infrastrutture e trasporti. E a peggiorare le cose nel Monfalconese ci

sono da un lato i fari puntati della Procura della Repubblica pronta a stroncare ogni minimo errore (in materia ambientale si tratta di reati penali), dall' altro l' inflessibilità della nuova gestione della Capitaneria di porto di Monfalcone sotto la guida del comandante Giovanni Nicosia, molto esperto e attento alle materie ambientali, con l' applicazione ferrea di regole e regolamenti e procedure che non ammettono discussione. Da quanto si è appreso la Regione sta lavorando per uscire dall' impasse, sembra che a dicembre ci sia stata anche una nuova riunione con le sei ditte che avevano presentato l' offerta alla gara. Un passo necessario visto che la durata del bando è di soli 180 giorni. E le stesse ditte avrebbero riconfermato la manifestazione di interesse. Tra le altre notizie però sono emersi, dopo la conferenza dei servizi sull' escavo, altri particolari sul progetto del dragaggio che presenta notevoli complessità. E in particolare le osservazioni, nero su bianco, dell' ex direttore dell' Ufficio tecnico e amministrativo del Genio civile Opere marittime, ingegner Giorgio Lillini che recentemente è andato in quiescenza. Nessuna bocciatura, ma approfondite osservazioni sul progetto di cui la Regione quasi sicuramente dovrà tener conto. L' analisi è complessa, molto tecnica, ma presenta alcune parti che sono chiaramente leggibili anche per i non addetti ai lavori e pongono delle questioni nodali. Tra queste forse la più eclatante riguarda proprio il futuro sviluppo della Cassa di colmata che dovrebbe contenere i fanghi del dragaggio (almeno 900 mila metri cubi sono previsti nello scavo). Secondo Lillini in generale il progetto esecutivo «assolve alle prescrizioni date solo parzialmente» ma soprattutto «lascia inevasa quella relativa alla individuazione dei costi di futura infrastrutturazione dell' area dopo il progetto dell' escavo come proposto». In poche parole secondo il Provveditorato opere pubbliche questo escavo, se non si faranno correzioni al progetto che prevede di lasciare grandi quantità di fanghi depositati in cassa di colmata, rischia di «compromettere l' uso futuro» della cassa che dovrebbe essere infrastrutturata «quale ampliamento dell' area portuale» con piazzali e spazi verso le banchine destinate al porto e ai traffici. Ma è soltanto uno dei punti principali, nelle osservazioni si parla anche di come si intende stratificare in cassa di colmata i fanghi scavati, dei rischi degli



inquinanti e infine della necessità di valutare bene il margine del dragaggio: la previsione è arrivare a quota fondale -12,50, ma è chiaro che in genere



Il Piccolo (ed. Gorizia)

Trieste

le imprese che lavorano si lasciano un margine più ampio per sicurezza e il rischio è che questo non diventi troppo grande con molti più fanghi asportati con conseguente aumento dei costi e del rischio inquinanti. --©
RIPRODUZIONE RISERVATA.

Caso di evasione Imu nel porto di Trieste: contestazioni ai terminalisti

Evasione Imu da parte dei concessionari terminalisti del Porto di Trieste per un importo di oltre 1 milione e 300mila euro negli ultimi cinque anni e violazioni amministrative per un valore di circa 60 mila euro compiute nell'ultimo biennio.

E' quanto emerso dalle indagini svolte dal Reparto operativo aeronavale della Guardia di finanza di Trieste finalizzate alla verifica del regolare pagamento dell'Imu sugli immobili portuali e il corretto utilizzo delle aree demaniali in concessione alle società che operano nello scalo giuliano. Le Fiamme gialle hanno controllato circa trenta imprese commerciali e industriali e scoperto evasioni diffuse tra i concessionari terminalisti dello scalo triestino. E' emerso che tutti i soggetti sottoposti a ispezione, in violazione della normativa nazionale già in vigore dal 2006, hanno omesso di denunciare la variazione catastale degli immobili in cui svolgono la propria attività di impresa, mantenendo il censimento dei beni in concessione in categoria E/1, esente dal pagamento Imu. La legge nazionale in materia dice invece che le aree demaniali non destinate al traffico marittimo o a operazioni strettamente necessarie alle attività portuali, impiegate per svolgere in forma

concorrenziale attività commerciali che producono reddito, devono necessariamente essere accatastate in altra categoria diversa dal gruppo E e assoggettate al pagamento dell'Imu a seconda della rendita catastale e della superficie occupata. Il presidente della locale associazione degli spedizionieri, Stefano Visintin, a Il Piccolo ha così commentato la vicenda: Non entriamo nel merito dei controlli fino a quando non avremo letto la documentazione. Tuttavia, a nostro giudizio, la parte di territorio identificata come porto franco internazionale è soggetta alla norma del Trattato di Pace di Parigi secondo cui le merci che transitano attraverso il porto franco non devono essere gravate da imposte o tasse che non siano collegate a un servizio prestato. Il Comune di Trieste non presta alcun servizio all'interno del porto e quindi l' Imu non è dovuta. Visintin concludue dicendo: Purtroppo questo principio non trova applicazione. La soluzione dev'essere politica. Auspichiamo che la Regione Fvg, alla quale è passata dal primo gennaio la competenza sull' Imu, adotti provvedimenti».



Il Sole 24 Ore

Venezia

INFRASTRUTTURE

Venezia pronta all'emergenza, ma per il Mose serve un anno

Ieri test positivo alla bocca del porto di San Niccolò: le dighe hanno funzionato De Micheli: dall'estate potrà essere usato per difendere la città da acque disastrose

Jacopo Giliberto

Venezia Non c'è niente come verificare di persona. Ieri mattina ho visto che il **Mose** funziona. A Venezia alla bocca di porto di San Niccolò le 20 paratoie - cassoni colossali di acciaio verniciato di giallo acido - si sono alzate dal fondo della bocca di porto e hanno sigillato del tutto il flusso di marea. Poi poco dopo le paratoie sono state rimesse nei loro alloggiamenti sul fondo sott'acqua. È stata approvata in via definitiva la mozione parlamentare che impegna il governo a ultimare il **Mose** entro il 2021 e la ministra delle Infrastrutture e dei Trasporti, Paola De Micheli, ha anticipato con entusiasmo che l'esito della prova consente di dire che dall'estate il **Mose** potrà essere usato per difendere Venezia dalle acque disastrose come quella di due mesi fa. Forse quello di De Micheli è un eccesso di entusiasmo. In realtà il **Mose** non funziona ancora se non a titolo di prova parziale. Al funzionamento completo delle paratoie mobili per la difesa di Venezia servono ancora tempo e soldi, cioè serve ancora circa un anno di lavori e servono ancora diverse centinaia di milioni di spesa. Ma i 17 anni di lavori e i 5 milioni spesi finora non sono bastati? No, purtroppo. Se la parte infrastrutturale pesante, calcestruzzo e acciaio, è finita e funzionante, alla riuscita vera del **Mose** per dividere il mare dalla laguna quando la marea sarà troppo alta mancano alcune parti poco visibili ma non meno importanti. Mancano la sala comando e controllo, il software di gestione, la sensoristica, i cablaggi di fibra ma soprattutto mancano le norme e le regole per decidere chi, come e quando può far lavorare questa colossale macchina operatrice costata finora 5 miliardi sui 5,5 di costo finale. La prova di ieri mattina una squadra di una quarantina di tecnici del Consorzio Venezia Nuova, guidati dal coordinatore Davide Sernaglia, un laureato in fisica e in ingegneria, ha compresso aria nei cassoni d'acciaio che dormivano sul fondo della bocca di porto di San Niccolò, e li ha affiancati affinché formassero una barriera impermeabile all'onda di marea. Le condizioni di mare erano quelle ideali per una sperimentazione: assenza di vento, onda placida, marea di pochi decimetri. È uno dei quattro segmenti in cui è divisa l'opera colossale per dividere il mare Adriatico dalla laguna. Si temeva che le paratoie aperte aspirassero sabbia negli alloggiamenti fino a impedirne il ritorno nella posizione di riposo sul fondo, come accaduto in altri casi, e invece l'operazione cominciata alle 8,45 si è conclusa con poca sabbia e tantissimi dati di funzionamento. Che cosa manca? Dopo l'alta marea che due mesi fa aveva devastato Venezia i veneziani (e i contribuenti italiani) si erano chiesti: ma questo famoso **Mose** dov'è? C'è. E dorme in fondo alle bocche di porto di Chioggia, Malamocco, San Niccolò e Treporti che mettono in collegamento la laguna con il mare aperto. Oggi può essere sollevato a chiudere fuori dalla laguna la furia del mare solamente una sezione per volta perché la parte più pesante è stata finita l'anno scorso ma adesso si sta realizzando la parte più virtuale dell'intelligenza che serve a far lavorare questa macchina colossale. Entro febbraio saranno completati gli allacciamenti con l'alimentazione elettrica. Entro marzo saranno installati i compressori per far lavorare le paratoie, che saranno 4 (più due d'emergenza) per ogni bocca di porto (oggi ce n'è solamente uno di servizio provvisorio per ogni bocca di porto). Entro giugno sarà completata l'impiantistica di





Il Sole 24 Ore

Venezia

il software gestionale. Entro ottobre saranno pronti i gruppi elettrogeni e i gruppi di continuità per far funzionare le dighe anche in caso di crisi energetica. Tra un anno saranno allestiti i sistemi di comunicazione, compresi quelli d'emergenza per un funzionamento manuale. I soldi spesi Sono stati spesi finora 4,27 miliardi, pari al 93% del costo finale di 4,57 miliardi. Questo è il valore del **Mose** propriamente detto, cioè le dighe mobili contro l'acqua alta di Venezia. Se si aggiungono altri interventi correlati e meno «infrastrutturali» la spesa finora è stata 5,03 miliardi, pari al 92% di 5,49 miliardi. In questo costo non sono ancora leggibili nel dettaglio i soldi spesi male e le tangenti di cui parlano le inchieste avviate nel 2013 e i processi in corso. Un aumento di costi si potrà avere qualora nei prossimi mesi il Governo insisterà nell'anticipare il funzionamento del **Mose** in emergenza prima che sia completamente allestito. Dice la ministra De Micheli: «Il **Mose** non è bloccato, ha rallentato tantissimo la fine dei lavori dopo le vicende giudiziarie accadute nel 2014 e che ha visto coinvolte le persone che avevano responsabilità. Non sono qui a promettere di fare prima, facciamo di tutto per fare prima». Lo Stato per anni ha smesso di finanziare le altre opere di salvaguardia della laguna, meno visibili e meno appaganti per il consenso politico. Ma ieri la ministra De Micheli ha specificato che «per proteggere Venezia il **Mose** è fondamentale ma non è l'unico strumento. Ci sono interventi di protezione della laguna mirati per i quali, già prima dell'emergenza, abbiamo avviato l'utilizzo di risorse stanziare da governi precedenti per 65 milioni di euro. C'è un sistema complessivo di protezione che dobbiamo rifinanziare, e abbiamo già cominciato: quei soldi permettono di fare interventi idraulici diffusi». © RIPRODUZIONE RISERVATA.

La salvaguardia di Venezia ieri le prove al Lido-San Nicolò. Il sindaco Brugnaro: «Bene, ma si operi in sicurezza»

Il Mose supera i test: «Funziona»

Il ministro De Micheli si sbilancia: «Adesso in caso di emergenza può essere alzato»

Zorzi

Venezia Il **Mose** ieri mattina si è sollevato. Il test è riuscito. Un' ora e mezza (invece di tre) per sollevare tutte insieme, per la prima volta, le 20 paratoie della schiera di Lido-San Nicolò. Tanto basta per far dire al ministro delle Infrastrutture Paola De Micheli che di fronte a una nuova acqua alta eccezionale il **Mose** si potrà usare. Certo, grazie alle favorevoli condizioni del meteo e del mare, ma ieri è stata la giornata dell' ottimismo. E già la prossima settimana ci sarà un nuovo test a Chioggia - il 21 verrà alzata mezza schiera, il 22 l' altra metà - mentre quelle di San Nicolò risaliranno il 3 marzo. Soddisfatto il sindaco Brugnaro, che ha assistito ai test: «Bene, ma si operi in sicurezza».



Il Mose supera il test De Micheli entusiasta «Funziona, alziamolo»

Brugnaro e i canali del Porto: protesterò con le imprese

VENEZIA «Trenta gradi... trentacinque... quaranta». Una dopo l'altra, a gruppi di cinque alla volta, sono salite tutte. Non c'era il vento e l'onda della notte gelata del 3 dicembre a Malamocco, così ieri mattina è bastata un'ora e mezza (invece di tre) per sollevare tutte insieme, per la prima volta, le 20 paratoie della schiera di Lido-San Nicolò del Mose. «La prova è andata bene, se si ripresenterà l'emergenza potremo alzare le paratoie», ha commentato il ministro delle Infrastrutture Paola De Micheli. Soddisfatto anche il sindaco Luigi Brugnaro, che come un mese e mezzo fa ha assistito al test dal vivo con tutto il suo staff. «Nessun trionfalismo, ma è andata bene - ha dichiarato - mancano ancora tante cose, ma dobbiamo finire con la massima urgenza l'opera» Gli operai, coordinati dal responsabile della gestione dei sollevamenti Davide Sernaglia e dal direttore di cantiere Alessandro Soru di Comar, hanno iniziato le operazioni alle 7 e mezza: prima un controllo generale, poi hanno atteso le 8, cioè l'orario a partire da cui l'ordinanza della Capitaneria di **Porto** vietava il passaggio delle navi, e hanno avviato l'«essiccazione», pompando l'aria nelle paratoie per togliere l'umidità. Alle 8.45 è iniziato il sollevamento, finito alle 10.15. Le dighe sono rimaste su per un paio d'ore e dopo mezzogiorno sono state abbassate tutte assieme in mezz'ora: non prima che un sommozzatore recuperasse gli accelerometri posizionati per registrare una serie di dati che saranno poi valutati. «Le avevamo settate per stare a un angolo di 40 gradi - spiega Sernaglia, ingegnere e fisico - non essendoci onda abbiamo dato una tolleranza di movimento di un paio di decimi di grado, rispetto al grado di Malamocco». E infatti le paratoie erano lì, piantate, senza muoversi se non in maniera quasi impercettibile. Un test normale, dunque, legato anche alla manutenzione. Il piano prevede infatti che a regime il Mose sia movimentato ogni uno o due mesi, come un'auto che non può essere lasciata in garage. Ieri c'erano una trentina di persone in cantiere, metà nella control room sull'isola artificiale che divide in due la bocca di **porto** di Lido, dove c'era anche il provveditore alle opere pubbliche Cinzia Zincone e un emissario del commissario «sblocca cantieri» Elisabetta Spitz; metà nelle gallerie dove ci sono gli impianti e i tubi che pompano aria e acqua. «Non siamo ancora in grado di alzarle tutte assieme perché c'è un solo compressore - ha ribadito Zincone - L'obiettivo è iniziare la fase di avviamento a luglio e compri merla il più possibile». Spitz ha infatti promesso che tra sei mesi le paratoie si potranno alzare in emergenza - sebbene non sia ancora tutto finito - e il Consorzio **Venezia** Nuova sta lavorando a un nuovo cronoprogramma per farlo, ma solo in caso di acque alte eccezionali, come i 187 centimetri che il 12 novembre hanno causato mezzo miliardo di danni alla città. E proprio a questo si è riferita ieri il ministro De Micheli. «Dovranno decidere i tecnici - commenta Brugnaro - Noi chiederemo che si usi il Mose nella massima sicurezza e nel rispetto di protocolli tecnici. I cittadini non vogliono più finire sott'acqua, se c'è un clima di concordia tra tutti gli enti i lavori potranno procedere più velocemente». Già la prossima settimana ci sarà un nuovo test a Chioggia - il 21 verrà alzata mezza schiera, il 22 l'altra metà - mentre quelle di San Nicolò risaliranno il 3 marzo. Ma soprattutto Chioggia diventerà il primo «campo di prova» delle barriere in condizioni meteo difficili, con vento, onde e acqua alta. Si partirà a breve, tanto che il Consorzio ha chiesto alla Capitaneria una sorta di autorizzazione permanente fino ad aprile ad alzarle, anche se per ora si parla di sole 4 paratoie,

Alberto Zorzi



Corriere del Veneto

Venezia

quelle più esterne proprio verso la città. Tra l' altro a Chioggia a breve i compressori cablati saliranno a 4, quindi tutti quelli previsti dal progetto (ce ne sono poi altri due di riserva) e quindi anche il solle vamento sarà più veloce. Brugnaro ne ha approfittato per parlare anche del **Porto** e dell' addio della linea diretta cinese a causa dell' incertezza sullo scavo dei canali, in primis quello dei Petroli. «Sono arrabbiatissimo e protesterò con i lavoratori e le imprese - spiega - Non accetteremo mai che il **Porto** di **Venezia** venga declassato. Noi vogliamo competere, ma non possiamo farlo con le pietre in tasca. C' è un falso ambientalismo, il partito del no che blocca tutto, compreso lo scavo dei canali, e spaventa la gente. Dobbiamo dire a tutti di non credere a questa gente».

Il Gazzettino

Venezia

Mose, polemiche e nuovo rinvio

‘Il provveditore: «Finito per il 2021? Forzatura». Il ministro: «Pronto all' emergenza». Ma il Cvn: non prima di ottobre

Pensare di finire il **Mose** per il 31 dicembre del 2021 è una «forzatura». Lo dice chiaramente il provveditore alle opere pubbliche del Veneto, Cinzia Zincone. La scadenza fissata nel 2017 e finora confermata da tutti, se pur a denti stretti, in realtà è a rischio. Si lavora perché il sistema di dighe mobili possa essere alzato, in situazione d' emergenza, già tra sei mesi, ma i lavori restano in grave ritardo e i tempi per il completamento dell' opera potrebbero slittare ancora. Zincone lo ha spiegato ieri, durante le prove di sollevamento. Prove che sono andate bene, tanto che il ministro De Micheli ha commentato: «Se si ripresenterà l' emergenza potremo alzare le paratie». In realtà però il Consorzio non sarebbe in grado di procedere a nessun sollevamento d' emergenza prima di ottobre, senza aiuti esterni. Brunetti a pagina 3.



Il Gazzettino

Venezia

Mose, stavolta il test è ok «Non sarà finito nel 2021»

Ieri mattina sollevate tutte le 20 paratoie al Lido: si punta ad alzarlo per le emergenze tra sei mesi Il provveditore Zincone: «Una forzatura pensare di completarlo entro l'anno». Gaffe del ministro

ROBERTA BRUNETTI

LA GRANDE OPERA VENEZIA Pensare di finire il **Mose** per il 31 dicembre del 2021 è una «forzatura». Lo dice chiaramente il provveditore alle opere pubbliche del Veneto, Cinzia Zincone. La scadenza fissata nel 2017 e finora confermata da tutti, se pur a denti stretti, in realtà è a rischio. Si lavora perché il sistema di dighe mobili destinato a preservare Venezia dall'acqua alta possa essere alzato, in situazione d'emergenza, già tra sei mesi, ma i lavori restano in grave ritardo e i tempi per il completamento dell'opera nel suo complesso potrebbero slittare ancora. Zincone lo ha spiegato ieri, durante le prove di sollevamento della barriera di San Nicolò, alla bocca di porto del Lido. Un'altra delle movimentazioni programmate per la manutenzione degli impianti - quindi anche con mare calmo, come ieri - che per tutto d'anno si svolgeranno sistematicamente ogni mese e mezzo per ciascuna delle quattro schiere che compongono il sistema. **PROVE E COMMENTI** Si trattava della prima volta che la barriera di San Nicolò, con le sue 20 paratoie, veniva sollevata tutta insieme. Ed ad assistere alle operazioni guidate dai tecnici di Comar per conto del Consorzio Venezia Nuova, nella control room realizzata nell'isola artificiale al centro della bocca di porto, c'era con il provveditore Zincone anche il sindaco Luigi Brugnaro. Tutti soddisfatti per una prova filata liscia, senza intoppi: con le paratoie che hanno cominciato ad alzarsi alle 8, hanno raggiunto la posizione alle 10.30, sono tornate negli alloggiamenti alle 13. «Continueremo quest'operazione di trasparenza - ha commentato Brugnaro - e a fare pressione perché i lavori si concludano: lo dobbiamo ai cittadini che vivono e lavorano a Venezia. Dimosteremo al mondo che l'opera funziona, in gioco c'è la credibilità del Paese. Sono sperimentazioni importanti, non c'è nulla di scontato, ma è veramente andato tutto bene». Un commento, a distanza, è arrivato anche dalla ministra delle Infrastrutture, Paola De Micheli. Ad un seminario del Pd nel Reatino, forse nella fretta di rispondere ai giornalisti, la ministra è andata, però, un po' in confusione sui tempi. «Stanotte la prima prova sul **Mose** è andata bene, se si ripresenterà l'emergenza potremo alzare le paratie» ha detto, quando il test si era svolto, invece, in mattinata e la prospettiva di alzare le paratoie non è così immediata. **PROSPETTIVE INCERTE** Il quadro, in effetti, è molto più complesso. L'impegno che si è preso il nuovo commissario straordinario del **Mose**, Elisabetta Spitz, è proprio quello arrivare ad alzare le dighe, in casi di emergenza, già tra sei mesi. Per questo ha chiesto al Cvn di presentare un cronoprogramma per l'emergenza entro domani. Il documento è di fatto pronto, ma confermerebbe l'impossibilità per il Consorzio di procedere a qualsiasi sollevamento d'emergenza prima di ottobre, senza aiuti esterni. Di qui l'idea di coinvolgere protezione civile, esercito, pompieri... Al momento, solo ipotesi. Intanto il Cvn procederà con le prove di sollevamento. Movimentazioni programmate, per tenere in funzione gli impianti, come ieri, ma anche sollevamenti con mare grosso, per cominciare a testare le paratoie in condizioni difficili, che saranno poi quelle in cui l'opera dovrà entrare in funzione. Si comincerà con quattro paratoie di Chioggia, da alzare con un preavviso di 48 ore, da qui ad aprile. **LA TEMPISTICA** Un primo passo per arrivare ad alzare tutte e quattro le schiere contemporaneamente, con l'acqua alta. «Quello sarà l'inizio dell'avviamento del **Mose** - ha ricordato ieri





Il Gazzettino

Venezia

Zincone - solo allora può cominciare quel ciclo completo di manutenzione e di prove, che inizialmente avevamo previsto di tre anni». Dai contratti tra Provveditorato e Cvn si doveva cominciare dal 1. gennaio 2019, dopo aver ultimato gli impianti provvisori. Tre anni pieni di avviamento, prima della consegna a fine 2021. «Ora la data del 2021 è forzata perché sono saltate le scadenze intermedie - ha chiarito il provveditore -. I tre anni di avviamento si possono comprimere, certo, non so fino a quando... Di certo il commissario Spitz sta lavorando a questo, alla compressione dei tempi. E la vedo molto decisa». © RIPRODUZIONE RISERVATA.

Sei compressori ogni bocca di porto: ce n'è soltanto uno

LE OPERAZIONI VENEZIA Un compressore provvisorio in ogni bocca di porto, quando a regime ce ne dovranno essere sei. Una squadra di sollevamento composta da una quindicina di tecnici, quando a regime serviranno almeno un centinaio di uomini. Ecco come funziona oggi il Mose, in questa prima fase di prove parziali. Numeri a confronto che danno la misura dei lavori (tanti) da completare (in fretta) per rendere il sistema completamente funzionante. Ieri per sollevare le venti paratoie della schiera di San Nicolò c'era al lavoro l' unica squadra di sollevamento formata per gestire queste operazioni delicate. Una quindicina di tecnici di Comar - per lo più ingegneri, ma anche elettricisti e impiantisti in genere - che si sono divisi tra la control room nell' isola artificiale al centro delle bocche di porto e la galleria sott' acqua. Quando si dovranno alzare tutte e quattro le schiere, ci dovrà essere una squadra analoga per ogni barriera, con uomini a sufficienza per garantire i turni. Insomma, il calcolo di un centinaio di tecnici è presto fatto. Quanto tempo servirà a reclutarli e formarli? Ieri i responsabili di Comar sottolineavano come in realtà un nucleo formato ci sia già e si tratti di allargare il gruppo. LE OPERAZIONI Già sul posto alle 7 e mezzo del mattino, fino alle quattro del pomeriggio i tecnici dell' attuale, unica squadra sono rimasti al lavoro per gestire le varie fasi delle operazioni. Da quando si è cominciato a soffiare aria compressa per essiccare gli impianti, ovvero per eliminare l' umidità. Per poi passare al pompaggio dell' aria per sollevare le paratoie, allo svuotamento per abbassarle. Fino al lavaggio con acqua dolce degli impianti. Il tutto misurato, controllato, monitorato. Ieri, per ulteriori misurazioni, erano stati sistemati su un paio di paratoie di sponda, accanto all' isola, anche degli accelerometri. Uno si è staccato, è caduto in acqua, ed è dovuto intervenire un sub, già a disposizione su una barca d' appoggio, per recuperarlo. Imprevisto a parte, il sistema ha funzionato. Con un mare piatto, le gigantesche paratoie gialle si sono alzate a pettine, a gruppi di quattro, fino a chiudere completamente la schiera. Sono rimaste in posizione, con un' inclinazione di 40 gradi, per poi rientrare al loro posto sul fondale. Stavolta nessun problema con i sedimenti che intasano gli alloggiamenti, come era accaduto in passato a Treporti, dove alcune paratoie non erano rientrate. Una criticità nota, soprattutto nelle bocche di porto con meno corrente, come appunto quella del Lido, lato punta Sabbioni. Per questo la manutenzione del Mose dovrà prevedere anche frequenti operazioni di dragaggio. I MOTORI DEL SISTEMA Altro capitolo aperto, quello dei compressori. I motori del Mose, ancora incompleti. Ieri a San Nicolò si è lavorato con un solo compressore, anche se piuttosto potente, in collocazione ancora provvisoria. Alla fine ogni bocca di porto ne avrà sei, di cui quattro operativi. Il sistema infatti prevede una certa ridondanza, per mettersi in salvo da eventuali guasti, ma anche per provvedere alle manutenzioni con maggiore tranquillità. Al momento tutti gli impianti sono al loro posto, ma mancano i collegamenti. Quelli elettrostatici e quelli meccanici. Sulla carta, stando ai contratti, dovrebbero essere completati tutti entro giugno. I lavori procedono e l' obiettivo è quello di avere almeno tre compressori pronti per bocca di porto. I lavori sono più avanti a Chioggia, dove tra un mese dovrebbero essere ultimati i primi quattro compressori. Poi i lavori si sposteranno a Malamocco. Una corsa contro il tempo per rispettare i tempi e cercare di sollevare l' intero Mose per l' estate.



Il Gazzettino

Venezia

R. Br. © RIPRODUZIONE RISERVATA.

Il Gazzettino

Venezia

Porto in crisi, la rabbia di Brugnaro

«Da presidente degli industriali avevo lavorato tantissimo col sindaco Costa per far arrivare la compagnia cinese» Il sindaco parla di "perdita importante": «Non accetterò mai che il terminal venga declassato». E attacca il "partito del no"

È una cosa che non va proprio giù al sindaco Luigi Brugnaro, quella dell' addio a **Venezia** della linea oceanica cinese per il trasporto di container. Il problema è la tenuta dei fondali, che a sua volta è legata al protocollo fanghi, ancora fermo nonostante le molteplici promesse del ministro dell' Ambiente. «Sono arrabbiatissimo. Io, da presidente degli industriali, e Paolo Costa, da presidente del **Porto**, avevamo lavorato tantissimo per far arrivare quella compagnia - ha ricordato -. È una perdita importante. Sarò con i lavoratori e le imprese a protestare. Non accetterò mai che il **porto** di **Venezia** venga declassato. Ci sono troppe autorità che vengono nominate dal governo centrale e ora devono rispondere ai cittadini veneziani. Chiederemo conto di questo. Noi vogliamo competere, lottare, ma non possiamo farlo con le pietre in tasca, con le inefficienze causate dalle non scelte del Governo e da una certa ideologia ambientalista». Brugnaro poi è tornato a sostenere la necessità dei dragaggi, a tutti i livelli: «I canali vanno scavati, vale per quelli grandi, il canale dei petroli, il Vittorio Emanuele, dove devono passare le navi, vale per i ghebi, dove si va a remi. E poi, in piena campagna elettorale, si scaglia contro quello che definisce il partito del no. Brunetti a pagina II.



Il Gazzettino

Venezia

Mose e Porto, Brugnaro attacca il fronte del no

Il sindaco ha assistito alla prova del Lido: «Vigileremo sempre sull'opera» E sull' addio dei cinesi: «Sono arrabbiatissimo, sarò con lavoratori e imprese»

ROBERTA BRUNETTI

LO SFOGO **VENEZIA** Un sindaco a ruota libera che si scaglia contro il «partito del no». Attacca quegli ambientalisti che bloccando tutto «ci ammazzano». Si erge a paladino dei cittadini, vessati dalle tasse. Toni da campagna elettorale, ieri, per un Luigi Brugnaro scatenato. In giaccone mimetico, con il suo staff al completo, ha voluto presenziare anche a questa prova di sollevamento della barriera di San Nicolò, dall' isola artificiale al centro della bocca di **porto**. Soddisfatto al termine della prova: «Bene, anche questo test ha funzionato, come quello di dicembre a Malamocco. Nulla era scontato, c' è ancora molto lavoro da fare. Ma senza trionfalismi, ricordiamoci che stiamo facendo un' opera di importanza mondiale». Ha ribadito l' intenzione di esserci sempre, rivendicato quel posto nella cabina di regia informativa ottenuta nell' ultimo Comitato e istituita in Prefettura. «Continueremo a seguire passo, passo i lavori, anche le cose meno eclatanti». Ha citato più volte quei cittadini che rappresenta, che «non vogliono più finire sott' acqua», che «sono più avanti della politica con le sue beghe», che «lavorano, portano avanti il paese, e pagano troppe tasse». L' ADDIO DEI CINESI Ma dove Brugnaro si è scaldato davvero è stato sull' addio allo scalo veneziano della compagnia cinese, preoccupata per il blocco dello scavo dei canali, legato al protocollo fanghi ancora fermo a Roma. «Sono arrabbiatissimo. Io, da presidente degli industriali, e Paolo Costa, da presidente del **Porto**, avevamo lavorato tantissimo per far arrivare quella compagnia - ha ricordato -. È una perdita importante. Sarò con i lavoratori e le imprese a protestare. Non accetterò mai che il **porto** di **Venezia** venga declassato. Ci sono troppe autorità che vengono nominate dal governo centrale e ora devono rispondere ai cittadini veneziani. Chiederemo conto di questo. Noi vogliamo competere, lottare, ma non possiamo farlo con le pietre in tasca, con le inefficienze causate dalle non scelte del Governo e da una certa ideologia ambientalista». SCAVI NECESSARI Brugnaro è tornato a sostenere la necessità dei dragaggi, a tutti i livelli: «I canali vanno scavati, vale per quelli grandi, il canale dei petroli, il Vittorio Emanuele, dove devono passare le navi, vale per i ghebi, dove si va a remi. Bisogna a ridare navigabilità alla laguna. Che stia diventando un braccio di mare è una falsità totale, la laguna si sta interrando». Il sindaco ha accusato quegli ambientalisti che «stanno dicendo menzogne da vent' anni. Sono in tre persone, ma si fanno le associazioni, si firmano le petizioni... Hanno idee legittime, ma per me sbagliate e ci stanno ammazzando tutti. A Roma ascoltano solo questi signori. La politica funziona così: l' importante è spaventare la gente, prendere i voti bloccando il Paese. Lo stanno facendo anche con le ferrovie, le autostrade... Dobbiamo riprendere in mano il nostro destino. I temi ambientali sono centrali, ma vanno affrontati con la tecnologia. Con le paure e i sospetti si spaventa la gente, si perdono i posti di lavoro e i nostri giovani scappano all' estero». IL FRONTE DEL NO Un attacco al «fronte del no» che Brugnaro ha esteso a tutti i campi: «Se continuano a dire che gli imprenditori sono predatori fanno scappare gli investitori. C' è invece un popolo del lavoro, che è maggioranza del paese, che riesce ancora a fare impresa. Sono loro gli eroi». E allora, non solo i «canali vanno scavati, ma gli alberi vanno potati, le magoghe limitate, prima che cavino un occhio a un bambino. Senza estremismo i problemi vanno affrontati» conclude il sindaco a ruota libera.





Il Gazzettino

Venezia

© RIPRODUZIONE RISERVATA.

Marinese: «Nessuno decide, pronti a scendere in piazza»

GLI INDUSTRIALI MESTRE «Questo Paese vive grazie all' export» constata Vincenzo Marinese, presidente di Confindustria Venezia e Rovigo. Come a dire, perché tagliare le gambe alla sedia su cui si è seduti? «E non c' è solo la questione, gravissima, del **Porto**, parlo di tutte le decisioni attese a Venezia da almeno dieci anni. Lo dico al ministro delle Infrastrutture perché col ministro Delrio ci siamo inchiodati, con il suo successore Toninelli non ne parliamo. E siccome non c' è due senza tre, non vorremmo che pure con Paola De Micheli continuassimo a stare al palo. Non stiamo mettendo in discussione un anno o due di sviluppo, ma l' intero futuro, per questo non vogliamo aspettare il tre, ci muoveremo prima, anche andando in piazza». Gli industriali veneziani guardano attoniti a un Governo che con una mano autorizza, dopo tante battaglie, la ZIs potenziata (la Zona logistica semplificata con le stesse agevolazioni agli investimenti concesse alla Zona economica speciale), e con l' altra blocca il settore container del **porto** lagunare. «È solo il caso di ricordare che questo scalo è vitale non solo per le nostre imprese ma anche per quelle di buona parte dell' Emilia Romagna e della Lombardia, e che se non ci fosse l' export le nostre aziende italiane verserebbero in una grande crisi e il debito pubblico crescerebbe ancora di più». Per esportare le merci sono indispensabili i mezzi di trasporto, camion, treni e, per la grandi rotte, le navi. Colpire un **porto**, dunque, significa colpire le imprese manifatturiere. «E la stessa ZIs. Perché siamo in una posizione strategica dal punto di vista delle rotte commerciali, e se molte aziende manifatturiere vengono a investire qui è perché il **porto** è un asset fondamentale e perché la logistica è a portata di mano. Senza **porto** non ci sono questi investimenti e non ha senso nemmeno istituire la Zes. E il **porto** non ce l' hanno tutti, noi ce l' abbiamo e per questo offriamo occasioni». E invece le cose vanno male, del resto non solo a Venezia. «Il frutto delle mancate decisioni è la stagnazione dell' intero Paese, una situazione quasi drammatica che vede il Pil in crescita, se andrà bene, dello 0,2%. D' altro canto se facciamo scappare le linee per i container c' è un problema di credibilità industriale, e non è che se domani mattina chiamiamo l' Ocean Alliance dicendo scusate ci eravamo sbagliati questi rientrano. E allo stesso tempo c' è un vero problema sociale perché da una parte ci dicono che credono nell' impresa ma dall' altra non mettono in atto le situazioni minime per conquistare mercati o, almeno, per conservare quelli che abbiamo». Riempire Venezia di turisti, in definitiva, è più semplice che tenere in vita il **porto** e l' economia che gli sta attorno. «In effetti, dovrebbero smetterla con le ipocrisie, che dicano tranquillamente basta al **porto**, che lo chiudono. A patto che si prendano la responsabilità: si può benissimo dire che non è necessario fare gli scavi, che non ce ne frega niente di aver perso 50 milioni di fatturato, che di quel commercio estero ci interessa poco perché la Via della seta non è importante. Nella vita si può fare di tutto, l' importante è farlo consapevolmente, quindi dall' altra parte devono anche dire come intendono riconvertirci e se il nostro Paese e questo territorio, locomotiva del Nordest, può vivere senza export». E.T

© RIPRODUZIONE RISERVATA.



Il Gazzettino

Venezia

Chioggia, via alla seconda fase Stress test sulle paratoie

Il 21 e 22 gennaio movimentata l'intera barriera in condizioni normali, più avanti con meteo avverso Le prove in situazioni difficili riguarderanno solo 4 delle 18 dighe mobili. Servirà un'ordinanza apposita

LE PROVE VENEZIA Le prove vere del **Mose** inizieranno a Chioggia. «Lì cominceremo ad alzare le prime paratoie con il mare agitato, per vedere come si comportano» annuncia l'ingegner Alessandro Soru, direttore dei cantieri del **Mose**. «Lì stresseremo bene il sistema» aggiunge, con una battuta, l'ingegner Davide Sernaglia, responsabile delle operazioni di sollevamento. Portato a casa un altro test di sollevamento senza intoppi, ieri, a San Nicolò, sono gli ingegneri di Comar a spiegare quella che sarà la seconda fase delle movimentazioni delle barriere, con test per ora limitati a 4 delle 18 paratoie di Chioggia, ma finalmente in condizioni difficili. Vento forte, mare grosso, eventuali alte maree: si approfitterà delle condizioni meteo peggiori per mettere alla prova le dighe mobili. PROVE TRANQUILLE Finora i test erano serviti a testare le strumentazioni del **Mose** e a tenere in movimento gli impianti. In questa tipologia rientravano anche il sollevamento di ieri a San Nicolò e quello di dicembre a Malamocco. In entrambi i casi era la prima volta che veniva sollevata l'intera schiera, ma senza particolari difficoltà. E ieri, in effetti, a San Nicolò, l'acqua era praticamente piatta. «Abbiamo scelto una giornata di fatto senza corrente - spiega Sernaglia - perché dobbiamo rodare la macchina». Test di questo tipo continueranno, con una cadenza di uno ogni mese e mezzo per barriera. «Servono per movimentare gli impianti, azionare le valvole, pulire le linee» aggiunge Soru. Tutti programmati, in accordo con la Capitaneria di Porto, indipendentemente dalle condizioni meteo. Il prossimo è già fissato per la prossima settimana, il 21 e 22 gennaio a Chioggia, mentre il 3 marzo tornerà ad alzarsi la barriera di San Nicolò. L' APPUNTAMENTO A CHIOGGIA Per Chioggia sarà la prima volta che verrà movimentata l'intera barriera anche se la Capitaneria di Porto, in questo caso, ha imposto di spalmare il lavoro su due giorni, sollevando prima una metà della schiera, poi l'altra. Questo per non fermare i pescherecci che transitano per questa bocca di porto. La conca di navigazione, infatti, che dovrebbe garantire la navigabilità anche con il **Mose** chiuso, non è ancora ultimata. «Le porte sono in lavorazione, contiamo che i lavori siano ultimati per fine anno» spiega Soru. Ed ecco la scelta di lasciare metà bocca aperta. LA FASE DUE Sempre a Chioggia inizierà anche la fase due dei sollevamenti, quella in condizioni meteo avverse. Il Consorzio ha già chiesto alla Capitaneria un'ordinanza aperta che gli consenta di organizzare i test, tutte le volte che si presenteranno le condizioni meteo adatte, con un semplice preavviso di 48 ore. Il tratto di mare interessato sarà comunque limitato. Le quattro paratoie che saranno messe alla prova sono le prime dal lato di Chioggia. La finestra chiesta alla Capitaneria dovrebbe durare fino ad aprile e l'obiettivo dei tecnici di Comar è quello di sfruttare tutte le condizioni meteo avverse. Siamo in un periodo in cui le acque alte sono rare, ma non impossibili. Quel che interessa ai tecnici è avere almeno del mare grosso per testare il comportamento delle paratoie in condizioni simili a quelle che dovranno fronteggiare alla prova dei fatti. LA VERA PROVA Ovviamente quattro paratoie di una schiera di 18, che a sua volta fa parte di un sistema costituito da 78 dighe che si devono muovere insieme, sono solo un primo passo. Quello successivo, e determinante, sarà il sollevamento di tutte e quattro le schiere contemporaneamente. Potrebbe avvenire già quest'estate, che però non è stagione d'acqua alta. La vera prova pare destinata ad essere rinviata all'autunno. (r.br.)





Il Gazzettino

Venezia

) © RIPRODUZIONE RISERVATA.

Piano di sollevamento per le emergenze Fino a ottobre il Cvn da solo non ce la fa

PIANO PER L' EMERGENZA VENEZIA Il commissario straordinario del **Mose**, Elisabetta Spitz, martedì scorso, aveva chiesto tempi rapidi. Entro dieci giorni voleva avere sul tavolo un cronoprogramma accelerato, che garantisse la possibilità di alzare le barriere, in casi di emergenza, già tra sei mesi. Il termine scade domani e al Consorzio Venezia Nuova stanno correndo per rispettare la scadenza. Una bozza di una mezza dozzina di pagine è già pronta e oggi sarà all' esame del Consiglio d' amministrazione del Cvn, per arrivare in tempo sul tavolo del commissario Spitz e del provveditore alle opere pubbliche Cinzia Zincone. Un documento che il commissario si è impegnata, a sua volta, a portare al tavolo informativo in Prefettura. Appuntamento atteso, che a questo punto potrebbe slittare alla prossima settimana. AIUTI ESTERNI I contenuti del cronoprogramma accelerato, o piano per l' emergenza che si voglia chiamare, al momento sono abbastanza stringati. Indicano una serie di date da qui ad ottobre, con le rispettive mancanze nel caso si volesse procedere ad alzare il sistema per un' acqua alta particolarmente disastrosa. Mancanze che ovviamente diminuiscono, mese dopo mese, fino ad ottobre. «Prima di ottobre non ce la facciamo a mettere in azione l' opera, se qualcuno non ci aiuta. Poi dovremmo essere relativamente autosufficienti» spiega l' amministratore straordinario del Cvn, Giuseppe Fiengo. Tra le ipotesi allo studio, c' è anche quella che in caso d' emergenza possa essere previsto l' intervento della Protezione civile, piuttosto che dell' Esercito o dei Vigili del fuoco. Quello che manca per un funzionamento del **Mose**, oltre al completamento degli impianti, previsto per giugno, sono anche le squadre dei tecnici addetti al sollevamento. Ce ne sono una ventina, ma ne servirebbe un centinaio. In questo senso, in una situazione d' emergenza, potrebbero essere programmati degli aiuti esterni. RITARDI Resta il fatto che «siamo fuori dai tempi» come ha ricordato anche ieri il provveditore Zincone. I lavori dovevano essere finiti per fine 2018, se pur con degli impianti ancora provvisori. Poi sarebbero iniziati tre anni di avviamento che sarebbero serviti a provare l' opera in varie condizioni, completando i collegamenti. Ora, se tutto andrà bene, l' avviamento potrebbero iniziare quest' estate, una volta ultimati gli impianti. Per rispettare la scadenza di fine 2021 la fase di avviamento sarebbe ridotta a un anno e mezzo. Una «forzatura» l' ha definita ieri il provveditore. R. Br. © RIPRODUZIONE RISERVATA.



La grande opera a Venezia

Il Mose torna a sollevarsi Positivo il primo test 2020 al Lido

La replica il 3 marzo Poi si andrà a Chioggia con il mare mosso Soddisfatto il sindaco

Dopo gli 'stop and go' dello scorso anno, e soprattutto le acque alte eccezionali di novembre e dicembre, sono riprese ieri le prove generali del **Mose**, il sistema di dighe mobili alle Bocche di porto chiamato a salvare Venezia dalle maree eccezionali. Non l'accelerazione auspicata dopo gli ultimi eventi, culminata con la nomina del 'supercommissario' Elisabetta Spitz, ma si è trattato dei test di sollevamento, già programmati per gli impianti tra l'isola artificiale al centro della Bocca di porto del Lido e la diga di san Nicolò. L'intera barriera composta di 20 dighe mobili si è sollevata, a partire dalle 8 circa, per poi tornare negli alloggiamenti sul fondale alle 12.50. Al test di ieri, dalla 'control room' del Consorzio Venezia Nuova situata nell'isola artificiale, ha assistito il sindaco di Venezia, Luigi Brugnaro, che già il 3 dicembre scorso aveva osservato la precedente prova a Malamocco, anche nella sua veste di commissario straordinario per l'acqua alta. Assieme a lui anche il Provveditore alle opere pubbliche per il Veneto (l'ex Magistrato alle

Acque), Cinzia Zincone, che sovrintende ai passaggi autorizzatori del **Mose**. Si è trattato di una prova 'a mare calmo', con gli impianti di sollevamento provvisori e con un unico compressore ad agire. Tutto si è svolto regolarmente, e una replica del sollevamento completo della diga alla Bocca del Lido è prevista per il 3 marzo prossimo. Soddisfatta la ministra delle Infrastrutture, Paola De Micheli, che dal seminario del Pd nel reatino ha sottolineato che «la prima prova sul **Mose** è andata bene», e che «se si ripresenterà l'emergenza potremo alzare le paratie». «Continueremo l'operazione trasparenza - ha affermato Brugnaro, commentando il test odierno - e a fare pressione perché i lavori si concludano: lo dobbiamo ai cittadini che vivono e lavorano a Venezia». © RIPRODUZIONE RISERVATA.



La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

Le venti dighe mobili sono state alzate alle 8 di ieri mattina, l'operazione seguita dalla control room sull'isola artificiale

Mose, le paratoie superano l'esame al Lido Il ministro: «Ora pronti per le emergenze»

Nuovo test di sollevamento per le paratoie del **Mose**, sempre in condizioni di mare calmo e questa volta è toccato tra l'altra notte e ieri mattina alla "schiera" di quelle della Bocca di porto di Lido, a San Nicolò, che si sono alzate senza intoppi. Soddisfatta la ministra delle Infrastrutture, Paola De Micheli, che dal seminario del Pd nel Reatino ha sottolineato che «la prima prova sul **Mose** è andata bene», e che «se si ripresenterà l'emergenza potremo alzare le paratoie». Al test era presente anche questa volta il sindaco di Venezia Luigi Brugnaro, anch'egli soddisfatto al termine della prova di sollevamento. «Continueremo l'operazione trasparenza», ha affermato Brugnaro, commentando il test, «e a fare pressione perché i lavori del **Mose** si concludano: lo dobbiamo ai cittadini che vivono e lavorano a Venezia. Dimosteremo al mondo che l'opera funziona in gioco c'è la credibilità del Paese. Sono sperimentazioni importanti, non c'è nulla di scontato ma è veramente andato tutto bene». Intanto le prove generali continuano. Ieri si è trattato di uno dei test di sollevamento già programmati per gli impianti tra l'isola artificiale al centro della Bocca di porto del Lido e la diga di San Nicolò. L'intera barriera composta di 20 dighe mobili si è sollevata, a partire dalle 8 circa, per poi tornare negli alloggiamenti sul fondale alle ore 12,50. Al test, dalla control room del Consorzio Venezia Nuova situata nell'isola artificiale, ha assistito appunto Brugnaro, che già il 3 dicembre scorso aveva osservato la precedente prova a Malamocco, anche nella sua veste di commissario straordinario per l'acqua alta. Assieme a lui anche il Provveditore alle opere pubbliche per il Veneto (l'ex Magistrato alle Acque), Cinzia Zincone, che sovrintende ai passaggi autorizzatori del **Mose**. Si è trattato di una prova in condizioni di mare calmo, con gli impianti di sollevamento provvisori e con un unico compressore ad agire. Tutto si è svolto regolarmente, e una replica del sollevamento completo della diga alla Bocca del Lido è prevista per il 3 marzo prossimo. Una volta completata la serie di sollevamenti alla barriera di San Nicolò, le prove del **Mose** proseguiranno alla bocca di porto di Chioggia, e saranno i primi a venire effettuati con mare mosso. Il Consorzio prevede l'innalzamento delle paratoie mobili a gruppi di quattro per volta. Gli impianti in quella Bocca di porto sono già definitivi, con tre compressori di aria già collegati alle dighe e quindi in grado di far alzare velocemente le paratoie. Non è tuttavia l'auspicata "accelerazione" del completamento del sistema: per ogni sollevamento il Consorzio deve presentare un progetto preliminare al Comitato tecnico di magistratura, l'organo predisposto presso il Provveditorato, cui segue la redazione del progetto esecutivo e quindi la richiesta alla Capitaneria di Porto della "finestra" temporale per eseguire i test. Anche sul sollevamento delle dighe mobili in condizioni di emergenza di acqua alta eccezionale simili a quella della tragica notte del 12 novembre scorso, come auspica anche il ministro, si dovrà comunque valutare al momento, per avere la certezza che il sistema di dighe mobili, non ancora pienamente funzionante, non venga messo a rischio. --E. T. © RIPRODUZIONE RISERVATA.



La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

Grandi navi, entro aprile la soluzione e torna in auge il terminal del Lido

Riunione tra i ministri di Ambiente, Infrastrutture e Beni Culturali. Franceschini invita a riconsiderare il "Venis Cruise 2.0"

Enrico Tantucci VENEZIA. Alla ricerca di una soluzione per il terminal alternativo per il passaggio delle grandi navi guadagna punti, almeno nel dibattito ministeriale, il progetto del terminal crocieristico galleggiante di fronte al Lido, "Venis Cruise 2.0" proposto dalla società dell' ex vicesindaco veneziano Cesare De Piccoli e dall' impresa Duferco, che è l' unico ad aver superato fino ad oggi la tagliola della Commissione di valutazione d' impatto ambientale del ministero dell' Ambiente, e che da qualche mese è approdato al consiglio superiore dei Lavori pubblici, per la valutazione di tipo ingegneristico. Un progetto che non piace alle autorità locali, al presidente della Regione Luca Zaia, al sindaco di Venezia Luigi Brugnaro, alla sua collega del Cavallino Roberta Nesto, allo stesso presidente dell' Autorità portuale **Pino Musolino** e che non ha finora convinto neppure le compagnie di crociera. Ma che ora potrebbe essere preso seriamente in considerazione perché è il solo che in questo momento potrebbe andare avanti, portando a una soluzione relativamente rapida il problema delle grandi navi. È quanto emerso dalla riunione congiunta tenuta qualche giorno fa a Roma dai tre ministri competenti, quello delle Infrastrutture Paola De Micheli, quello dell' Ambiente Sergio Costa e quello dei Beni culturali Dario Franceschini, proprio per fare il punto sulla questione grandi navi in vista del prossimo Comitato, che dovrebbe prevederlo all' ordine del giorno. E qui si è registrato lo stallo. Il decreto Clini-Passera, in vigore da anni ma di fatto non applicato, prevede l' allontanamento delle navi dal Bacino di San Marco una volta definito un tracciato alternativo e consente misure transitorie per la limitazione del traffico crocieristico, da assumere da parte della Capitaneria di Porto, solo in questo caso. Ma al di là del terminal galleggiante non ci sono al momento altri progetti presentati e anche quelli di cui si è parlato, lo scavo del canale Vittorio Emanuele e l' attracco per le navi più grandi a Marghera, dovrebbero comunque sottoporsi alla Valutazione d' impatto ambientale e già sotto forma di progetto esecutivo. Nel frattempo infatti la Legge obiettivo è stata sostituita dal nuovo Codice degli appalti, che non prevede più che, come nel caso del "Venis Cruise 2.0", si possa presentare più celermente solo il preliminare. Ma anche le soluzioni transitorie di cui si è parlato in questi mesi, con lo spostamento di alcune navi da crociera a Fusina e Marghera, richiederebbero comunque una Valutazione d' impatto ambientale. In più è ancora fermo il nuovo protocollo fanghi, che dovrebbe consentire lo scavo dei canali portuali. Di qui appunto il blocco e per questo nella riunione interministeriale lo stesso ministro Franceschini avrebbe invitato i colleghi a considerare pragmaticamente la possibilità di mandare avanti l' unico progetto che consentirebbe di sbloccare la situazione e di attuare nel frattempo anche misure transitorie di contenimento del traffico crocieristico, come scritto nel Clini-Passera: appunto il "Venis Cruise 2.0" che prevede appunto la realizzazione di un nuovo terminal per l' ormeggio delle navi da crociera presso la Bocca di Lido ed il trasferimento dei passeggeri e dei bagagli dal nuovo terminal alla Stazione marittima di Venezia attraverso un servizio di motonavi. Questo consentirebbe anche di attuare misure transitorie di contenimento: dalla "spalmatura" degli arrivi delle crociere a tutta la settimana, senza concentrarle solo nel weekend, alla limitazione del numero dei passaggi e del tonnellaggio, con un decreto anche in grado di reggere eventuali ricorsi al



La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

Tar da parte delle compagnie. Allo stesso spostamento a Trieste di una parte degli arrivi previsti in laguna. La riunione tra ministri è stata aggiornata senza prendere ancora una decisione definitiva e il Comitato, per il quale si era parlato di una data del 20 gennaio, slitterà certamente più avanti, a febbraio. Ma la volontà comune è comunque quella di arrivare entro aprile a un provvedimento per la limitazione del passaggio delle grandi navi, perché l'incidente del giugno scorso, che per pura fortuna non si è trasformato in una tragedia, è ancora negli occhi di tutti e nessuno vuole trovarsi nelle condizioni che esso possa tranquillamente ripetersi. --© RIPRODUZIONE RISERVATA.

La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

la grande opera

La consegna è prevista a fine 2021

La consegna dell'opera finita è prevista per la fine del 2021. Dopo l'acqua grande del 12 novembre scorso è ripartita la corsa per ultimare il **Mose**. Sebbene ci siano contenzioni e problemi da risolvere tutti dicono che il tempo sia sufficiente. Resta sul tavolo il nodo di chi dovrà pagare le costose manutenzioni.

PRIMO PIANO
La salvaguardia della laguna

Mose, le paratoie superano l'esame al Lido. Il ministro: «Ora pronti per le emergenze»

di **FRANCESCO DI CARO**

Le paratoie del sistema Mose sono state testate con successo al Lido di Venezia. Il ministro dell'Infrastruttura, Giuseppe Infante, ha annunciato che il sistema è ora pronto per le emergenze. Il test, condotto dalla Marina e dalla Guardia di Finanza, ha dimostrato che le paratoie sono in grado di resistere a forti venti e onde. Il ministro ha sottolineato che il sistema è stato progettato per resistere a eventi eccezionali e che è ora pronto per essere attivato in caso di emergenza. Il sistema Mose è composto da tre barriere a paratoie che si alzano automaticamente in caso di alta marea. Il sistema è stato progettato per resistere a venti di burrasca e onde di altezza superiore a 3 metri. Il ministro ha sottolineato che il sistema è stato progettato per resistere a eventi eccezionali e che è ora pronto per essere attivato in caso di emergenza. Il sistema Mose è composto da tre barriere a paratoie che si alzano automaticamente in caso di alta marea. Il sistema è stato progettato per resistere a venti di burrasca e onde di altezza superiore a 3 metri.

COMPLACENZE
SIMENON
LE SIGNORINE DI CONCARNAU
LA STRADA DEL DESTINO.
IL SIGNORINE DI CONCARNAU
IN EDICOLA, IL VOLUME "LE SIGNORINE DI CONCARNAU"
GEDI il migliore la collana la NINA Gamba Alpi

La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

Prossimo test a Chioggia con il mare mosso

VENEZIA. Dopo il test di innalzamento delle paratoie alla Bocca di porto San Nicolò, che si è svolto ieri e prevede una replica il 3 marzo prossimo, le prove del **Mose** proseguiranno alla Bocca di porto di Chioggia, e saranno i primi con mare mosso. Il test più importante per saggiare il comportamento delle paratoie e la loro tenuta proprio in condizioni di vento e di marea più difficili. Lo prevede il crono programma dei lavori già fissato dal Consorzio Venezia Nuova. In questo caso, il Consorzio chiederà alla Capitaneria di Porto un'ordinanza «a date aperte» per i prossimi 4 mesi, con la possibilità di chiedere un preavviso al sollevamento di 48 ore legato alle condizioni del mare. Nella nuova sperimentazione di Chioggia, il Consorzio prevede l'innalzamento delle dighe mobili a gruppi di quattro per volta. Gli impianti in questa Bocca di porto sono già quelli definitivi, con tre compressori di aria già collegati alle dighe e quindi in grado di far funzionare il **Mose** nella configurazione definitiva. Non si tratta tuttavia dell'auspicata «accelerazione» del completamento del sistema, che ha portato alla nomina da parte del Governo del commissario sbloccanti Elisabetta Spitz. Il Consorzio procede ancora secondo le procedure in atto, che per ogni sollevamento prevedono la presentazione di un progetto preliminare al Comitato tecnico di Magistratura, l'organo predisposto presso il Provveditorato, cui segue la redazione del progetto esecutivo, e quindi la richiesta alla Capitaneria di Porto della "finestra" temporale per eseguire i test. --



VENEZIA ITALIA

Il Mose funziona "Alla prossima emergenza su le paratie"

Dopo gli "stop and go" dello scorso anno, e soprattutto le acque alte eccezionali di novembre e dicembre, sono riprese stamani le prove generali del **Mose**, il sistema di dighe mobili alle Bocche di porto chiamato a salvare Venezia dalle maree eccezionali. Non l'accelerazione auspicata dopo gli ultimi eventi, culminata con la nomina del Supercommissario Elisabetta Spitz, ma si è trattato dei test di sollevamento, già programmati per gli impianti tra l'isola artificiale al centro della Bocca di porto del Lido e la diga di San Nicolò. L'intera barriera composta di 20 dighe mobili si è sollevata, a partire dalle 8, per poi tornare negli alloggiamenti sul fondale alle 12.50. «La prima prova sul **Mose** è andata bene, se si ripresenterà l'emergenza potremo alzare le paratie» per contrastare l'acqua alta a Venezia, ha annunciato la ministra delle Infrastrutture, Paola De Micheli.

7N LA GIORNATA IN SETTE NOTIZIE

IMPEACHMENT

Via al processo a Trump, secento sul testino!

WASHINGTON, 14 GENNAIO. Il presidente Usa Donald Trump è stato accusato di aver abusato dei poteri. Il Congresso ha votato per avviare il processo di impeachment. Il Senato si riunirà mercoledì per decidere se accusare il presidente.

VENEZIA

Il Mose funziona "Alla prossima emergenza su le paratie"

VENEZIA, 14 GENNAIO. Le prove generali del sistema Mose alle Bocche di Porto del Lido sono andate a buon fine. Le 20 dighe mobili si sono sollevate alle 8 e sono tornate in sede alle 12.50. La ministra delle Infrastrutture, Paola De Micheli, ha annunciato che se si ripresenterà l'emergenza, il sistema sarà pronto a intervenire.

MATERIA

Uscita la barchetta e dava schiaffi ai bambini Maestro sospesa

ROMA, 14 GENNAIO. Un insegnante di una scuola di Matera è stato sospeso per aver picchiato un bambino. Il video è stato diffuso sui social media e ha suscitato un'ondata di indignazione.

FRANCIA

Il regista Bragga fermato per molestie a una sua attrice

PARIGI, 14 GENNAIO. Il regista francese Jean-Louis Bragga è stato fermato per molestie sessuali. L'accusa è stata avanzata da una sua attrice.

CATANIA

Pavisti sicuri per le navionig i migranti vanno in quattro Paesi

CATANIA, 14 GENNAIO. I servizi di sicurezza hanno fermato quattro persone sospette di traffico di migranti. Le vittime sono state trasferite in quattro paesi.

Libero

Venezia

I canali non vengono dragati e le portacontainer si fermano a Trieste

Proprio quando il Mose funziona le navi cinesi lasciano Venezia

Il Mose funziona. Ma nel giorno in cui arriva la tanto attesa conferma dal test svolto sull'intero tratto sud della barriera, le navi cinesi lasciano il porto di Venezia. La Ocean Alliance, che raggruppa le maggiori compagnie portacontainer al mondo ha annunciato la decisione di abbandonare Venezia come porto d'arrivo della «via della seta». Che finirà così a Trieste. Ironia della sorte la comunicazione è arrivata proprio nel giorno in cui si è svolta la prima prova di sollevamento delle 20 paratoie del Mose alla Bocca di porto del Lido San Nicolò, la più profonda, situata nel canale dove passano le navi da crociera. Le paratoie, che erano state alzate dalle 8 alle 9,30, successivamente sono state tutte regolarmente riabbassate nei loro alloggiamenti. Si è trattato di una prova con mare calmo, con gli impianti di sollevamento provvisori e con un unico compressore funzionante. Per il prossimo 3 marzo è previsto un test analogo, dovrebbero quindi seguire test successivi a scadenze precise. Da fine giugno verranno completati i collegamenti di tutte le dighe mobili e così da quella data sarà possibile attuare il test di tutto il sistema Mose alle tre dighe di porto (Chioggia, Malamocco e Lido). Purtroppo, sempre ieri, i big cinesi della Via della seta hanno annunciato l'esclusione dello scalo di Venezia dalle rotte dei container. A darne notizia il presidente del porto, **Pino Musolino**. «È da mesi che diciamo che se non ci fanno dragare i canali le navi non arrivano», spiega **Musolino** alla Nuova Venezia, «è un dolore auto-inflitto, una situazione che grida vendetta». E che rischia di avere gravi conseguenze sulle attività del Porto. La rinuncia dei cinesi è dovuta al fatto che senza il dragaggio dei canali, le navi portacontainer con pescaggio superiore ai 10 metri e 60 centimetri non possono più fare scalo a Venezia. Per il 2020 erano previsti 52 ingressi in porto, con provenienza Shanghai, Ningbo, Pusan, Shekou e Singapore. Ogni «toccata», in termini di fatturato vale circa un milione di euro. A.B.



La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

LA SENATRICE VANIN (M5S)

«Il nuovo protocollo Fanghi? I documenti erano incompleti»

«L'aggiornamento deve andare avanti rapido ma serve riflessione generale sui limiti della laguna». E intanto i sindacati preparano lo sciopero

marghera. «L'aggiornamento del protocollo fanghi deve andare avanti rapido, ma fino ad ora è stato gestito in modo che definirei leggero, perché la documentazione inviata al ministero dell' Ambiente sui prelievi da parte del Provveditorato alle opere pubbliche era incompleta». Lo dice la senatrice del Movimento Cinque Stelle, Orietta Vanin, intervenendo sul dibattito che si è aperto in questi giorni sull' accessibilità al **Porto** dopo che l' Ocean Alliance (che riunisce le più importanti compagnie per il trasporto di container) ha annunciato di aver rinunciato alla toccata di Venezia. La linea diretta dalla Cina, con le sue navi da 6.500 Teu, non arriveranno più a Venezia. Un fatto che, secondo il Movimento Cinque Stelle, va colto anche come momento di riflessione sul ruolo che il **Porto** potrà avere nei prossimi anni nei traffici internazionali di merci e container. A partire da una premessa: «Il gigantismo navale è inconciliabile con l' ambiente della laguna di Venezia». Da parte dei Cinquestelle quindi c' è il no secco alla scavo dei canali. «Non possiamo pensare di sventrare ulteriormente la laguna», dice Vanin, «e considerando che l' attività che l' attività del **Porto** dovrà essere coordinata con quella del Mose bisognerà aprire una riflessione più ampia. Devono essere gli esperti degli istituti di ricerca a dire qual è il limite per il **Porto**, con l' obiettivo della salvaguardia della laguna e della città». Ma, in questo caso, si sta parlando dell' escavo ordinario dei canali, per portarli a quanto previsto dal piano regolatore portuale. «Si può fare a patto che ci sia chiarezza sullo stato di inquinamento dei fanghi. Ma la documentazione arrivata al ministero dell' Ambiente era carente». Circostanza emersa giovedì scorso in un incontro avuto tra la senatrice, il ministro dell' Ambiente Sergio Costa e il ministro dei rapporti con il Parlamento, Federico d' Incà. E intanto - mentre ieri i vertici del **Porto** hanno accolto una delegazione di giornalisti cinesi - le organizzazioni sindacali si preparano a una mobilitazione. La prossima settimana - martedì o mercoledì - è previsto un incontro con tutti i delegati della Cgil, e a seguire, d' intesa con i rappresentanti delle altre sigle, sarà deciso cosa fare. -F.Fur.



La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

Il Porto libera le aree, decollano i progetti

Ok alla programmazione comunale lungo via Fratelli Bandiera e nell' area del Vega e del PalaExpo. Ma la zona dei Pili non c' è

Francesco FurlanMARGHERA. In attesa di raggiungere un accordo con il Comune sulle aree di confine tra porto e città (all' interno dell' ambito portuale ma con programmazione urbanistica da affidare al Comune), il Porto di Venezia ha già deciso di "liberare" alcune aree non più strategiche per lo sviluppo portuale. E per farlo ha redatto un decreto con il quale sancisce, di fatto, il via libera alla pianificazione urbanistica comunale. Le aree liberateLe aree individuate sono quelle che «avendo perso la loro valenza portuale, saranno sicuramente ricomprese tra le aree di interazione porto-città», «fermo restando la possibilità di individuarne ulteriori in sede di confronto con l' amministrazione comunale». Nella mappa c' è l' area del Vega e del palaExpo (tra via della Libertà, il canale Brentella e via delle Industrie), l' asta di via Fratelli Bandiera (ma non quella di via dell' Elettricità) e un ambito tra via dell' Atomo e via dell' Elettricità (la zona del mercato ortofrutticolo e della nuova piscina, in costruzione). E il palazzetto ai Pili?Non c' è l' area dei Pili, quella di proprietà, attraverso la società Porta di Venezia, del sindaco Luigi Brugnaro sulla quale vuole realizzare, come ha confermato aprendo la sua campagna elettorale, il nuovo palazzetto dello sport. Non c' è anche se, in passato, l' autorità portuale l' aveva già definita non strategica per le proprie attività, impegnandosi a cederla al Comune. E' probabile quindi che l' area dei Pili dovrà entrare a far parte del Piano al quale stanno lavorando Porto e Comune. Il decreto firmato l' altro giorno dal presidente del Porto, **Pino Musolino**, ricorda infatti c' è la possibilità di individuare ulteriori ambiti «in sede di confronto con l' amministrazione comunale». Il criterioIl decreto infatti riguarda i compendi su «cui insistono opere in contrasto con il vigente Piano regolatore portuale per Porto Marghera e, viceversa, conformi alla pianificazione comunale». Aree per le quali sono già stati presentati progetti di riqualificazione all' Autorità portuale che tuttavia risultavano - ora con il decreto non più - incompatibili con la pianificazione portuale. Grazie al decreto infatti il Porto riconosce che «gli obiettivi e le strategie di sviluppo sono adeguabili a quelli individuati dalla vigente pianificazione comunale». Hotel e supermercato Tra i progetti sbloccati quindi - stando alla mappa allegata al decreto - ci sono quello del supermercato sotto i 2500 metri quadrati vicino al centro sociale Rivolta. A proporre la realizzazione, in un' area di proprietà della Finint (Finanziaria Internazionale), il gruppo Unicomm, società della grande distribuzione che ha marchi come Emisfero, Familia, Mega ed Emi. Il Porto aveva bocciato il progetto, presentando ricorso al Tar contro il permesso rilasciato dal Comune. Un ricorso che, a rigor di logica, ora dovrebbe essere ritirato dall' Autorità portuale. Altro intervento riguarda l' ex fabbrica Galileo, sempre lungo via Fratelli Bandiera, dove la società Cucada vuol realizzare, tra le altre cose, un ostello da 500 posti e nuovi spazi commerciali (un mercato). Non c' è invece nella mappa l' area dell' albergo presentato dalla società Porta Venezia in via della Pila, dove è previsto un investimento tra i 35 e i 40 milioni di euro. --© RIPRODUZIONE RISERVATA.



Il Nautilus

Venezia

L' IMPATTO ECONOMICO E SOCIALE DEL SISTEMA PORTUALE VENETO

Giovedì 23 gennaio a partire dalle ore 9:30 nella Venezia Heritage Tower di Marghera si terrà la presentazione dello studio **L' IMPATTO ECONOMICO E SOCIALE DEL SISTEMA PORTUALE VENETO**, frutto della collaborazione tra **Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale** e Camera di Commercio Venezia Rovigo, in accordo con Unioncamere Veneto e con il patrocinio del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. Nel corso dell' incontro saranno messi in luce i vantaggi economico-sociali derivanti dalle sinergie tra **sistema portuale** e territorio emersi da una ricerca svolta con metodi innovativi. Programma: ore 10:00 Saluti istituzionali Giuseppe Fedalto - Presidente Camera di Commercio di Venezia Rovigo Mario Pozza - Presidente Unioncamere del Veneto Rappresentante del Comune di Venezia Elisa De Berti - Assessore ai lavori pubblici, infrastrutture e trasporti della Regione del Veneto ore 10.40 Relazione tecnica 'L' Impatto economico e sociale del **sistema portuale** veneto' Andrea Favaretto - Centro Studi Sintesi Federico Della Puppa - Smart Land ore 11:20 Tavola Rotonda Stefano Micelli - Università Ca' Foscari di Venezia Alessandro Panaro- Studi e ricerche per il Mezzogiorno Antonello Fontanili - Direttore Uniontrasporti ore 12:10 Relazione strategica: 'Potenzialità e sfide del **sistema portuale** veneto' Pino Musolino - Presidente **Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale** ore 12:45 Conclusioni Come raggiungere la Venezia Heritage Tower



L'impatto del sistema portuale veneto

Studio presentato il 23 Gennaio a Venezia Heritage Tower di Marghera

Massimo Belli

image_pdfimage_print VENEZIA L'impatto economico e sociale del Sistema portuale veneto è il titolo dello studio che sarà presentato giovedì 23 Gennaio a partire dalle ore 9,30 nella Venezia Heritage Tower di Marghera. Si tratta di un articolato ed approfondito lavoro, frutto della collaborazione tra Autorità di Sistema portuale del Mare Adriatico settentrionale e Camera di Commercio Venezia Rovigo, in accordo con Unioncamere Veneto e con il patrocinio del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. Nel corso dell'incontro saranno messi in luce i vantaggi economico-sociali derivanti dalle sinergie tra sistema portuale e territorio emersi da una ricerca svolta con metodi innovativi. Dopo i saluti istituzionali, portati da Giuseppe Fedalto, presidente Camera di Commercio di Venezia Rovigo; Mario Pozza, presidente Unioncamere del Veneto e da Elisa De Berti, assessore ai Lavori pubblici, infrastrutture e trasporti della Regione del Veneto, ci sarà la presentazione della relazione tecnica. Secondo il programma, intorno alle ore 10,40, Andrea Favaretto del Centro Studi Sintesi e Federico Della Puppa di Smart Land, illustreranno ai presenti la relazione L'Impatto economico e sociale del sistema portuale veneto. A seguire, dopo le 11, una tavola rotonda che vedrà la partecipazione di Stefano Micelli, Università Ca' Foscari di Venezia; Alessandro Panaro, responsabile servizio Maritime & Energy di Studi e ricerche per il Mezzogiorno (Srm) e Antonello Fontanili, direttore Uniontrasporti. Sarà poi il presidente dell'Autorità di Sistema portuale del Mare Adriatico settentrionale, Pino Musolino a prendere la parola e presentare Potenzialità e sfide del sistema portuale veneto.



Presentazione dello studio, l' impatto economico e sociale del sistema portuale veneto

giovedì 23 gennaio a partire dalle ore 9:30 nella Venezia Heritage Tower di Marghera si terrà la presentazione dello studio **L' IMPATTO ECONOMICO E SOCIALE DEL SISTEMA PORTUALE VENETO**, frutto della collaborazione tra **Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale** e Camera di Commercio Venezia Rovigo, in accordo con Unioncamere Veneto e con il patrocinio del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. Nel corso dell' incontro saranno messi in luce i vantaggi economico-sociali derivanti dalle sinergie tra **sistema portuale** e territorio emersi da una ricerca svolta con metodi innovativi. La stampa è invitata a partecipare, richiediamo gentilmente una conferma della presenza per riservare il posto. Programma: ore 10:00 Saluti istituzionali Giuseppe Fedalto - Presidente Camera di Commercio di Venezia Rovigo Mario Pozza - Presidente Unioncamere del Veneto Rappresentante del Comune di Venezia Elisa De Berti - Assessore ai lavori pubblici, infrastrutture e trasporti della Regione del Veneto ore 10.40 Relazione tecnica "L' Impatto economico e sociale del **sistema portuale veneto**" Andrea Favaretto - Centro Studi Sintesi Federico Della Puppa - Smart Land ore 11:20 Tavola Rotonda Stefano Micelli - Università Ca' Foscari di Venezia Alessandro Panaro- Studi e ricerche per il Mezzogiorno Antonello Fontanili - Direttore Uniontrasporti ore 12:10 Relazione strategica: "Potenzialità e sfide del **sistema portuale veneto**" **Pino Musolino** - Presidente **Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale** ore 12:45 Conclusioni.



Informazioni Marittime

Venezia

A Venezia sale il pescaggio. Ocean Alliance cancella la toccata

Nella nuova rotazione dei servizi operativi da aprile ci sono Genova, La Spezia e Trieste. Musolino: "Persi 50 milioni per l' economia portuale"

A partire da aprile Ocean Alliance, alleanza formata da Cma Cgm, Cosco Shipping, Evergreen e Orient Overseas Container Line, non scalerà più Venezia a causa dell' insabbiamento dei fondali. Il pescaggio si innalza, il dragaggio è colpito da una cronica lentezza dei processi autorizzativi e nel frattempo alcuni armatori sono costretti a cancellare la call perché le loro navi non possono entrare. La notizia arriva in occasione della pubblicazione della rotazione dei nuovi servizi, presentati la settimana scorsa dal consorzio e operativi da aprile. Per il porto di Venezia la mancata toccata, come spiega oggi al Sole 24 Ore **Pino Musolino**, presidente dell' Autorità portuale della Laguna, è un' importante perdita economica per la manifattura veneta e lombarda. «Abbiamo già perso - spiega - 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 abbiamo lanciato nel corso degli ultimi anni».

Musolino si riferisce al lungo iter burocratico per avviare i dragaggi manutentivi, i cui fondi «ci sono - spiega - e se arriverà presto il via libera all' individuazione dei siti di conferimento dei sedimenti escavati, potremmo tornare al pescaggio necessario per far arrivare in tranquillità le navi container entro l' estate 2020». I fondi sono pari a 23 milioni di euro e la profondità minima da raggiungere è di 11,5 metri. Ma il ministero dell' Ambiente, riferisce sempre il Sole 24 Ore, non ha ancora varato il protocollo per smaltire i fanghi. Il servizio che, almeno fino a quest' estate, non scalerà Venezia è l' AEM6, che collega Cina, Sud Est Asiatico e Mediterraneo. Ocean Alliance approda anche a Genova, La Spezia e Trieste, scali che, sempre a partire da aprile, saranno serviti dai servizi AEM1 (Genova e La Spezia), AEM2 (La Spezia), AEM6 (Trieste). Battezzata "Day4 Product", la nuova rete di servizi di Ocean Alliance - consorzio operativo, secondo gli accordi fino al 2027 - impiegherà 325 navi, di cui 112 di Cma Cgm, con una capacità di carico complessiva di 3,8 milioni di TEU. 38 servizi complessivi, 19 sono transpacifici, 7 Asia-Europa, 4 Asia-Mediterraneo, 4 Asia-Medio Oriente, 2 transatlantici (Nord Europa-East Coast USA-Golfo del Messico), 2 Asia-Mar Rosso.



Il Secolo XIX (ed. Savona)

Savona, Vado

L'ipotesi: carbone sui treni per evitare il viavai dei Tir

Giovanni Vaccaro La presenza di decine di camion che fanno la spola tra il porto di Savona e i depositi di Cairo tiene sotto ai riflettori le proposte di spostare almeno una parte dei carichi di carbone su treno. Un' esigenza accentuata da lunedì scorso, dopo l' arrivo della nave "Carolina Bol ten" e dall' attesa per il successivo carico di carbone in arrivo via mare, che sarà destinato a Italiana Coke. A causa del blocco di Funivie, il carbone scaricato nel Terminal Alti Fondali viene inviato in Valbormida su camion che effettuato quattro viaggi al giorno attraversando Savona e i comuni dell' entroterra, viaggiando nel centro città e sulla strada provinciale 29 del Cadibona. La prima proposta di valutare il ricorso al treno era stata lanciata dalla Filt-Cgil. Ora le amministrazioni locali della Valbormida stanno sondando la possibilità di coinvolgere Mercitalia, la compagnia del Gruppo Ferrovie dello Stato specializzata nel trasporto merci, che avrebbe mezzi e personale pronti a intervenire. I nodi che frenano l' iniziativa sono tecnici e riguardano le fasi di trasferimento del carbone dalla banchina al treno e di scarico una volta a Cairo, ma anche la necessità di adeguamento della linea, che può sopportare il passaggio di convogli fino a mille tonnellate, e del terminal di arrivo. Il presidente regionale di Italia Nostra, Roberto Cuneo, spinge a sua volta per dirottare i carichi via ferrovia, anche abbandonando definitivamente le Funivie: «Probabilmente costerebbe meno come investimento e come costo di gestione - spiega Cuneo -, si dovrebbe attrezzare il parco di Cairo con un "ribalta carri", impianto che è comune nelle cokerie, per svuotarli in modo efficace. È da ricordare che le funivie, cui siamo tutti sentimentalmente affezionati, son uno strumento obsoleto che campa di soldi statali fino a che ce ne saranno. La ferrovia invece, che l' **Autorità portuale** ha sostanzialmente eliminato, visto che anche le granaglie erano movimentate col treno e sono state spostate su strada, ha un potenziale di crescita. A Savona sarebbe doveroso utilizzare il treno. Inoltre la ferrovia è già adeguata, a parte il sistema ribalta carri, per il traffico richiesto. Senza contare che per uno sviluppo complessivo anche a Vado saranno necessari investimenti». -



Il Secolo XIX (ed. Savona)

Savona, Vado

Merci sui binari, arriva Railpool Obiettivo il 40% dei traffici

Uno dei più importanti operatori ferroviari sta per sbarcare a Savona -Vado, attirato dallo sviluppo portuale. Il nuovo assetto societario di Locoitalia, società specializzata nel noleggio di locomotive e treni merci, porterà come conseguenza lo spostamento della sede da Genova a Savona oppure Vado. L'obiettivo è agevolare gli accordi con i clienti che intendono entrare nel promettente business della logistica da e per la piattaforma portuale "Vado Gateway" di Apm-Maersk e intercettare quel 40% di merci che dovranno viaggiare su treno, magari ritagliando quote ulteriori. Locoitalia è la prima "rosco" (rolling stock company) ita liana, ossia una società che acquista locomotori e vagoni per poi offrirli in leasing alle compagnie che svolgono il servizio di trasporto. È stata costituita nel 2017 da Ferrovie Nord Milano (51%) e da due aziende ciascuna al 24,5%: Fuorimuro Servizi Ferroviari Portuali (concessionaria per le manovre ferroviarie all'interno del porto di Genova) e Tenor (altra società genovese già operativa in Fuorimuro). Alla guida è stato scelto come amministratore delegato l'ingegnere savonese Alberto Lacchini, già responsabile commerciale operatori privati nella sede di Bombardier Transportation Italy a Vado. A fine dicembre Ferrovie Nord ha ceduto la quota di controllo al colosso tedesco Railpool, che, sempre restando in società con Fuorimuro, entra così nel mercato italiano del noleggio di rotabili ferroviari. Railpool ha colto l'occasione per scommettere sui nuovi sviluppi dei traffici portuali nel Savonese e quindi ha dato il via allo spostamento della sede della società a Vado o Savona. La scelta finale sarebbe ancora top secret, ma le opzioni con fasci di binari adeguati non sono molte: le aree di Parco Doria a Savona oppure gli spazi dell'ex scalo merci di Vado, che tra l'altro sarà ripristinato e utilizzato per agevolare la composizione dei treni merci in uscita dalla piattaforma. Oltre al 40% di merci da smistare su treno, è calcolato che la restante quota da far viaggiare su camion richiederebbe da 500 a 800 mezzi, quando la piattaforma sarà a regime. Un panorama che interessa gli operatori ferroviari specializzati nel settore delle merci, che quindi potrebbero valutare l'affitto di locomotori e vagoni per integrare la flotta. - G. V.



Doppio appuntamento con "Musica in Porto": a Vado Ligure concerto per grandi e piccini

Venerdì 17 gennaio, alle 21, 'Musica in Porto' approderà a Vado Ligure per inaugurare il nuovo anno all' insegna della musica.

A due passi dal porto, tra mare e monti, si terrà il concerto conclusivo della rassegna concertistica che ha riunito sotto comune denominatore economia marittima, musica e spettacolo in un format radicato sul territorio grazie alla proficua collaborazione tra Comune di Vado Ligure, Regione Liguria e aziende sponsor. E così, dopo il successo degli appuntamenti ai Magazzini del Caffè Pacorini e sulla motonave Mega Express Two di Corsica Ferries, 'Musica in Porto' approderà alla Baia dei Pirati, via Aurelia 91 Vado Ligure , con il doppio programma Natale in Porto - Musica...dalla città al mare . (L' appuntamento era previsto il giorno 20 dicembre e rinviato a causa del maltempo) Il concerto serale con protagonista il ' Valeria Bruzzone Quartet ' sarà preceduto, alle 11, dall' anteprima per le scuole di Vado Ligure con il divertente ' Mal d' Estro Quartet ' composto da Mauro Barbieri, vocalist; Claudio Massola, clarinetti e flauti dritti; Bruno Giordano, saxofoni e clarinetto; Alessandro Delfino, pianoforte. Il concerto sancirà la collaborazione tra amministrazione, Orchestra Sinfonica di Savona e scuole del comprensorio.

Lo spettacolo serale, invece - aperto al pubblico previa prenotazione - vedrà la cantante Valeria Bruzzone, Claudio Massola, Bruno Giordano e Alessandro Delfino cimentarsi in virtuosismi, improvvisazioni e arrangiamenti originali tra musica classica e moderna, swing popolare e jazz, dando vita a un linguaggio piacevolmente adatto alla filosofia di 'Musica in Porto'. Da sempre l' obiettivo del quartetto è interpretare in chiave originale i brani scelti, per divertirsi insieme al pubblico con uno spettacolo dinamico, accattivante e fortemente legato alla tradizione del territorio. "Il progetto 'Musica in Porto' è in continua evoluzione, come tutte le iniziative promosse dall' Orchestra. Tante le idee e le realtà coinvolte, in primis Regione Liguria, peraltro protagonista della presentazione che si è svolta nella Sala della Trasparenza a Genova, alla presenza dell' assessore regionale Ilaria Cavo, del segretario generale Giampellegrini e dell' assessore di Vado Ligure Ennio Rossi - spiega Claudio Gilio , presidente e direttore Orchestra Sinfonica di Savona - ci riteniamo soddisfatti di questa edizione e siamo pronti a esportare il progetto con nuove collaborazioni. Un grazie speciale alla società Baia dei Pirati per l' ospitalità". Il concerto è gentilmente offerto dalle aziende sponsor dell' iniziativa e dal Comune di Vado Ligure. Posti limitati, è gradita la prenotazione al numero 019.824663; email: info@orchestrasavona.it , ufficiostampa2@orchestrasavona.it .



Il Secolo XIX

Genova, Voltri

Il porto dai califfi ai mohicani

Riccardo Degl' Innocenti La scomparsa di Roberto D' Alessandro (presidente del Consorzio autonomo del porto dal 1984 al 1988) è l' occasione per rievocare quel periodo che divise la città. D' Alessandro voleva riorganizzare il porto come un' azienda per fare fronte al container che stava cambiando il ruolo geografico e produttivo dei porti. Genova era l' anello debole per i tempi e i costi di transito. I responsabili erano indicati nella gestione pubblica e nel monopolio del lavoro della Compagnia. Sinché il progetto di D' Alessandro rimase sulla carta filò liscio. Il conflitto si accese quando si tentò di privare la Compagnia dell' autonomia. Questo accese gli scioperi e il progetto tramontò. Fino a che nell' 89 il ministro Prandini non intervenne con i decreti, risvegliando il conflitto ma aprendo la strada alla riforma portuale. Alla fine del 1986 uscì un articolo di Giorgio Bocca intitolato: «Che tesoro quelle navi per i sultani del porto». L' epiteto era per i portuali: «Questa volta non ci sono santi, o finisce sulle banchine il potere assoluto dei portuali o va definitivamente alla malora il porto». Quell' epiteto divenne il leit motiv di una campagna pro D' Alessandro contro la Compagnia, che le categorie economiche commissionarono a un' agenzia americana, la Hill+Knowlton Strategies. I temi su cui si impervia erano due: "la crisi del porto", per l' informazione economica, e "i califfi del porto", per quella di costume. Si accese un dibattito sulla liceità professionale dell' iniziativa, mentre su quella legale si appurò che il finanziamento proveniva esclusivamente dai privati. Nel 1989 Bocca tornò con un articolo in cui l' epiteto cambiava: «Come i mohicani un' inutile battaglia contro il tempo». La chiave era nella svolta di Prandini di forzare le norme verso una riforma che la Corte di giustizia avrebbe reso ineludibile. Stava altresì nell' incalzare dei nuovi paradigmi di trasporto che sottraendo senza appello il lavoro dei portuali ne minavano il potere. Come scrisse anni dopo Bruno Musso che da armatore e terminalista aveva affrontato la Compagnia: «La banchina è riserva "coman che", non conta la legge ma la capacità di controllare il territorio». Venendo a mancare il lavoro in stiva sostituito dalle gru pacheco i portuali avrebbero perso il controllo del porto. La Compagnia aveva vinto la battaglia con D' Alessandro ma alla fine perse la guerra? I portuali erano consapevoli del futuro che li attendeva, avevano anche denunciato la debolezza degli investimenti e promosso un' autoriforma organizzativa e professionale. Ma non avrebbero permesso che la riforma avvenisse con il sacrificio solo del lavoro: il progresso andava coniugato con i diritti in modo che pure i lavoratori godessero i frutti dello straordinario aumento di produttività promesso dai container. Nei ricordi di D' Alessandro si legge che l' attuale successo del porto è stato possibile grazie al suo coraggio. Grazie alla scomparsa dei califfi e dei mohicani. A ben vedere gli indiani ci sono ancora. Non più chiusi nella riserva di manodopera, operano in tutto il porto, dipendenti dei terminal e soci della Compagnia, e l' unione delle tribù garantisce i record di produttività al Psa di Pra', il più grande terminal d' Italia. Come ieri lavorano e lottano per trarne il maggiore beneficio economico e sociale, con la coscienza di partecipare alla gestione di un porto che resta pubblico e dell' antagonismo con gli interessi degli azionisti delle imprese. Ma anche per il controllo delle banchine, per evitare che siano territorio di caccia di lavoro precario e insicuro da parte di autentici sultani che non conoscono alcun interesse generale che limiti le loro brame di profitto.



Il Secolo XIX

Genova, Voltri

* esperto di lavoro portuale.

Fincantieri, trova casa a Genova l'intesa con i francesi di Naval Group

Debutta Naviris con il suo primo Consiglio. Presidente della joint venture è l'ad del gruppo Giuseppe Bono Subito operativi nella ricerca e sviluppo e nei progetti innovativi. Allo studio una nuova corvetta europea

di Massimo Minella Il primo passo era stato l'acquisto della maggioranza dei cantieri di Saint Nazaire che i coreani di Stx erano stati costretti a cedere al miglior offerente. Si era allora fatta avanti in solitaria Fincantieri che aveva acquistato la maggioranza degli stabilimenti navali bretoni. Ma se la presenza coreana in casa francese non aveva mai rappresentato un problema, l'avanzata italiana in Bretagna non era stata digerita. E il presidente Macron aveva benedetto la nazionalizzazione del cantiere. Saint Nazaire diventava così al cento per cento francese, con gli italiani vittoriosi nella competizione economica ma sconfitti dalla politica. Da lì, da quel punto più basso delle relazioni fra i due Paesi sul fronte della cantieristica navale, bisogna partire per arrivare fino a ieri, con la prima riunione operativa di Naviris, la joint venture tra Fincantieri e Naval Group che sancisce l'alleanza fra i due gruppi (e i due Paesi) nella cantieristica militare. Sede a Genova, presidenza affidata all'ad di Fincantieri Giuseppe Bono, Naviris ha tenuto ieri il suo primo cda ed è immediatamente operativa. Si dovrà attendere ancora un po', invece, per la stessa alleanza italo- francese sul fronte delle crociere. Perché nel frattempo le diplomazie hanno ritrovato l'intesa, ma l'Antitrust Europeo ha chiesto ancora un po' di tempo per verificare che il matrimonio Fincantieri- Stx nel campo delle crociere non determini un abuso di posizione dominante. La tesi di Fincantieri è nota e peraltro condivisa anche dalla commissione europea (con l'ex premier Paolo Gentiloni oggi nel ruolo chiave all' Economia): il confronto non può essere interno all' Europa, ma a livello globale, quindi fra continenti. Per la risposta si dovrà attendere ancora un po'. Avanti allora con il fronte militare, che dovrebbe tradursi presto in progetti concreti. In fondo, è più semplice. È lunga infatti la collaborazione fra Italia e Francia, più che ventennale. Naval Group e Fincantieri già negli anni Novanta hanno collaborato al programma di cacciatorpediniere per la difesa aerea Horizon (quattro navi) e a quello ancor più robusto delle fregate multi- missione Fremm in corso dal 2005 (venti navi). Via libera quindi a una iniziativa congiunta che questa volta va oltre la collaborazione e si traduce in una società paritetica che ha la sua sede principale a Genova e una controllata a Ollioules. Il team di Naviris si concentrerà su progetti bilaterali e di export. «Per sottolineare la volontà strategica e di sviluppo che Fincantieri e Naval Group assegnano all' operazione - spiega una nota congiunta - a Giuseppe Bono è stata assegnata la presidenza ed Hervé Guillou è membro del consiglio di amministrazione. Claude Centofanti, Chief Executive Officer, ed Enrico Bonetti, Chief Operational Officer, guideranno la società. Le società sono rappresentate in modo paritetico nel cda». La joint venture è subito operativa con le prime iniziative che verranno messe a punto in quattro aree- chiave: progetti comuni di ricerca e sviluppo, capacità di offerta in tutto il mondo, prime contractorship e design **authority**, ottimizzazione del Procurement. Si lavorerà insieme sull' export e si metteranno a punto iniziative comuni franco-italiane, come i primi studi per l' ammodernamento di "mezza vita" dei cacciatorpediniere classe Horizon francesi e italiani, oltre a progetti europei, come lo sviluppo di una Corvetta europea per il pattugliamento di nuova generazione. « Siamo grati ai nostri governi per l' incondizionato sostegno ricevuto per la creazione di un nuovo



La Repubblica (ed. Genova)

Genova, Voltri

leader europeo nel settore strategico della difesa navale. Insieme accelereremo il nostro progresso tecnologico e manterremo i nostri principali fattori di differenziazione combinando le nostre capacità di ricerca e sviluppo, rinnovando i prodotti a vantaggio dei nostri clienti. Naviris apre la strada per la costruzione di una vera difesa navale europea » dichiarato i due ceo di Fincantieri e Naval Group, Giuseppe Bono e Hervé Guillou.

Spostamento depositi chimici da Multedo, manca ancora relazione tecnica

L'assessore comunale Matteo Campora ha specificato che la discussione si farà una volta che verrà consegnato il documento

«Non abbiamo ancora l'identificazione dell'area, manca il documento tecnico chiesto dall'**Autorità** di **Sistema Portuale** a una società specializzata». Così l'assessore all'Ambiente del Comune di Genova Matteo Campora, ha risposto all'interrogazione di Fabio Ceraudo, consigliere del Movimento 5 Stelle, riguardo la futura collocazione dei depositi chimici delle aziende Superba e Carmagnani. L'interrogazione prende spunto da quanto emerso durante un'assemblea pubblica a Pegli, in cui, tra le ipotesi, si parlava (come già in passato) di Cornigliano o Sampierdarena. «Una volta che **Autorità Portuale** e la società incaricata forniranno l'esito dell'analisi tecnica - specifica Campora - lo comunicheremo al consiglio comunale e poi ai cittadini interessati. Al momento non è possibile aprire neppure una discussione, visto che il sito non è stato ancora individuato». In ogni caso il sindaco Marco Bucci aveva specificato in altre occasioni che la zona sarebbe dovuta restare vicina al porto, ma il più lontano possibile dalle case. Per approfondire, qui la cronologia degli articoli sul tema [clicca qui](#).



Dal 18 al 20 marzo 2020 seconda edizione di Green Logistics Expo alla Fiera di Padova

(FERPRESS) - Padova, 14 GEN - Una fiera B2B con i leader dell'intermodalità ferroviaria e marittima, del trasporto merci, della logistica per l'industria e della portualità, dell'e-commerce e della governance urbana. La logistica italiana sceglie Padova per disegnare il futuro del settore, sempre più strategico per l'economia del nostro Paese; una delle tre piattaforme, come dice J. Rifkin, della terza rivoluzione industriale. La seconda edizione di Green Logistics Expo, in calendario alla Fiera di Padova dal 18 al 20 marzo 2020, conferma la formula vincente del 2018, affrontando il settore in termini sistemici e interconnessi e organizzandolo in quattro macro-aree: Intermodalità, Logistica Industriale e Real Estate, E-commerce e City&Logistics. Green Logistics Expo 2020 si annuncia come un'importante occasione di dialogo e confronto, per chi rappresenta le imprese e i lavoratori del settore, con i policy makers italiani e comunitari oltre che con il mondo della ricerca. Lo testimonia il ricco calendario di convegni e workshop, inaugurato da un evento organizzato sotto l'egida di Assologistica, e moderato da Sebastiano Barisoni, al quale parteciperanno i principali protagonisti del mondo logistico nazionale. L'incontro intende chiudersi con un impegno concreto da parte di tutti gli attori coinvolti e con richieste altrettanto concrete, al Governo, per la realizzazione di un sistema logistico davvero efficiente sostenibile, da un punto di vista ambientale, economico e sociale. Queste settimane che ci separano da Green Logistics Expo, saranno impiegate da tutti gli stakeholder coinvolti per elaborare assieme il testo della "Dichiarazione di Padova" che sarà presentata ufficialmente durante il convegno inaugurale di Green Logistics Expo 2020. Intanto la manifestazione vede, giorno dopo giorno, l'adesione dei protagonisti della logistica nazionale. Importante quella della portualità italiana e internazionale con la presenza dei Porti di Genova, La Spezia e Trieste ai quale si affianca il porto francese di Le Havre che assieme a quella nostri principali Interporti danno forma ad un sistema integrato che compete a livello globale. Ne è un esempio evidente il successo della missione italiana composta da **AdSP Mar Ligure Occidentale**, Comune di Genova, Interporto di Padova, Cisco, PSA Genoa Pra', Zenatech, Spediporto, Genova Packaging presso gli operatori logistici ed economici dalla Great Bay Area cinese, una delle regioni più industrializzate della Repubblica Popolare (raccolge il 4% della popolazione ma produce il 9% del PIL cinese). Green Logistics Expo ha in corso varie iniziative per valorizzare a livello internazionale i punti forza del sistema portuale e interportuale italiano capace di movimentare oltre 240 miliardi di euro in import/export marittimo l'anno, che conta su una rete di interporti di eccellenza, 5 dei quali stabilmente tra i primi 10 a livello europeo, in grado quindi di offrire un sistema capillare di strutture e servizi al settore logistico. L'Intermodalità è elemento cardine per una maggiore efficienza e sostenibilità, e quindi conferma la sua presenza al Salone Mercitalia, impegnata a promuovere nuove soluzioni per il trasporto delle merci con l'Alta Velocità. Partecipano anche Fercam da sempre un grande utilizzatore del trasporto su rotaia, ma anche Autamarocchi ed altre aziende leader della logistica quali Transitalia e GLS, solo per citarne alcune. Importanti adesioni anche nel settore del Real Estate, con la presenza di World Capital, e in generale delle imprese leader nel settore degli impianti e delle infrastrutture come la Kuenz per le gru, Zephir per i locotrattori, anche elettrici, e Ferrovie Nord Milano. Green Logistics Expo dedica anche una particolare attenzione all'e-commerce con una giornata di studio organizzata da WMR-Studio Cappello. L'incontro con esperti del settore, testimonial e case history significative avrà un focus specifico sulle soluzioni logistiche che,



per chi vende on line, hanno un' importanza fondamentale per l' efficacia del proprio modello di business. Il successo di



FerPress

Genova, Voltri

un'attività di e-commerce dipende infatti in maniera fondamentale dalla logistica, e qualunque azienda, piccola o grande, deve conoscere le opportunità ma anche i rischi che la gestione di questa funzione nasconde. Green Logistics Expo, con l' articolato programma di convegni, incontri e workshop, si configura come ideale luogo d' incontro e confronto per rappresentanti istituzionali, amministratori pubblici, ricercatori e studiosi dei trasporti e della pianificazione urbana. Questi appuntamenti affrontano gli scenari, le soluzioni tecniche, le innovazioni di prodotto, di modello organizzativo e di business e approfondiscono temi quali lo sviluppo dell' intermodalità e delle infrastrutture, la gestione immobiliare e l' automatizzazione dei magazzini con l' utilizzo dell' Artificial Intelligence, la logistica e il commercio nello sconvolgimento dell' e-commerce, i nuovi design urbani in chiave green. Gli obiettivi di questa seconda edizione di Green Logistics Expo sono chiari: spazi espositivi più grandi, una dimensione internazionale in crescita, un' ancora maggiore vicinanza al mondo dell' impresa e della manifattura e l' aumento di workshop professionali.

Informazioni Marittime

Genova, Voltri

A Genova crocieristi aumentati di un terzo: è record

Tra le compagnie, al primo posto Msc Crociere che ha trasportato nel porto del capoluogo ligure 1,1 milioni di passeggeri

L'anno scorso a **Genova** i crocieristi sono aumentati di un terzo, segnando un record storico per la città. Nel capoluogo ligure sono infatti sbarcati tra gennaio e dicembre 2019 un milione e 350 mila turisti accolti nei terminal di Stazioni marittime spa: il 33,42% in più rispetto all'anno precedente e le previsioni per il 2020 parlano di un ulteriore incremento fino 1,4 milioni. Per le crociere, primo posto per Msc crociere che ha trasportato 1,1 milioni di 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.



Nel 2019 calati i metri lineari in transito a Stazioni Marittime di Genova

Nel 2019 il traffico di carichi rotabili imbarcati e sbarcati dalle navi di Grandi Navi Veloci, Moby, Tirrenia e dalle compagnie di traghetti africane presso le banchine di Stazioni Marittime di Genova sono risultati in calo del 4,62%. Lo ha reso noto la stessa società terminalistica controllata dal Gruppo Msc che ha calcolato appunto una flessione di circa 87mila metri lineari di merce in meno rispetto all'esercizio 2018. Sul fronte passeggeri, invece, la crescita è stata del 4,2% (88.274 unità in più) per un totale di 2.168.721 persone imbarcate e sbarcate dai traghetti. Sono aumentati in particolare i passeggeri per la Sardegna, mentre diminuiti quelli da e per Palermo, Nord Africa e Corsica. Record storico invece di croceristi nei terminal di Stazioni Marittime con 1.350.000 passeggeri imbarcati e sbarcati. In totale tra traghetti e crociere sono stati movimentati oltre 3,5 milioni di passeggeri, con un incremento di quasi 427.000 passeggeri rispetto al 2018. Per il 2020 il terminal prevede un contenuto incremento del traffico traghetti, con valori che si attesteranno su una percentuale del +2%, mentre il traffico crociere dovrebbe invece registrare ancora un incremento. Nel 2020 verranno movimentati 280 scali con circa 1.400.000 di croceristi, di cui 750.000 home port e 650.000 transiti.

The screenshot shows the homepage of shippingitaly.it. At the top, there are navigation links for 'DIRETTORE', 'CONTATTI', 'NEWS', 'MAGAZINE', and 'SERVIZI'. The main header features the 'SHIPPING ITALY.IT' logo, the name 'AL FERRARI', and the tagline 'Per i puristi since 1959'. Below the header, a navigation bar lists 'NAVI', 'PORTI', 'SPEDIZIONI', 'CARRIERI', 'INTERVISTE', 'POLITICA ASSOCIAZIONI', and 'PIÙ'. The main content area displays the article title 'Nel 2019 calati i metri lineari in transito a Stazioni Marittime di Genova' with a sub-headline 'Decrease del 4,62%'. A featured image shows a large blue Moby ferry ship docked at a port. To the right of the article, there is an 'Advertise Here' box and the 'FEDERAGENTI' logo. At the bottom of the article, there is a small text block: 'Nel 2019 il traffico di carichi rotabili imbarcati e sbarcati dalle navi di Grandi Navi Veloci, Moby, Tirrenia e dalle compagnie di traghetti africane presso le banchine di Stazioni Marittime di Genova sono risultati in calo del 4,62%. Lo ha reso noto la stessa società terminalistica controllata dal Gruppo Msc che ha calcolato appunto una flessione di circa 87mila metri lineari di merce in meno rispetto all'esercizio 2018. Sul fronte passeggeri, invece, la crescita è stata del 4,2% (88.274 unità'.

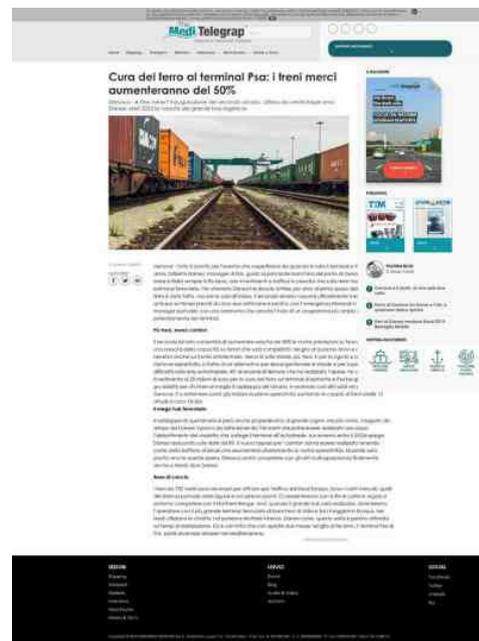
The Medi Telegraph

Genova, Voltri

Cura del ferro al terminal Psa: i treni merci aumenteranno del 50%

Genova - A fine mese l'inaugurazione del secondo binario, atteso da venticinque anni. Danesi: «Nel 2023 la nascita del grande hub logistico»

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».



Genova e Ravenna, Dogane a mezzo servizio: "A rischio i traffici marittimi"

Mal comune, mezzo gaudio? Questa volta non va così. Il mal comune mette insieme Genova e Ravenna, o meglio i rispettivi porti, ancora meglio i relativi presidi doganali. Non c'è però il mezzo gaudio, perché in entrambi i casi il grido d'allarme che arriva dai sindacati è netto e univoco: In questo modo sono a rischio i traffici. All'ombra della Lanterna i problemi riguardano la SOT Passo Nuovo, fulcro dell'attività terminalistica nel bacino vecchio (quello di Sampierdarena) e uno degli uffici più importanti d'Italia: numeri alla mano, sono circa 20 mila i controlli eseguiti ogni anno. Lo scorso 19 novembre l'ufficio è stato chiuso a causa della rottura dell'impianto di riscaldamento, di infiltrazioni d'acqua e di cedimenti strutturali ed i circa 45 dipendenti sono stati tempestivamente riposizionati in altri locali a disposizione dell'Amministrazione doganale, in situazione di emergenza ed al limite delle condizioni normali di vivibilità, è la denuncia che arriva da CGIL, CISL, Confsal/Unsa e FLP Ecofin della Liguria. Nonostante i forti investimenti pubblici per svariate migliaia di euro, effettuati dall'amministrazione sul sito, i problemi non sono stati mai risolti; persino la palazzina cosiddetta ex Unital, di nuova costruzione e messa a disposizione dall'Autorità Portuale, presenta i medesimi problemi ed, al momento, non è utilizzabile, proseguono le sigle sindacali in una nota. Tale situazione non solamente costringe le lavoratrici ed i lavoratori della Dogana, oltre agli operatori commerciali, ad espletare le proprie attività in condizioni emergenziali, ma la chiusura di un presidio nevralgico nel tessuto portuale rende estremamente difficoltoso lo svolgimento di tutte quelle attività di sdoganamento, di circolazione delle merci, di supporto dei traffici marittimi, di contrasto alle frodi tributarie ed extratributarie e priva di un presidio del territorio all'interno di uno dei Porti sui quali le Autorità pongono maggiore attenzione, essendo a forte rischio di infiltrazioni mafiose e criminali. Per quanto riguarda lo scalo ravennate, invece, la denuncia di CGIL, CISL e UIL riguarda la carenza d'organico: mancherebbero 32 lavoratori per garantire la piena operatività del porto, unico scalo dell'Emilia-Romagna. «Si vuole nascondere la naturale identità di un Ufficio portuale come quello ravennate», spiegano i sindacati territoriali: «Non si comprendono le difficoltà a volere riconoscere il ruolo e l'importanza amministrativa di questa sede, della sua dimensione produttiva in ambito doganale e settore accise e dell'interesse strategico regionale, nazionale e europeo».



Porti liguri infrastrutture oggi e domani

GENOVA Si terrà lunedì 27 gennaio dalle 10 alle 13 nella sala dei capitani di Palazzo San Giorgio un incontro, moderato dal giornalista Angelo Scorza direttore di Ship2Shore con l'intenzione di fare il punto della situazione in un momento decisivo per lo sviluppo dei porti di Genova e Savona. Saranno affrontate le problematiche contingenti nel quadro di grandi cambiamenti di scenario in corso, sia per questioni geopolitiche e/o commerciali globali sia per la realizzazione in corso di grandi opere a livello continentale e mondiale. Ecco il programma. Ore 9.30 RegISTRAZIONI e welcome coffee. Ore 10.00 Panel relatori: Gian Enzo Duci, presidente Federagenti; Giampaolo Botta, direttore generale Spediporto*; Alessandro Ferrari, membro Commissione Relazioni Industriali e Normativa del Lavoro Assiterminal*; Alessandro Laghezza, presidente Confetra Liguria; Luciano Pasquale, presidente Camera di Commercio Riviere di Liguria; Alessandro Berta, direttore Unione Industriali Savona; Andrea De Bernardi, amministratore delegato e direttore generale Mercitalia Intermodale SpA; Guido Porta, vicepresidente Fercargo; Enzo Macello, direttore Investimenti RFI; Enrico Musso, professore ordinario di Economia Applicata Università Genova | direttore CIELI; Andrea Giuricin, ceo TRA consulting SL, docente di Economia dei trasporti Università di Milano Bicocca*; Fabrizio Vettosi, managing director Venice Shipping and Logistics (VSL) SpA; Carlo Laganà, partner Deloitte.



Appostamenti sui tetti con le armi L' irruzione al buio nel magazzino

La retroscena dell' operazione della guardia di finanza che ha portato al sequestro di 338 chili di cocaina I panetti di 'neve' erano pronti per l' imbarco su due grossi Suv, nell' intercapedine per la ruota di scorta

LA SPEZIA Mentre gli altri brindavano, loro erano affacciandati al confezionamento del pacco: la rimozione di 300 chili di cocaina dalle intercapedini occulte realizzate nelle lastre di granito stivate nel pallet, la loro sostituzione con insospettabili panetti inerti, il rivestimento tal quale all' arrivo in **porto** con una coltre di materiale plastico ingrassato (per depistare i cani antidroga), il posizionamento del container per l' invio alla destinazione che sarebbe diventata teatro del blitz. Festività memorabili per gli investigatori del nucleo-**porto** in forza al Gruppo del Comando provinciale della Guardia di Finanza e per i colleghi del Gico di Genova scesi in campo per dare corso alla complessa operazione antidroga. Tutto ciò, una volta che era stata appurata - il 28 dicembre, grazie ai controlli effettuati insieme agli operatori della Dogana - l' esistenza del carico di neve all' interno del container giunto al **porto** della Spezia il 24 dicembre, partito dal **porto** di Santos in Brasile e trasbordato allo scalo di Gioia Tauro. Nessun sospetto da parte dei destinatari del carico. La scelta di confidare nelle feste di Natale, sperando in controlli allentati complici le ferie, si è risolta in un boomerang. Che è deflagrato nel blitz avvenuto la sera di giovedì della scorsa settimana in un capannone nella zona industriale di Massa. Lì doveva avvenire il trasferimento, da un Tir, dei pani di cocaina a due grossi Suv, gli ultimi modelli della Opel e della Honda: l' intercapedine deputata ad accogliergli era quella della ruota di scorta. Un' operazione da svolgere al buio, o quasi: solo con l' uso delle torce, per non destare sospetti all' esterno. Ma, ripartito il Tir - mero vettore di trasporto finale estraneo all' intrigo - non c' è stato nemmeno di tempo di iniziare a smontare i pallet. L' azione è stata fulminea, conseguente ai certosini appostamenti approntati, anche sui tetti delle case attigue, con le armi a portata di mano. Erano in quattro all' interno del capannone; solo la donna, intuito cosa stava accadendo, ha tentato la fuga, lanciandosi in un canale attiguo alla struttura. E' stata subito presa e identificata per Liliane Bento Pimenta, 36 anni, brasiliana con residenza a Anoaia, in provincia di Reggio Calabria, ritenuta dagli inquirenti l' emissario del cartello brasiliano della coca in relazione con l' ndrangheta che aveva ordinato il carico: doveva presidiare alla consegna. Con lei c' era Giuseppe Cirillo, 36 anni, calabrese, residente ad Anoaia, ritenuto dagli inquirenti l' uomo deputato a curare gli interessi dell' ndrangheta: era giunto nel capannone a bordo dell' Audi Q 3 con la quale aveva scortato il Tir. La droga doveva essere caricata sui Suv con i quali erano arrivati all' appuntamento l' albanese Antimone Bastoria, 42 anni e il croato Martin Juraj Jurican, 36 anni. Tutti finiti in manette. E tutti muti nell' interrogatorio di convalida dell' arresto, davanti al gip di Massa. Corrado Ricci © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Marcatura stretta

Segugi in versione 'coppietta' per non dare troppo nell' occhio

Dallo scalo fino a Massa passando per Carrara Il tragitto compiuto per recapitare i pallet

LA SPEZIA Una volta costruita la messa in scena per il recapito dei pallet che - nelle aspettative dei destinatari doveva contenere la droga occultata tra le lastre di granito - c' era da marcare stretto il carico dal **porto** alla meta finale, dove far scattare la trappola. Lo hanno fatto gli operatori della Guardia di finanza, sulle auto civetta. All' interno di alcune di queste, delle insospettabili coppiette, uomini e donne che hanno recitato la parte degli innamorati. A Carrara la prima scoperta, quella connessa allo sbarco del carico nel piazzale di una ditta che commercializza marmo. Ad attenderlo c' era un uomo che, successivamente, si è rivelato essere Giuseppe Cirillo, ritenuto il terminale dell' ndragheta. E' stato lui ad individuare, tra o dodici pallet sbarcati dal Tir che li aveva imbarcati nel **porto** della Spezia, i quattro all' interno dei quali c' era la droga. E' andato a colpo sicuro, indicandoli con un dito: erano numerati. Gli stessi sono stati successivamente imbarcati su un altro Tir, quello che nella ginnata di giovedì scorso ha effettuato il trasferimento del carico nel capannone di

Massa. Fino a lì è continuata la marcatura stretta, a distanza delle fiamme gialle, fino al blitz blitz, che ha portato all' arresto di Cirillo e di altre tre persone, la brasiliana Liliame Bento Pimento, l' albanese Antimon Bathorja e il croato Jurican Jurai Marin. La donna era giunta a Massa da Roma, dove era sbarcata dall' aereo partito dal Brasile. Ancora da accertare la provenienza precisa degli altri. Pressoché sicura la loro funzione: trasferire il carico dell' Est europeo, per tesaurizzare il traffico internazionale. Questo avrebbe fruttato 100 milioni di euro. Tutti gli arrestati non parlano. Le indagini proseguono per arrivare a livelli apicali del narcos in Brasile, agli appoggi goduti in Italia e ai boss dell' ndrangheta. Sulla rampa di lancio le rogatorie.



Aperto per i controlli un container su 100

Dall'analisi dei rischi alle verifiche fatte con lo scanner dopo l'incrocio dei dati relativi a partenza e destinazione della merce

LA SPEZIA E' una corsa contro il tempo l'attività investigativa svolta in **porto** sulle merci che viaggiano all'interno dei container per verificare la regolarità da un punto di vista amministrativo-doganale e per stanare i traffici illeciti da codice penale. C'è da fare presto e bene, per garantire interessi incrociati: da una parte il rispetto dalla legge, dall'altra l'esercizio dell'attività dello scalo connessa alla domanda dei mercati, là dove il fattore tempo è una variabile-cardine del business. Una sfida quotidiana, all'insegna delle sinergie, per gli operatori della Guardia di Finanza e dell'Agenzia delle Dogane, i primi con un interesse investigativo che va oltre le anomalie o gli indizi di reato colti durante i controlli a quattro mani nella fase iniziale delle verifiche in ambito portuale. Quando c'è da chiudere il cerchio a distanza per bloccare i banditi, intervengono le fiamme gialle: come è accaduto per il traffico di cocaina dal Brasile con epilogo-blitz a Massa. Un colpaccio che fa storia. E che alimenta la percentuale residuale degli affondi più invasivi. E' pari all'uno per cento l'ammontare dei container sottoposti alle ispezioni de visu a caccia di illeciti, previo passaggio allo scanner e preventiva, e cosiddetta, analisi dei rischi. Tradotto in numeri, su circa un milione e 500 teu movimentati in **porto** lo scorso anno, i controlli San Tommaso sono stati 15mila, una media di 41 container ispezionati al giorno. Sì, l'apertura degli scatoloni di acciaio col loro carico di merce è la punta di un iceberg di un lavoro complesso, articolato, imponente. Per svolgerlo vengono in soccorso informatica e database. Obiettivo: verificare la regolarità delle dichiarazioni relative alle merci che accompagnano i movimenti dai container con destinazione e partenza dal **porto**. Tutti i documenti passano il vaglio informatico. Il setaccio dei programmi, ma anche dell'occhio clinico degli operatori a computer, è funzionale a far scattare i campanelli di allarme per effetto dell'incrocio dei dati. C'è riserbo, da parte degli investigatori, a rivelare gli elementi generali e di dettaglio che spingono al focus dell'accertamento a mezzo scanner. Oltre ai controlli a campione ricorrenti, ci sono quelli mirati, indotti, appunto, dalla cosiddetta analisi dei rischi. Nel caso del maxi sequestro di cocaina a far destare sospetti sarebbero stati la provenienza della merce (dal **porto** di Santos in Brasile), la tipologia della stessa (lastre di granito che si rivelano ottime schermature per l'occultamento della droga), l'importatore (una ditta di Reggio Calabria non avvezza a commercializzare marmo). Il fiuto dei finanziari del gruppo, diretti dal maggiore Luigi Mennella e dei doganieri, coordinati dal direttore Giovanni Cassone, sono stati premiati dagli accertamenti effettuati dallo scanner ubicato nella rea portuale di Fossamastra là dove i raggi x hanno evidenziato le nicchie approntate nello stivaggio - in quattro dei dodici pallet - delle lastre di granito. Quanto è bastato per dare corso all'apertura de container e alla scoperta dei 300 panetti di cocaina (peso lordo, con confezione compresa di 338 chili). Da quel momento è scattata l'informativa al procuratore della Repubblica Antonio Patrono, primo atto per dare corso alla messa al punto del piano operativo sottotraccia per dare corso al blitz; ciò nel confronto interazione del comandante provinciale della Guardia di Finanza Massimo Benassi del comandante del Gico di Genova Maurizio Cintura. Una gestione da manuale delle operazioni fino all'affondo finale del sequestro avvenuto a Massa, una ventina di giorni dopo l'arrivo della merce nel **porto** della Spezia.



La Nazione (ed. La Spezia)

La Spezia

Corrado Ricci © RIPRODUZIONE RISERVATA.

Il Nautilus

La Spezia

AdSP MLO: Partita oggi la terza edizione del progetto PORTOLAB

E' 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 Comandante del Gruppo di Marina di Carrara della Guardia di Finanza Ten.Col. Luca Formica, il Responsabile della Dogana Dott. Marco Baglini, l' Amministratore delegato di M.A. Grendi dal 1828, Dott.ssa Costanza Musso e la Responsabile della Comunicazione e Marketing dell' AdSP, Dott.ssa 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, 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.



Qualità dell'aria, Pastorino: "Superamenti dei limiti anche nello Spezzino"

La Spezia - Oggi in consiglio regionale il consigliere Pastorino (Linea condivisa) ha presentato un'interrogazione, sottoscritta dal collega di gruppo Battistini, in cui ha chiesto alla giunta quale sia lo stato attuale delle analisi in corso sulla qualità dell'aria e provvedere a migliorare gli eventuali aspetti critici del **Sistema portuale** ligure in termini di convivenza città-porto. Pastorino ha rilevato che dai report pubblicati da Regione Liguria, denominati "Valutazione annuale della qualità dell'aria" per gli anni 2015, 2016 e 2017, si evince "la conferma del superamento del limite della media annuale per il biossido di azoto - NO2 nell'agglomerato di Genova (il superamento si registra in tutte le postazioni cittadine da traffico) e la ricomparsa di superamenti del limite sulla media annuale nello Spezzino, in una postazione da traffico, nel comune della Spezia". L'assessore ai porti Andrea Benveduti ha così replicato: "La Regione non ha alcuna competenza attiva, autorizzativa, approvativa del Documento di Pianificazione Energetica e Ambientale, che è un documento di totale ed esclusiva competenza dell'**Autorità di Sistema Portuale**. La pianificazione del **sistema portuale** - ha precisato - deve essere rispettosa dei criteri di sostenibilità energetica, con particolare riferimento alla riduzione delle emissioni di CO2 e definisce indirizzi strategici per l'implementazione di specifiche misure per migliorare l'efficienza energetica e l'uso delle energie rinnovabili in ambito **portuale**". Martedì 14 gennaio 2020 alle 22:11:24 REDAZIONE redazione@cittadellaspezia.com.



Snam valuta a chi affidare il trasporto ro-ro di autobotti con Panigaglia

Ormai non ci sono più dubbi: Gnl Italia, la società di Snam che gestisce il rigassificatore di Panigaglia, intende sfruttare il trasporto via mare per navettare all'interno del Golfo di La Spezia le autobotti cariche di Gnl fino alla rete autostradale. E' scritto nero su bianco all'interno del progetto per la distribuzione del gas naturale liquefatto alla rete terrestre che il Gruppo Snam ha depositato al Ministero dell'Ambiente per la verifica di assoggettabilità alla valutazione di impatto ambientale (Via). Per stimare l'impatto ambientale nello studio viene ipotizzato (ma al momento è appunto un'ipotesi) un traffico giornaliero di 28 camion nell'arco di 16 ore lavorative (dalle 6 alle 22). I camion arriveranno in porto alla Spezia dall'autostrada e, in un'area ancora da individuare e predisporre, saliranno sulla chiatta o, più probabilmente su un piccolo traghetto, quattro per volta per raggiungere poi il pontile di Panigaglia (chiaramente non la stessa banchina dove ormeggiano le navi metaniere ma un'altra area appositamente attrezzata). Al rigassificatore la nuova stazione di caricamento potrà rifornire le quattro autobotti in contemporanea e in circa in un'ora e mezza di tempo. La scelta da parte di Gnl Italia di trasportare delle autobotti via mare è determinata dalla impossibilità di raggiungere Panigaglia via terra, lungo la strada Napoleonica, per il vantaggio della vicinanza al casello della A15 che evita anche il transito dei mezzi stradali in aree abitate. Lo studio di Snam al momento non specifica se verranno utilizzate chiatte (eventualmente da trainare) o, più probabilmente traghetto di piccole dimensioni e magari bidirezionali. A proposito del fatto se sarà la stessa Gnl Italia a gestire in-house questo servizio marittimo o se verrà esternalizzato a terzi, fonti vicine al Gruppo Snam fanno sapere a Shipping Italia che valutazioni in questo senso sono ancora in atto e che al momento non è stato ancora individuato un operatore per il servizio di traghettamento dei camion.



Piomboni, fallisce l'azienda dei dragaggi E i lavori in pialassa si fermano ancora

Rimaneva solo il completamento degli argini, ma la ditta Piacentini non è riuscita evitare il crac

CHIARA BISSI

RAVENNA Con il fallimento della Piacentini costruzioni i lavori di dragaggio inseriti nel piano di riqualificazione della pialassa Piomboni si sono nuovamente interrotti. La draga all'opera in questi mesi abbandonerà la valle ravennate lasciando incomplete le opere attese da anni. Nonostante le rassicurazioni date dal curatore sull'esercizio provvisorio con la prosecuzione delle attività lavorative non sarà l'impresa modenese a concludere i lavori. Il cantiere iniziato nel 2012 è stato sospeso più e più volte, allontanando i tempi di consegna delle opere che di fatto prevedono una sorta di completa separazione della pialassa in due parti; una a favore delle attività industriali e l'altra protetta da vincoli europei e animata dalla presenza di numerosi capanni da pesca. Il pantano «I lavori stavano procedendo-assicura il direttore dei lavori e tecnico regionale Claudio Miccoli-la Piacentini aveva un concordato in continuità, ma l'accordo deve essere saltato. Stiamo preparando l'aggiornamento dello stato del cantiere, siamo vicini alla conclusione sarebbe assurdo fermarsi ora, purtroppo le aziende che si occupano di questi interventi non sono molte. **Autorità portuale** deve trovare la strada per continuare i lavori ma non sta a me parlare di soluzioni amministrative. Abbiamo completato il dragaggio del canale Piomboni, dragato i canali interni ora rimane il completamento degli argini. Su due chilometri e mezzo di argine ne sono stati fatti 2, abbiamo realizzato 6 mila metri di canali, gli effetti si vedono, prima era solo acqua. Gli aspetti tecnici ci danno ragione certo tutto è migliorabile. Ma prima dell'intervento l'area non era in buone condizioni. Il miglioramento deve trasformare la pialassa in un ambiente per tutti e non solo per pochi». La valutazione di impatto ambientale (Via) sposta la fine dei lavori con una proroga al 2021. Un secondo problema rende complicato la conclusione dei lavori, il materiale della cassa di colmata non è utilizzabile e finora sono stati usati i sedimenti dragati dalla pialassa, ma questi non sono sufficienti a completare gli argini. A me spetta indicare che tipo di materiale occorre e quanto non trovare la soluzione». Nel marzo 2019 il presidente di **Autorità portuale** Daniele Rossi in commissione consiliare Ambiente aveva indicato la fine dell'anno come termine del progetto. Un lieto fine mancato dopo anni di problemi: dal cambio di classificazione delle sabbie dragate compiuto dal ministero dell'Ambiente che ha provocato la paralisi per 3 anni, all'inchiesta della procura sulle casse di colmata in via Triste, fino alle polemiche su porte vicine e veneziane e sulla separazione fra ambiente industriale e naturale.



Sarà Petrosino il nuovo direttore operativo dell' Autorità portuale

RAVENNA Da responsabile comunale della Cna a direttore operativo dell' **Autorità portuale**. Mario Petrosino, 49 anni, torna nell' ente di via Antico Squero dopo 17 anni. Periodo nel quale, appunto, era andato a far parte dell' organico dell' associazione di categoria prima da responsabile del settore dell' autotrasporto poi, in seguito, come vertice comunale dell' intera struttura. Petrosino - che ha vinto il concorso per una figura rivoluzionatasi nel 2017 e che ora guida le aree riguardanti il demanio e l' intermodalità - sarà in servizio fino a stasera, quando nella direzione comunale del l' associazione di viale Alberti si deciderà il suo successore. Con un post su facebook è stato lo stesso responsabile della Cna ravennate ad affidarsi al social per salutare gli associati assistiti negli oltre tre lustri di attività: «Da giovedì prenderò servizio presso l' **Autorità di Sistema Portuale** dove già avevo lavorato dal 1997 al 2002 - spiega Petrosino -. In questi giorni sto salutando tantissimi colleghi e imprenditori con cui ho condiviso anni impegnativi e complicati, ma anche bei momenti e soddisfazioni. Voglio così ringraziare ancora una volta tutte le persone che ho conosciuto durante questi anni, che hanno creduto nelle mie capacità e che mi hanno permesso di crescere sotto il profilo umano e professionale. Da ognuno ho imparato qualche cosa». Ora Petrosino si impronta alla nuova esperienza: «Non tocca a me esprimere giudizi sul lavoro svolto, ma credo di poter affermare, con serenità, di averlo portato avanti con serietà e responsabilità (e tanto sacrificio) - spiega il responsabile uscente della Cna -. Da domani si apre un nuovo capitolo che scriverò con altrettanto impegno, trasparenza e umiltà. Un ultimo grande ringraziamento anche a chi mi è stato vicino in questi ultimi 18 mesi in cui ho deciso di affrontare, seppur non più tanto giovane, la sfida del cambiamento».

VILLE SENZA PACE
Piomboni, fallisce l'azienda dei dragaggi
E i lavori in pialassa si fermano ancora

Rimaneva solo il completamento degli argini, ma la ditta Placentini non è riuscita a evitare il crac.

6.000 metri cubi di fango sono stati rimossi dal fondo del canale di pialassa, ma i lavori si sono fermati per un problema di natura tecnica. La ditta Placentini, che aveva vinto il bando per la pulizia del canale, non è riuscita a ottenere il necessario permesso di scarico delle acque reflue.

NECESSITÀ
L'azienda di viale Alberti, che ha vinto il concorso per la gestione dell'area portuale, è stata scelta per la sua esperienza e per la sua capacità di innovare.

PIOMBONI
L'azienda di viale Alberti, che ha vinto il concorso per la gestione dell'area portuale, è stata scelta per la sua esperienza e per la sua capacità di innovare.

Sarà Petrosino il nuovo direttore operativo dell' Autorità portuale

L'azienda di viale Alberti, che ha vinto il concorso per la gestione dell'area portuale, è stata scelta per la sua esperienza e per la sua capacità di innovare.

I grillini insistono sul porto «Perde troppi traffici, bisogna scavare»

«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. E invece? » affermano il capolista del M5s alle Regionali, Giancarlo Schiano e il candidato Igor Gallonetto. «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». Cinzia Pasi, altra candidata M5s richiama il rispetto della normativa relativa agli spazi per l'affissione dei manifesti elettorali, laddove afferma che il Comune deve provvedere «alla defissione dei manifesti posti fuori degli spazi autorizzati» rivalendosi poi sui partiti inottemperanti.

Galliani con Ancarani a caccia del gol al Pd
Fa politica, batte e si vuol battentare. Il filo del servizio azzurro «Già pagato più lavoro a meno tempo» di Veneto e Lombardia



Grillini insistono sul porto
«Perde troppi traffici, bisogna scavare»

Il sindaco Ferrarini nella sala del Consiglio comunale di Ravenna. A destra: il sindaco Ferrarini con il capoluogo del M5s Giancarlo Schiano e il candidato Igor Gallonetto.

Legna, nuovo tour della Bongorzioli
La comitiva parte oggi a Cervia, Ravenna e Castel Bogliengo

Frattelli d'Italia, arriva la Meloni
Chiederà venerdì alle 12 in piazza del Popolo



Il Tirreno

Livorno

Meno smog in porto, accordo fra Capitaneria, Comune e armatori

LIVORNO. Si intitola "Livorno Blue Agreement" ed è l'accordo volontario che punta a «mitigare gli effetti dell'inquinamento ambientale derivanti dal traffico marittimo, a tutela della salute dei cittadini e dei lavoratori portuali». Lo firmeranno lunedì a Palazzo Civico il Comune (con le assessore Barbara Bonciani e Giovanna Cepparello), la Capitaneria (con l'ammiraglio Giuseppe Tarzia) e le principali compagnie di navigazione presenti con navi ro-ro e passeggeri (con Dario Bocchetti per Grimaldi, Giuseppe Vicidomini per Tirrenia-Cin e Moby, Matteo Savelli per Toremar e Giuseppe Parenti per Forship). Non risulta presente invece l'Authority (che non ha competenze dirette ma è l'ente di governo della portualità). Vale la pena di ricordare che dall'inizio dell'anno sono entrati in vigore i nuovi limiti allo zolfo nei combustibili navali, drasticamente ridotto allo 0,5%. «È il primo risultato raggiunto dal tavolo ambiente attivato nell'ambito del nodo avanzato di Livorno, centro permanente finalizzato ad attivare una collaborazione proficua fra porto e città», dice Bonciani. In particolare, è il frutto - aggiunge - della collaborazione fra Comune e Capitaneria. L'accordo - dice Bonciani - mostra che si può fare qualcosa in più, «introducendo buone prassi che producono benefici per sia per i cittadini sia per chi lavora in tali aree». L'ammiraglio Tarzia segnala che le compagnie di navigazione che normalmente scalano il porto di Livorno hanno concordato di «attuare azioni aggiuntive che ottimizzano l'utilizzo dei motori principali ed ausiliari delle navi» relativamente a «gestione, verifica e manutenzione degli impianti» così da «favorire una ulteriore riduzione delle emissioni di gas di scarico». I prossimi passi? Si punterà - dice Palazzo Civico - a «monitorare e sostenere insieme alla comunità portuale le soluzioni adottate dalle compagnie di navigazione per rispondere alla normativa internazionale ormai in vigore e le opportunità da queste derivanti per la città e il porto di Livorno». --



Porti: Livorno,intesa antismog Comune,capitaneria e armatori

Il 20/1 firma accordo di 'Blu agreement'

Un accordo di 'Blu agreement' per mitigare gli effetti dell' inquinamento ambientale da traffico marittimo nel porto di Livorno. L' intesa sarà siglata il 20 gennaio tra l' Amministrazione comunale, la capitaneria di porto e le principali compagnie di navigazione che operano nel porto toscano. "Il Livorno Blue agreement - spiega l' assessore comunale all' integrazione città-porto Barbara Bonciani - costituisce il primo risultato raggiunto dal tavolo ambiente attivato nell' ambito del nodo avanzato di Livorno, centro permanente finalizzato ad attivare una collaborazione proficua fra porto e città volta a definire e supportare strategie di medio lungo periodo per mitigare gli effetti inquinanti emessi nell' atmosfera dalle navi in transito e in sosta nel porto di Livorno, oltre che a favorire e supportare politiche orientate all' economia circolare e alle tecnologie pulite". L' intesa, aggiunge l' assessore, "nasce, nello specifico, dalla collaborazione fra Amministrazione comunale e Capitaneria di porto di Livorno che ha favorito un confronto permanente e proficuo con le compagnie armatoriali sulle tematiche ambientali". Con l' inizio del nuovo anno è entrata in vigore, su scala mondiale la normativa Marpol, vale a dire il nuovo limite relativo alla percentuale di zolfo nei combustibili navali, applicabili alle navi di qualsiasi bandiera, pari allo 0,5%, significativamente inferiore al limite precedentemente vigente del 3,5%. "Oltre a quanto previsto dalle normative di settore - sottolinea il comandante della capitaneria di porto livornese, Giuseppe Tarzia - in materia di riduzione dei tenori di zolfo nei combustibili e controllo delle emissioni di Co2, con questo specifico atto le compagnie di navigazione che normalmente scalano il porto di Livorno hanno concordato di attuare delle azioni aggiuntive che ottimizzano l' utilizzo dei motori principali ed ausiliari delle navi".(ANSA).



Livorno: il 20/01 accordo per mitigare gli effetti dell' inquinamento ambientale da traffico marittimo

(FERPRESS) - **Livorno**, 14 GEN - Lunedì 20 gennaio alle ore 10 nella sala Cerimonie di Palazzo Comunale, l' Amministrazione comunale, rappresenta dall' assessora al **porto** e all' integrazione città-**porto** Barbara Bonciani e dall' assessora all' ambiente Giovanna Cepparello, la Capitaneria di **porto** di **Livorno**, nella persona dell' Ammiraglio Giuseppe Tarzia e le principali compagnie di navigazione interessate da traffici ro/ro, passeggeri nel **porto** di **Livorno** (Cin, Forship, Grimaldi, Moby e Toremar) sigleranno il "**Livorno** Blu Agreement", un accordo volontario finalizzato a mitigare gli effetti dell' inquinamento ambientale derivanti dal traffico marittimo, a tutela della salute dei cittadini e dei lavoratori portuali. Il **Livorno** Blue Agreement spiega l' assessora Bonciani "costituisce il primo risultato raggiunto dal tavolo ambiente attivato nell' ambito del nodo avanzato di **Livorno**, centro permanente finalizzato ad attivare una collaborazione proficua fra **porto** e città volta a definire e supportare strategie di medio lungo periodo per mitigare gli effetti inquinanti emessi nell' atmosfera dalle navi in transito e in sosta nel **porto** di **Livorno**, oltre che a favorire e supportare politiche orientate

all' economia circolare e alle tecnologie pulite. L' accordo nasce, nello specifico, dalla collaborazione fra Amministrazione comunale e Capitaneria di **porto** di **Livorno** che ha favorito un confronto permanente e proficuo con le compagnie armatoriali sulle tematiche ambientali". Con l' inizio del nuovo anno è entrata in vigore, su scala mondiale la normativa Marpol, vale a dire il nuovo limite relativo alla percentuale di zolfo nei combustibili navali, applicabili alle navi di qualsiasi bandiera, pari allo 0,5%, significativamente inferiore al limite precedentemente vigente del 3,5%. "Questa normativa - sottolinea l' assessora Bonciani - costituisce una risposta importante, da parte del mondo dello shipping, alla mitigazione dell' impatto ambientale generato dal trasporto marittimo e al miglioramento della qualità dell' aria in ambito portuale. Tuttavia qualcosa di più si può fare per ridurre le emissioni delle navi in transito nel nostro scalo e questo accordo lo dimostra, introducendo buone prassi che producono benefici per sia per i cittadini, sia persone che lavorano in banchina e nelle aree di waterfront" L' Ammiraglio Giuseppe Tarzia evidenzia: "L' accordo che si sta definendo, grazie alla iniziativa portata avanti congiuntamente e alla pronta risposta di tutti gli attori coinvolti, si inserisce a pieno titolo nella fase di transizione che più in generale sta interessando da qualche anno il mondo dello shipping, sempre più indirizzato verso comportamenti a tutela dell' ambiente marino e costiero. Quindi, oltre a quanto previsto dalle normative di settore in materia di riduzione dei tenori di zolfo nei combustibili e controllo delle emissioni di CO2, con questo specifico atto le compagnie di navigazione che normalmente scalano il **porto** di **Livorno** hanno concordato di attuare delle azioni aggiuntive che ottimizzano l' utilizzo dei motori principali ed ausiliari delle navi, attraverso il rispetto di buone pratiche di gestione, verifica e manutenzione degli impianti, al fine di favorire una ulteriore riduzione delle emissioni di gas di scarico, a tutto vantaggio dell' ambiente portuale e cittadino". I prossimi passi del tavolo ambiente saranno finalizzati a monitorare e sostenere insieme alla comunità portuale le soluzioni adottate dalle compagnie di navigazione per rispondere alla normativa internazionale ormai in vigore e le opportunità da queste derivanti per la città e il **porto** di **Livorno**.



Livorno Blue Agreement: accordo contro l'inquinamento marittimo

Firmatari il Comune, Capitaneria di porto e principali compagnie di navigazione

Giulia Sarti

LIVORNO Si chiama Livorno Blue Agreement, l'accordo che verrà firmato lunedì 20 Gennaio al palazzo comunale di Livorno dall'assessora al porto e all'integrazione città-porto Barbara Bonciani e dall'assessora all'ambiente Giovanna Cepparello, con l' Ammiraglio Giuseppe Tarzia per la Capitaneria di porto e le principali compagnie di navigazione interessate da traffici ro/ro, passeggeri nello scalo: Cin, Forship, Grimaldi, Moby e Toremar. L'accordo, volontario, già siglato in altri porti italiani, vuole mitigare gli effetti dell'inquinamento ambientale derivanti dal traffico marittimo, a tutela della salute dei cittadini e dei lavoratori portuali. Il Livorno Blue Agreement -spiega l'assessora Bonciani costituisce il primo risultato raggiunto dal tavolo ambiente attivato nell'ambito del nodo avanzato di Livorno, centro permanente finalizzato ad attivare una collaborazione proficua fra porto e città volta a definire e supportare strategie di medio lungo periodo per mitigare gli effetti inquinanti emessi nell'atmosfera dalle navi in transito e in sosta nel porto di Livorno, oltre che a favorire e supportare politiche orientate all'economia circolare e alle tecnologie pulite. Con l'inizio del nuovo anno è entrata in vigore, su scala mondiale la normativa Marpol, vale a dire il nuovo limite relativo alla percentuale di zolfo nei combustibili navali, applicabili alle navi di qualsiasi bandiera, pari allo 0,5%, significativamente inferiore al limite precedentemente vigente del 3,5%. Questa normativa -sottolinea la Bonciani- costituisce una risposta importante, da parte del mondo dello shipping, tuttavia qualcosa di più si può fare per ridurre le emissioni delle navi in transito nel nostro scalo e questo accordo lo dimostra, introducendo buone prassi che producono benefici per sia per i cittadini, sia persone che lavorano in banchina e nelle aree di waterfront. L'accordo che si sta definendo, grazie alla iniziativa portata avanti congiuntamente e alla pronta risposta di tutti gli attori coinvolti -evidenzia Tarzia si inserisce a pieno titolo nella fase di transizione che più in generale sta interessando da qualche anno il mondo dello shipping, sempre più indirizzato verso comportamenti a tutela dell'ambiente marino e costiero. Quindi, oltre a quanto previsto dalle normative di settore in materia di riduzione dei tenori di zolfo nei combustibili e controllo delle emissioni di CO2, con questo specifico atto le compagnie di navigazione che normalmente scalano il porto di Livorno hanno concordato di attuare delle azioni aggiuntive che ottimizzano l'utilizzo dei motori principali ed ausiliari delle navi, attraverso il rispetto di buone pratiche di gestione, verifica e manutenzione degli impianti, al fine di favorire una ulteriore riduzione delle emissioni di gas di scarico, a tutto vantaggio dell'ambiente portuale e cittadino. I prossimi passi del tavolo ambiente saranno finalizzati a monitorare e sostenere insieme alla comunità portuale le soluzioni adottate dalle compagnie di navigazione per rispondere alla normativa internazionale ormai in vigore e le opportunità da queste derivanti per la città e il porto di Livorno.



Cushman & Wakefield advisor di Trinseo Italia nella vendita di un immobile al Porto di Livorno

(FERPRESS) - Milano, 14 GEN - Cushman & Wakefield, società globale di servizi immobiliari, ha assistito Trinseo Italia S.r.l., gruppo chimico leader mondiale nella produzione di polimeri stirenici, tecnopolimeri, gomma e lattice, nella vendita del proprio complesso immobiliare all' interno del **Porto di Livorno** a Sintermar S.p.A., joint venture terminalistica fra il gruppo F.lli Neri e la Coifi controllata dal gruppo Grimaldi. Il complesso industriale è costituito da un' area di 84.441 metri quadrati, nella quale Sintermar svilupperà ulteriormente il proprio core business rappresentato dalle attività terminalistiche. La transazione è stata perfezionata da Alessandro Mancini e Marzio Granata, Co-Heads della divisione Industrial & Logistics Italy di Cushman & Wakefield.



Lunedì sarà sottoscritto il "Livorno Blu Agreement"

L' accordo volontario mira a mitigare gli effetti dell' inquinamento ambientale derivanti dal traffico marittimo Lunedì prossimo nella sala Cerimonie di Palazzo Comunale di **Livorno** sarà sottoscritto il "**Livorno** Blu Agreement", accordo volontario finalizzato a mitigare gli effetti dell' inquinamento ambientale derivanti dal traffico marittimo, a tutela della salute dei cittadini e dei lavoratori portuali. Il **Livorno** Blue Agreement - ha anticipato Barbara Bonciani, assessore comunale al **Porto** e all' integrazione città-porto - «costituisce il primo risultato raggiunto dal tavolo ambiente attivato nell' ambito del nodo avanzato di **Livorno**, centro permanente finalizzato ad attivare una collaborazione proficua fra **porto** e città volta a definire e supportare strategie di medio lungo periodo per mitigare gli effetti inquinanti emessi nell' atmosfera dalle navi in transito e in sosta nel **porto** di **Livorno**, oltre che a favorire e supportare politiche orientate all' economia circolare e alle tecnologie pulite. L' accordo nasce, nello specifico, dalla collaborazione fra amministrazione comunale e Capitaneria di **Porto** di **Livorno** che ha favorito un confronto permanente e proficuo con le compagnie armatoriali sulle tematiche ambientali». Ricordando che lo scorso primo gennaio è entrata in vigore su scala mondiale le nuove norme della Convenzione Marpol che hanno stabilito l' abbassamento dal 3,5% allo 0,5% del tenore massimo di zolfo nei combustibili navali, Bonciani ha evidenziato che «questa normativa costituisce una risposta importante, da parte del mondo dello shipping, alla mitigazione dell' impatto ambientale generato dal trasporto marittimo e al miglioramento della qualità dell' aria in ambito portuale. Tuttavia qualcosa di più si può fare per ridurre le emissioni delle navi in transito nel nostro scalo e questo accordo lo dimostra, introducendo buone prassi che producono benefici per sia per i cittadini, sia persone che lavorano in banchina e nelle aree di waterfront». «L' accordo che si sta definendo, grazie alla iniziativa portata avanti congiuntamente e alla pronta risposta di tutti gli attori coinvolti - ha confermato l' ammiraglio Giuseppe Tarzia, comandante della Direzione Marittima di **Livorno** - si inserisce a pieno titolo nella fase di transizione che più in generale sta interessando da qualche anno il mondo dello shipping, sempre più indirizzato verso comportamenti a tutela dell' ambiente marino e costiero. Quindi, oltre a quanto previsto dalle normative di settore in materia di riduzione dei tenori di zolfo nei combustibili e controllo delle emissioni di CO₂, con questo specifico atto le compagnie di navigazione che normalmente scalano il **porto** di **Livorno** hanno concordato di attuare delle azioni aggiuntive che ottimizzano l' utilizzo dei motori principali ed ausiliari delle navi, attraverso il rispetto di buone pratiche di gestione, verifica e manutenzione degli impianti, al fine di favorire una ulteriore riduzione delle emissioni di gas di scarico, a tutto vantaggio dell' ambiente portuale e cittadino». L' accordo, oltre che dall' assessore Bonciani, dall' assessore comunale all' Ambiente Giovanna Cepparello e dall' ammiraglio Tarzia, sarà sottoscritto dai rappresentanti delle principali compagnie di navigazione interessate da traffici ro-ro e passeggeri nel **porto** di **Livorno**, ovvero da Giuseppe Vicidomini per CIN, da Giuseppe Parenti per Forship, da Dario Bocchetti per Grimaldi, da Giuseppe Vicidomini per Moby e da Matteo Savelli per Toremar.



Enzo Raugei: "Passa il tempo e progetti non ce ne sono"

Il presidente della Cpl sul futuro del porto di Livorno, in attesa della Darsena Europa

Giulia Sarti

LIVORNO Abbiamo incontrato Enzo Raugei, presidente della Compagnia portuale di Livorno (Cpl), che controlla o partecipa società che operano in diversi settori portuali. Oggi della Cpl fanno parte 190 soci, circa 110 nella Compagnia impresa lavoratori portuali (Cilp), società partecipata al 50% con Neri e Negri. Controlliamo il Livorno Reefer terminal, punto di riferimento per l'arrivo di banane e ananas per i mercati del centro Nord, siamo soci di maggioranza al 60% del parco il Faldo, del terminal Intercontainers Livorno e dell'Interporto Vespucci con una piccola quota. All'indomani della sua rielezione, nel Luglio del 2018, il presidente Raugei affermò ai nostri microfoni che sarebbe stato soddisfatto se avesse visto la Darsena Europa, se non concludersi, almeno partire entro sei anni da quel giorno. Oggi potrei dire la stessa cosa -dice con ironia- il tempo passa e progetti ancora non ce ne sono, mentre tutto il mondo portuale è in trepida attesa di una scossa. È vero che alcuni aspetti tecnici sono andati avanti, continua, ma c'è da augurarsi a questo punto l'affacciarsi di un operatore privato con un project financing adeguato. Livorno si gioca molto su questo investimento e l'ultimo appoggio finanziario confermato dal ministro De Micheli durante la sua visita in città, è di buon auspicio. Ma nel frattempo, prosegue Raugei, se anche fossero solo sei gli anni di attesa, bisognerà pur arrivarci vivi, senza perdere di vista le questioni quotidiane delle attività portuali a partire da una migliore gestione del porto, per esempio relativa al canale di accesso al bacino della Darsena Toscana, con la questione dei tubi Eni, tutte cose che farebbero sfruttare al meglio le due sponde, consentendo l'arrivo di navi fino a 10 mila teu. Con la costruzione della Darsena Europa, anche questo problema si andrebbe a risolvere: Come si sa non si tratterebbe di un vero e proprio nuovo terminal, ma di un trasferimento a mare di quello della Darsena Toscana, che eliminerebbe il problema del limite alle grandi navi. Tra le altre criticità dello scalo labronico, Enzo Raugei ne indica uno che tocca direttamente le attività della Compagnia, ovvero il raddoppio del magazzino M-K, gemello di uno già esistente, per lo stoccaggio di prodotti forestali. Resta poi il problema degli spazi per le auto, che mancano sempre. Obiettivo 2020 della Compagnia portuale di Livorno, sarà sicuramente, spiega, quello di consolidarsi e crescere: Dopo la crisi, sono diminuite le marginalità, serve una crescita dei traffici e di fatturato per poter consolidare le nostre attività economiche anche a favore della città. Se Livorno è da sempre in controtendenza rispetto a quelle che accolgono un porto, perchè qui -afferma Raugei- il porto si ama, non si odia, va certamente rafforzato il rapporto tra le due entità. In passato gli operatori erano espressione degli imprenditori livornesi, oggi non è più così e la gran parte dei soggetti portuali non sono locali, ma armatori o fondi di investimento esterni. Non che questo sia un male, ma la città si aspetta un ritorno occupazionale e di crescita economica dal suo porto e visto che l'attività è sempre di tipo invasivo per una comunità cittadina, c'è bisogno di lavorare perchè se ne senta partecipe e possa in qualche modo esserne coinvolta. In questi giorni il presidente Enzo Raugei si prepara al Fruit logistica, la fiera che si terrà a Berlino il prossimo Febbraio e a cui Livorno Reefer terminal parteciperà nello stand con Autorità portuale, Interporto Vespucci e Tdt. Sarà l'occasione per consolidare i rapporti con i nostri clienti e cercare nuove opportunità di crescita per il traffico della frutta nel nostro porto. L'intervista



completa al presidente sull'evento di Fruit logistica, sarà disponibile sulla rivista che il Messaggero Marittimo, presente alla fiera di Berlino, consegnerà allo stand livornese.



Bacini Livorno: non si muove niente

Il deposito delle offerte tecniche è avvenuto nel Marzo 2019

LIVORNO Un mese fa (il tempo passa e Betta un si marita) ricordando che la gara per l'assegnazione dei bacini di carenaggio di Livorno sta per celebrare (si fa per dire) il suo quinto compleanno, avevamo riferito di una presunta manovra in corso per una ulteriore, incredibile dilazione di duecentoquaranta giorni, ossia circa otto mesi e ci eravamo associati alla sensazione corrente che nel palazzo non si sapesse più come cavare le gambe da una situazione ormai evidentemente incancrenita senza il rischio di imprevedibili strascichi. Dopo il deposito delle offerte tecniche, dieci mesi fa (Marzo 2019), niente sembra essersi mosso, salvo il fatto che una delle due parti in gara, la Jobson group, avrebbe presentato in Authority una istanza motivata per l'esclusione dalla gara dell'altra parte in causa, il gigante degli yacht, Azimut Benetti. Stando a quanto è dato sapere sempre con tutta la prudenza che il caso e le parti coinvolte impongono, la risposta sarebbe consistita ad oggi in un paio di sanatorie rilasciate dall'**AdSp** alle 10.00 del 24 Dicembre relativamente alla situazione esistente all'interno del comparto di gara, di cui, nei mesi scorsi, abbiamo abbondantemente riferito. Sembra, anzi, che gli avvocati di Jobson abbiano predisposto atti di una certa gravità che potrebbero essere presto depositati in sede giudiziaria. Resta, comunque, il fatto che, almeno fino ad un mese fa, non si vedeva ancora praticamente alcuna traccia delle opere che si sarebbero dovute ultimare per l'atto dell'assegnazione al vincitore.

Renato Roffi

The screenshot shows the website interface for 'Messaggero Marittimo'. At the top, there is a navigation bar with the logo 'M SC AGENZIA MARITTIMA ALDO SPINICCI SRL' and 'Messaggero Marittimo.it'. Below the navigation bar, the article title 'Bacini Livorno: non si muove niente' is prominently displayed. Underneath the title, the sub-headline reads 'Il deposito delle offerte tecniche è avvenuto nel Marzo 2019'. The author's name 'Renato Roffi' is visible. The main content area features a large image of a port facility with a crane. To the right of the main text, there is a sidebar with a newsletter sign-up form and a list of 'ULTIME' and 'POPOLARI' articles. At the bottom of the article, there is a section for 'ARGOMENTI CORRELATI'.

Ex silos Livorno: la proprietà e i lavori in atto

LIVORNO Nuove e più dettagliate notizie sui lavori in corso al silos ex Matarrese sul porto mediceo. Come abbiamo a più riprese riferito, la Porto Immobiliare Srl (e non la Porto 2000 immobiliare) sta mettendo in sicurezza il complesso, con lavori iniziati da alcuni mesi, per la sua valorizzazione futura. Una volta ultimata la prima tranche dei lavori ci scrive l'amministratore unico della Porto Immobiliare Srl dottor Lorenzo Riposati sarà valutato con i soci pubblici il suo futuro utilizzo. I lavori, molto impegnativi per lo stato di degrado in cui la grande costruzione è stata lasciata dalla precedente proprietà, riguardano per quello che ci è stato possibile sapere sia le strutture di sicurezza, sia il grande salone a piano terreno. Che avevamo ipotizzato possa essere in futuro utilizzato come sede di manifestazioni, convegni ed altre iniziative che riguardano la portualità livornese. La posizione dell'ex silos è eccezionale: ed avevamo anche riferito che in precedenza c'era stato un progetto per farne un grande albergo con visione panoramica sul porto mediceo. Il silos rientra anche nel generale piano di rilancio e rielaborazione del waterfront cittadino che dovrà anche tener conto dei vari interventi già in programma come la tombatura della vicina darsena e la nascita del polo crociere della Porto 2000.



Il depuratore del Rivellino cambia zona e va in porto

LIVORNO Si è fatto il punto sullo stato di attuazione degli investimenti ASA sul servizio idrico territoriale giovedì 9 gennaio, nell'ambito della Conferenza Territoriale n.5 Toscana Costa promossa dall'assessore alle aziende del Comune labronico Gianfranco Simoncini. All'incontro, che si è tenuto presso la sala consiliare di Palazzo Comunale, hanno partecipato il direttore di AIT (Autorità Idrica Toscana) Alessandro Mazzei, il presidente Nicola Ceravolo e l'amministratore delegato Ennio Trebino del consiglio di gestione ASA SpA e i rappresentanti dei comuni del territorio servito da ASA. Nel corso della conferenza l'assessore Simoncini ha informato che la Giunta Regionale ha approvato nella seduta del 23 dicembre l'accordo di programma per il Rivellino, che era stato deliberato nell'ultimo Consiglio Comunale del mese di novembre 2019. Di conseguenza ha affermato l'assessore Simoncini nelle prossime settimane l'accordo di programma sarà firmato insieme ai due protocolli d'intesa, con l'Autorità Portuale per la cessione dell'area e con AIT e ASA per la copertura dei costi del mutuo che il Comune contrarrà per l'acquisto dell'area dove sarà realizzato il primo modulo del nuovo depuratore cittadino. L'assessore Simoncini ha sottolineato che prosegue l'attività di spostamento del depuratore che libererà un'area importante della città e innalzerà la qualità della depurazione.



Lavoro portuale Tirreno Nord on-line il nuovo 'portale'

LIVORNO Da gennaio è on-line il Portale del lavoro portuale per i porti dell'Autorità di Sistema del Mar Tirreno Settentrionale. Il sito sottolinea una nota dell'Autorità di Sistema è dedicato a contenere tutte le notizie inerenti le imprese autorizzate allo svolgimento delle operazioni e servizi portuali, nonché la fornitura di lavoro portuale temporaneo nei porti dell'ente, incluso il piano organico del porto. Sul portale sono inoltre pubblicati i dati statistici relativi al numero dei turni effettuati dalla agenzia che fornisce lavoro temporaneo alle imprese autorizzate. In seguito, il sito ospiterà ulteriori studi e analisi. Il sito web, accessibile all'indirizzo lavoroportuale.portaltotirreno.it e ospitato in cloud, è sviluppato in aderenza alle linee guida emesse dall'AgID per i siti della Pubblica Amministrazione, su una piattaforma software open source evoluta, adatta per evoluzioni del contenuto e delle modalità di pubblicazione e visualizzazione.



Giù tutti i silos, nuova maxi banchina Navi e merci, il porto studia soluzioni

Dal 10 febbraio scatta l'ultima fase delle demolizioni. Si libera un'area di 33mila metri quadrati

ANCONA Sarà ancora la associazione Bolignano Onlus a occuparsi della gestione integrata del canile rifugio e gattile di Bolignano e del servizio esterno di cattura felini. L'incarico, per un periodo di gestione triennale che scadrà il 31 dicembre 2022, è stato affidato all'associazione che già gestiva la struttura, l'unica ad aver presentato un'offerta, con una determina dirigenziale della Direzione Politiche sociali, in cui si prevede un rimborso di 408mila euro più Iva. Il canile rifugio e il gattile, di proprietà comunale, sono ospitati presso una casa colonica, sulla sommità di una collina, circondata da ampi spazi recintati e piantumati, in gran parte dedicati a rifugio per cani e in parte dedicati ad ospitare gatti adulti, alcuni dei quali non reinseribili in colonie sul territorio, in attesa di eventuali adozioni. «Il primo piano della struttura - spiega il Comune di Ancona - è dedicato al gattile sanitario ove i felini permangono transitoriamente per degenze legate alla sterilizzazione, alle malattie infettive e non o infortuni nonché legate all'ospitalità di eventuali cucciolate di mici abbandonati sul territorio, in sinergia con l'altra struttura municipale di Vallemiano». Se non ci sono controindicazioni, i felini sono reimmessi nelle colonie di provenienza in collaborazione con i referenti. La struttura comunale è in funzione 365 giorni su 365, con un'apertura al pubblico garantita tutti i giorni dal lunedì alla domenica, di norma dalle ore 9,30 alle ore 12,30, con possibilità di accordi per visite pomeridiane in base alle esigenze del pubblico. Nel canile di Bolignano, in 25 anni di attività - secondo dati forniti di recente in Consiglio comunale dall'assessore ai Servizi sociali Emma Capogrossi - sono transitati circa 2.500 cani e ne sono stati adottati circa 1.500. Dal 2010 al 2018 la presenza degli animali si è dimezzata da 123 a 65. Inizialmente la struttura era fornita di 18 box rifugio e 10 box sanitari con una capienza totale di circa 90 cani. A questi nel 2007 sono stati aggiunti sgambatoi ampi, con fondo erboso, arbusti fioriti e piantumazioni, che consentono agli animali la possibilità di muoversi in libertà, più altri 18 box sanitari dotati di sgambatoi recintati. Lorenzo Sconocchini © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Ancona Today

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

Al via la demolizione dei 12 Silos Sai, Giampieri: «Il porto si trasforma»

Dopo l'abbattimento dei 34 silos in concessione a Silos Granari della Sicilia, al via inizia le attività propedeutiche per l'abbattimento dei 12 silos Sai

ANCONA - Un percorso di cambiamento che nasce dalla parola "trasformazione" nel **porto** di **Ancona**. Sono appena cominciate le attività di preparazione per l'intervento di abbattimento dei 12 silos in concessione alla Sai spa che si trovano alla darsena Marche. Una nuova veste per l'area che nasce dalla riflessione e dalle necessarie risposte al mercato che si sta profondamente modificando. Dopo l'intervento sui 34 silos in concessione alla Silos Granari della Sicilia srl, che si è svolto fra marzo e giugno 2019, è previsto adesso lo smantellamento dei 12 silos della Sai come stabilito dal progetto di demolizione verificato e approvato da tutti gli enti competenti in sede di conferenza di servizi conclusa il 12 settembre 2019. Costruiti nel 1972, i silos hanno un'altezza di 48 metri, con un diametro di circa 9 metri. La demolizione dei silos avverrà con la tecnica dell'abbattimento meccanico controllato a partire dal 10 febbraio, salvo diverse esigenze di cantiere, per concludersi entro fine aprile. Il primo passo dell'intervento prevede la demolizione manuale e meccanica della torre di sbarco dei cereali. Proseguirà con la demolizione delle strutture metalliche minori e della vecchia

palazzina degli uffici per procedere poi da febbraio con i 12 silos. L'ultimo smantellamento, sempre meccanico, interesserà la torre metallica. Nelle varie fasi della demolizione, che saranno monitorate dagli organi competenti anche per gli aspetti ambientali, non ci saranno modifiche sostanziali alla viabilità portuale della zona né al traffico marittimo. La demolizione dell'impianto in concessione a Sai spa, che doveva essere realizzato entro fine 2019, ha subito un ritardo per il prolungamento della procedura di spostamento delle antenne di telefonia mobile che erano sul tetto dei silos da parte delle stesse società di servizio telefonico. Il completamento della trasformazione di questa area libererà una banchina complessiva di circa 350 metri, con un retro banchina di 33 mila metri quadrati. Sull'utilizzo delle banchine 19, 20 e 21 della darsena Marche sono in corso valutazioni da parte dell'Autorità di sistema portuale e della Capitaneria di **porto** di **Ancona** che serviranno poi come base di discussione per un necessario e indispensabile confronto con tutte le istituzioni, le amministrazioni presenti in ambito portuale e gli operatori per una condivisione finale della destinazione d'uso delle banchine stesse. «Un **porto** moderno e contemporaneo, orientato alla sostenibilità, che si evolve sulla base dei cambiamenti del mercato. È quello che pensiamo per **Ancona** e che cerchiamo di realizzare in sintonia con tutte le istituzioni di riferimento e gli operatori portuali - dice Rodolfo Giampieri, presidente Autorità di sistema portuale -, un **porto** che punta sulla trasformazione per crescere ed evolvere, creare nuove opportunità di sviluppo per le imprese e soprattutto nuova occupazione».

ANCONA TODAY Cronaca

Al via la demolizione dei 12 Silos Sai, Giampieri: «Il porto si trasforma»

Dopo l'abbattimento dei 34 silos in concessione a Silos Granari della Sicilia, al via inizia le attività propedeutiche per l'abbattimento dei 12 silos Sai

ANCONA - Un percorso di cambiamento che nasce dalla parola "trasformazione" nel porto di Ancona. Sono appena cominciate le attività di preparazione per l'intervento di abbattimento dei 12 silos in concessione alla Sai spa che si trovano alla darsena Marche. Una nuova veste per l'area che nasce dalla riflessione e dalle necessarie risposte al mercato che si sta profondamente modificando.

Dopo l'intervento sui 34 silos in concessione alla Silos Granari della Sicilia srl, che si è svolto fra marzo e giugno 2019, è previsto adesso lo smantellamento dei 12 silos della Sai come stabilito dal progetto di demolizione verificato e approvato da tutti gli enti competenti in sede di conferenza di servizi conclusa il 12 settembre 2019. Costruiti nel 1972, i silos hanno un'altezza di 48 metri, con un diametro di circa 9 metri. La demolizione dei silos avverrà con la tecnica dell'abbattimento meccanico controllato a partire dal 10 febbraio, salvo diverse esigenze di cantiere, per concludersi entro fine aprile. Il primo passo dell'intervento prevede la demolizione

Porto Ancona: verso demolizione silos Sai darsena Marche

Al via attività preparatorie per abbattimento 12 silos

(ANSA) - ANCONA, 14 GEN - Sono cominciate nel porto di Ancona le attività di preparazione per l'abbattimento dei 12 silos in concessione alla Sai spa che si trovano alla darsena Marche. Una nuova veste per l'area che nasce dalla riflessione e dalle necessarie risposte al mercato che si sta profondamente modificando. Dopo l'intervento sui 34 silos in concessione alla Silos Granari della Sicilia srl, che si è svolto fra marzo e giugno 2019, prosegue il progetto di demolizione verificato e approvato da tutti gli enti competenti in sede di conferenza di servizi conclusa il 12 settembre 2019. Costruiti nel 1972, i silos hanno un'altezza di 48 metri, con un diametro di circa 9 metri. La demolizione avverrà con la tecnica dell'abbattimento meccanico controllato a partire dal 10 febbraio, salvo diverse esigenze di cantiere, per concludersi entro fine aprile. Il primo passo dell'intervento prevede la demolizione manuale e meccanica di intere parti di silos, per proseguire con la demolizione delle strutture metalliche minori e della vecchia palazzina degli uffici per procedere poi da febbraio con i 12 silos. L'ultimo smantellamento, sempre meccanico, interesserà la torre metallica. Nelle varie fasi della demolizione, che saranno monitorate dagli organi competenti anche per gli aspetti ambientali, non ci saranno modifiche sostanziali alla viabilità portuale della zona né al traffico marittimo. La demolizione dell'impianto in concessione a Sai spa, che doveva essere realizzato entro fine 2019, ha subito un ritardo per il prolungamento della procedura di spostamento delle antenne di telefonia mobile che erano sul tetto dei silos. Il completamento della trasformazione dell'area libererà una banchina complessiva di circa 350 metri, con un retro banchina di 33 mila metri quadrati. Sull'utilizzo delle banchine 19, 20 e 21 della darsena Marche sono in corso valutazioni da parte dell'Autorità di sistema portuale e della Capitaneria di porto di Ancona, che si confronteranno poi con tutte le istituzioni, le amministrazioni presenti in ambito portuale e con gli operatori per una condivisione finale della destinazione d'uso. "Un porto moderno e contemporaneo, orientato alla sostenibilità, che si evolve sulla base dei cambiamenti del mercato. È quello che pensiamo per Ancona e che cerchiamo di realizzare in sintonia con tutte le istituzioni di riferimento e gli operatori portuali - dice Rodolfo Giampieri, presidente Autorità di sistema portuale -, un porto che punta sulla trasformazione per crescere ed evolvere, creare nuove opportunità di sviluppo per le imprese e soprattutto nuova occupazione".(ANSA).



Centro Pagina

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

Porto di Ancona: al via la demolizione dei restanti 12 silos

MICOL SARA MISITI

ANCONA - Dopo l' abbattimento dei 34 silos in concessione a Silos Granari della Sicilia srl , che si è svolto fra marzo e giugno 2019, sono appena cominciate le attività di preparazione per l' intervento di abbattimento dei 12 silos in concessione alla Sai spa che si trovano alla darsena Marche. L' area si sta dunque trasformando, come stabilito dal progetto di demolizione verificato e approvato da tutti gli enti competenti in sede di conferenza di servizi, conclusa il 12 settembre 2019. Costruiti nel 1972, i silos hanno un' altezza di 48 metri, con un diametro di circa 9 metri. La decisione di abbattere i silos è legata al fatto che il mercato dei cereali, negli ultimi anni, ha visto una forte riduzione dei traffici nello scalo dorico. La demolizione dei silos avverrà con la tecnica dell' abbattimento meccanico controllato a partire dal 10 febbraio , salvo diverse esigenze di cantiere, per concludersi entro fine aprile . Il primo passo dell' intervento prevede la demolizione manuale e meccanica della torre di sbarco dei cereali. Proseguirà con la demolizione delle strutture metalliche minori e della vecchia palazzina degli uffici per procedere poi da febbraio con i 12 silos. L' ultimo smantellamento, sempre meccanico, interesserà la torre metallica. Nelle varie fasi della demolizione, che saranno monitorate dagli organi competenti anche per gli aspetti ambientali, non ci saranno modifiche sostanziali alla viabilità portuale della zona né al traffico marittimo. Rodolfo Giampieri «Un porto moderno e contemporaneo, orientato alla sostenibilità, che si evolve sulla base dei cambiamenti del mercato. È quello che pensiamo per Ancona e che cerchiamo di realizzare in sintonia con tutte le istituzioni di riferimento e gli operatori portuali - dice Rodolfo Giampieri, presidente **Autorità di sistema** portuale -, un porto che punta sulla trasformazione per crescere ed evolvere, creare nuove opportunità di sviluppo per le imprese e soprattutto nuova occupazione». La demolizione dell' impianto in concessione a Sai spa, che doveva essere realizzato entro fine 2019, ha subito un ritardo per il prolungamento della procedura di spostamento delle antenne di telefonia mobile che erano sul tetto dei silos da parte delle stesse società di servizio telefonico. Il completamento della trasformazione di questa area libererà una banchina complessiva di circa 350 metri , con un retro banchina di 33 mila metri quadrati. Sull' utilizzo delle banchine 19, 20 e 21 della darsena Marche sono in corso valutazioni da parte dell' **Autorità di sistema** portuale e della Capitaneria di porto di Ancona che serviranno poi come base di discussione per un necessario e indispensabile confronto con tutte le istituzioni, le amministrazioni presenti in ambito portuale e gli operatori per una condivisione finale della destinazione d' uso delle banchine stesse.



Porto di Ancona: al via la demolizione dei restanti 12 silos
 Sono appena iniziate le attività preparatorie per l'abbattimento dei restanti 12 silos in concessione alla Sai spa che si trovano alla darsena Marche. L'area si sta dunque trasformando, come stabilito dal progetto di demolizione verificato e approvato da tutti gli enti competenti in sede di conferenza di servizi, conclusa il 12 settembre 2019.
 Costruiti nel 1972, i silos hanno un'altezza di 48 metri, con un diametro di circa 9 metri. La decisione di abbattere i silos è legata al fatto che il mercato dei cereali, negli ultimi anni, ha visto una forte riduzione dei traffici nello scalo dorico. La demolizione dei silos avverrà con la tecnica dell'abbattimento meccanico controllato a partire dal 10 febbraio, salvo diverse esigenze di cantiere, per concludersi entro fine aprile. Il primo passo dell'intervento prevede la demolizione manuale e meccanica della torre di sbarco dei cereali. Proseguirà con la demolizione delle strutture metalliche minori e della vecchia palazzina degli uffici per procedere poi da febbraio con i 12 silos. L'ultimo smantellamento, sempre meccanico, interesserà la torre metallica. Nelle varie fasi della demolizione, che saranno monitorate dagli organi competenti anche per gli aspetti ambientali, non ci saranno modifiche sostanziali alla viabilità portuale della zona né al traffico marittimo.
 «Un porto moderno e contemporaneo, orientato alla sostenibilità, che si evolve sulla base dei cambiamenti del mercato. È quello che pensiamo per Ancona e che cerchiamo di realizzare in sintonia con tutte le istituzioni di riferimento e gli operatori portuali - dice Rodolfo Giampieri, presidente **Autorità di sistema** portuale -, un porto che punta sulla trasformazione per crescere ed evolvere, creare nuove opportunità di sviluppo per le imprese e soprattutto nuova occupazione».
 La demolizione dell'impianto in concessione a Sai spa, che doveva essere realizzato entro fine 2019, ha subito un ritardo per il prolungamento della procedura di spostamento delle antenne di telefonia mobile che erano sul tetto dei silos da parte delle stesse società di servizio telefonico. Il completamento della trasformazione di questa area libererà una banchina complessiva di circa 350 metri, con un retro banchina di 33 mila metri quadrati. Sull'utilizzo delle banchine 19, 20 e 21 della darsena Marche sono in corso valutazioni da parte dell'**Autorità di sistema** portuale e della Capitaneria di porto di Ancona che serviranno poi come base di discussione per un necessario e indispensabile confronto con tutte le istituzioni, le amministrazioni presenti in ambito portuale e gli operatori per una condivisione finale della destinazione d'uso delle banchine stesse.



Ancona smantella i 12 silos sulla Darsena Marche, nuovo progetto per l' area

14 Jan, 2020 ANCONA - Al via le attività di smantellamento dei 12 silos situati sulla Darsena Marche del **porto di Ancona**. Le strutture costruite nel 1972, hanno un' altezza di 48 metri, un diametro di circa 9 metri e sono in concessione alla Sai spa. Dopo l' intervento sui 34 silos in concessione alla Silos Granari della Sicilia srl, che si è svolto fra marzo e giugno 2019, adesso il nuovo progetto, che prevede l' abbattimento dei 12 silos, vedrà per l' area una destinazione d' uso diversa e maggiormente rispondente alle esigenze del mercato profondamente modificato negli anni. La demolizione dei silos avverrà con la tecnica dell' abbattimento meccanico controllato a partire dal 10 febbraio, salvo diverse esigenze di cantiere, per concludersi entro fine aprile. Il primo passo dell' intervento prevede la demolizione manuale e meccanica della torre di sbarco dei cereali. Proseguirà con la demolizione delle strutture metalliche minori e della vecchia palazzina degli uffici per procedere poi da febbraio con i 12 silos. L' ultimo smantellamento, sempre meccanico, interesserà la torre metallica. Nelle varie fasi della demolizione, che saranno monitorate dagli organi competenti anche per gli aspetti ambientali, non ci saranno modifiche sostanziali alla viabilità portuale della zona né al traffico marittimo. La demolizione dell' impianto che doveva essere realizzato entro fine 2019, ha subito un ritardo per il prolungamento della procedura di spostamento delle antenne di telefonia mobile che erano sul tetto dei silos da parte delle stesse società di servizio telefonico. Il completamento della trasformazione di questa area libererà una banchina complessiva di circa 350 metri, con un retro banchina di 33 mila metri quadrati. Sull' utilizzo delle banchine 19, 20 e 21 della darsena Marche sono in corso valutazioni da parte dell' Autorità di sistema portuale e della Capitaneria di **porto di Ancona** che serviranno poi come base di discussione per un necessario e indispensabile confronto con tutte le istituzioni, le amministrazioni presenti in ambito portuale e gli operatori per una condivisione finale della destinazione d' uso delle banchine stesse. Rodolfo Giampieri, presidente Autorità di sistema portuale ha commentato così il progetto: 'Un **porto** moderno e contemporaneo, orientato alla sostenibilità, che si evolve sulla base dei cambiamenti del mercato. È quello che pensiamo per **Ancona** e che cerchiamo di realizzare in sintonia con tutte le istituzioni di riferimento e gli operatori portuali, un **porto** che punta sulla trasformazione per crescere ed evolvere, creare nuove opportunità di sviluppo per le imprese e soprattutto nuova occupazione'.



Cronache Ancona

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

Al via l' iter per abbattere altri 12 silos del porto

ANCONA - Trentaquattro sono stati già demoliti tra la scorsa primavera e l' estate. Il nuovo intervento libererà una superficie di 33mila metri quadrati da destinare ad attività portuali

Sono cominciate le attività di preparazione per l' intervento di abbattimento dei 12 silos in concessione alla Sai Spa che si trovano alla darsena Marche. Una nuova veste per l' area che nasce dalla riflessione e dalle necessarie risposte al mercato che si sta profondamente modificando. Dopo l' intervento sui 34 silos in concessione alla Silos Granari della Sicilia srl, che si è svolto fra marzo e giugno 2019, è previsto adesso lo smantellamento dei 12 silos della Sai come stabilito dal progetto di demolizione verificato e approvato da tutti gli enti competenti in sede di conferenza di servizi conclusa il 12 settembre 2019. Costruiti nel 1972, i silos hanno un' altezza di 48 metri, con un diametro di circa 9 metri. La demolizione avverrà con la tecnica dell' abbattimento meccanico controllato a partire dal 10 febbraio, salvo diverse esigenze di cantiere, per concludersi entro fine aprile. Il primo passo dell' intervento prevede la demolizione manuale e meccanica della torre di sbarco dei cereali. Proseguirà con la demolizione delle strutture metalliche minori e della vecchia palazzina degli uffici per procedere poi da febbraio con i 12 silos. L' ultimo smantellamento, sempre meccanico, interesserà la torre metallica. Nelle varie fasi della demolizione, che saranno monitorate dagli organi competenti anche per gli aspetti ambientali, non ci saranno modifiche sostanziali alla viabilità portuale della zona né al traffico marittimo. Il completamento della trasformazione di questa area libererà una banchina complessiva di circa 350 metri, con un retro banchina di 33mila metri quadrati. Sull' utilizzo delle banchine 19, 20 e 21 della darsena Marche sono in corso valutazioni da parte dell' **Autorità** di **sistema** portuale e della Capitaneria di porto di Ancona che serviranno poi come base di discussione per un necessario e indispensabile confronto con tutte le istituzioni, le amministrazioni presenti in ambito portuale e gli operatori per una condivisione finale della destinazione d' uso delle banchine stesse. «Un porto moderno e contemporaneo, orientato alla sostenibilità, che si evolve sulla base dei cambiamenti del mercato. È quello che pensiamo per Ancona e che cerchiamo di realizzare in sintonia con tutte le istituzioni di riferimento e gli operatori portuali - dice Rodolfo Giampieri, presidente **Autorità** di **sistema** portuale -, un porto che punta sulla trasformazione per crescere ed evolvere, creare nuove opportunità di sviluppo per le imprese e soprattutto nuova occupazione».

Porto di Ancona: al via attività propedeutiche per demolizione silos Sai Darsena Marche

(FERPRESS) - **Ancona**, 14 GEN - Un percorso di cambiamento che nasce dalla parola "trasformazione" nel **porto** di **Ancona**. Sono appena cominciate le attività di preparazione per l'intervento di abbattimento dei 12 silos in concessione alla Sai spa che si trovano alla darsena Marche. Una nuova veste per l'area che nasce dalla riflessione e dalle necessarie risposte al mercato che si sta profondamente modificando. Dopo l'intervento sui 34 silos in concessione alla Silos Granari della Sicilia srl, che si è svolto fra marzo e giugno 2019, è previsto adesso lo smantellamento dei 12 silos della Sai come stabilito dal progetto di demolizione verificato e approvato da tutti gli enti competenti in sede di conferenza di servizi conclusa il 12 settembre 2019. Costruiti nel 1972, i silos hanno un'altezza di 48 metri, con un diametro di circa 9 metri. La demolizione dei silos avverrà con la tecnica dell'abbattimento meccanico controllato a partire dal 10 febbraio, salvo diverse esigenze di cantiere, per concludersi entro fine aprile. Il primo passo dell'intervento prevede la demolizione manuale e meccanica della torre di sbarco dei cereali. Proseguirà con la demolizione delle strutture metalliche minori e della vecchia palazzina degli uffici per procedere poi da febbraio con i 12 silos. L'ultimo smantellamento, sempre meccanico, interesserà la torre metallica. Nelle varie fasi della demolizione, che saranno monitorate dagli organi competenti anche per gli aspetti ambientali, non ci saranno modifiche sostanziali alla viabilità portuale della zona né al traffico marittimo. La demolizione dell'impianto in concessione a Sai spa, che doveva essere realizzato entro fine 2019, ha subito un ritardo per il prolungamento della procedura di spostamento delle antenne di telefonia mobile che erano sul tetto dei silos da parte delle stesse società di servizio telefonico. Il completamento della trasformazione di questa area libererà una banchina complessiva di circa 350 metri, con un retro banchina di 33 mila metri quadrati. Sull'utilizzo delle banchine 19, 20 e 21 della darsena Marche sono in corso valutazioni da parte dell'Autorità di sistema portuale e della Capitaneria di **porto** di **Ancona** che serviranno poi come base di discussione per un necessario e indispensabile confronto con tutte le istituzioni, le amministrazioni presenti in ambito portuale e gli operatori per una condivisione finale della destinazione d'uso delle banchine stesse. "Un **porto** moderno e contemporaneo, orientato alla sostenibilità, che si evolve sulla base dei cambiamenti del mercato. È quello che pensiamo per **Ancona** e che cerchiamo di realizzare in sintonia con tutte le istituzioni di riferimento e gli operatori portuali - dice Rodolfo Giampieri, presidente Autorità di sistema portuale -, un **porto** che punta sulla trasformazione per crescere ed evolvere, creare nuove opportunità di sviluppo per le imprese e soprattutto nuova occupazione".



Il Resto del Carlino (ed. Ancona)

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

Risolve le vertenze per la rimozione delle antenne

Via alla demolizione degli ultimi silos Il 10 febbraio ne saranno abbattuti 12

Entro la fine di aprile non ne resterà neanche uno. Sono alti 48 metri

Risolve le vertenze per la rimozione delle antenne della telefonia mobile, ripartono le attività propedeutiche in vista dell' abbattimento degli ultimi silos granari alla banchina Marche. Dopo le demolizioni dei 34 cilindri in concessione alla Silos Granari, tirati già entro l' estate scorsa, il prossimo 10 febbraio si procederà nei confronti dei 12 silos della Sai. Termine previsto entro la fine di aprile. L' intervento consentirà di liberare una superficie di 33mila metri quadrati a favore di attività portuali e regalare allo scalo una banchina complessiva di 350 metri. Il tutto avverrà come stabilito dal progetto di demolizione verificato e approvato da tutti gli enti competenti in sede di conferenza di servizi conclusa il 12 settembre 2019. La causa del ritardo della procedura tecnica è legata ad un problema paradossale. La demolizione dell' impianto in concessione a Sai, che doveva essere realizzato entro fine 2019, ha subito un ritardo per il prolungamento dello spostamento delle antenne di telefonia mobile che erano sul tetto dei silos da parte delle stesse società di servizio telefonico. Per mesi le due società che avevano piazzato le antenne sui silos hanno preso tempo, rifiutandosi di rimuovere gli apparati, nonostante l' **Autorità portuale** avesse fornito valide alternative. Si è rischiato di arrivare allo scontro legale e ad una serie di denunce. La demolizione dei silos avverrà con la tecnica dell' abbattimento meccanico controllato. Il primo passo dell' intervento prevede la demolizione manuale e meccanica della torre di sbarco dei cereali. Proseguirà con la demolizione delle strutture metalliche minori e della vecchia palazzina degli uffici per procedere poi da febbraio con i 12 silos. L' ultimo smantellamento, sempre meccanico, interesserà la torre metallica. Nelle varie fasi della demolizione, che saranno monitorate dagli organi competenti anche per gli aspetti ambientali, non ci saranno modifiche sostanziali alla viabilità **portuale** della zona né al traffico marittimo. Costruiti nel 1972, i silos hanno un' altezza di 48 metri, con un diametro di circa 9 metri.



Informare

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

Nel porto di Ancona vengono avviate le attività propedeutiche per l' abbattimento dei 12 silos Sai

L' intervento libererà una superficie di 33mila quadri da destinare ad attività portuali Nel **porto** di **Ancona** sono cominciate le attività di preparazione per l' abbattimento dei 12 silos in concessione alla Sai Spa che si trovano alla darsena Marche, intervento che segue lo smantellamento dei 34 silos in concessione alla Silos Granari della Sicilia Srl che si è svolto fra marzo e giugno scorsi. Costruiti nel 1972, i silos in concessione alla Sai hanno un' altezza di 48 metri, con un diametro di circa nove metri. La demolizione dei silos avverrà con la tecnica dell' abbattimento meccanico controllato a partire dal 10 febbraio, salvo diverse esigenze di cantiere, per concludersi entro fine aprile. Il primo passo dell' intervento prevede la demolizione manuale e meccanica della torre di sbarco dei cereali. Proseguirà con la demolizione delle strutture metalliche minori e della vecchia palazzina degli uffici per procedere poi da febbraio con i 12 silos. L' ultimo smantellamento, sempre meccanico, interesserà la torre metallica. Nelle varie fasi della demolizione, che saranno monitorate dagli organi competenti anche per gli aspetti ambientali, non ci saranno modifiche sostanziali alla viabilità portuale della

zona né al traffico marittimo. La demolizione dell' impianto in concessione a Sai spa, che doveva essere realizzato entro fine 2019, ha subito un ritardo per il prolungamento della procedura di spostamento delle antenne di telefonia mobile che erano sul tetto dei silos da parte delle stesse società di servizio telefonico. Il completamento della trasformazione di questa area libererà una banchina complessiva di circa 350 metri lineari, con un retro banchina di 33mila metri quadrati. Sull' utilizzo delle banchine 19, 20 e 21 della darsena Marche sono in corso valutazioni da parte dell' Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale e della Capitaneria di **Porto** di **Ancona** che serviranno poi come base di discussione per un necessario e indispensabile confronto con tutte le istituzioni, le amministrazioni presenti in ambito portuale e gli operatori per una condivisione finale della destinazione d' uso delle banchine stesse.

inferMARE
Il quotidiano on-line per gli operatori e gli utenti del Mar Adriatico

14 gennaio 2020

Nel porto di Ancona vengono avviate le attività propedeutiche per l'abbattimento dei 12 silos Sai

L'intervento libererà una superficie di 33mila quadri da destinare ad attività portuali

... Nel porto di Ancona sono cominciate le attività di preparazione per l'abbattimento dei 12 silos in concessione alla Sai Spa che si trovano alla darsena Marche, intervento che segue lo smantellamento dei 34 silos in concessione alla Silos Granari della Sicilia Srl che si è svolto fra marzo e giugno scorsi. Costruiti nel 1972, i silos in concessione alla Sai hanno un'altezza di 48 metri, con un diametro di circa nove metri.

La demolizione dei silos avverrà con la tecnica dell'abbattimento meccanico controllato a partire dal 10 febbraio, salvo diverse esigenze di cantiere, per concludersi entro fine aprile. Il primo passo dell'intervento prevede la demolizione manuale e meccanica della torre di sbarco dei cereali. Proseguirà con la demolizione delle strutture metalliche minori e della vecchia palazzina degli uffici per procedere poi da febbraio con i 12 silos. L'ultimo smantellamento, sempre meccanico, interesserà la torre metallica. Nelle varie fasi della demolizione, che saranno monitorate dagli organi competenti anche per gli aspetti ambientali, non ci saranno modifiche sostanziali alla viabilità portuale della zona né al traffico marittimo.

La demolizione dell'impianto in concessione a Sai Spa, che doveva essere realizzato entro fine 2019, ha subito un ritardo per il prolungamento della procedura di spostamento delle antenne di telefonia mobile che erano sul tetto dei silos da parte delle stesse società di servizio telefonico.

Il completamento della trasformazione di questa area libererà una banchina complessiva di circa 350 metri lineari, con un retro banchina di 33mila metri quadrati. Sull'utilizzo delle banchine 19, 20 e 21 della darsena Marche sono in corso valutazioni da parte dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale e della Capitaneria di Porto di Ancona che serviranno poi come base di discussione per un necessario e indispensabile confronto con tutte le istituzioni, le amministrazioni presenti in ambito portuale e gli operatori per una condivisione finale della destinazione d'uso delle banchine stesse.

Leggi le notizie su tematica Ancona/Porto | **scrivici al servizio clienti**

Descrizione	Data di inizio	Data di termine
12 silos demolizione	14 gen 2020	15 gen 2020
	2020	2020

Ancona: demolizione silos darsena Marche

Giampieri: il porto si trasforma cogliendo i cambiamenti del mercato

Massimo Belli

ANCONA Sono appena cominciate le attività di preparazione per l'intervento di demolizione dei 12 silos in concessione alla Sai spa che si trovano alla darsena Marche, avviando così un percorso di cambiamento che nasce dalla parola trasformazione nel porto di Ancona. Una nuova veste per l'area che nasce dalla riflessione e dalle necessarie risposte al mercato che si sta profondamente modificando. Dopo l'intervento sui 34 silos in concessione alla Silos Granari della Sicilia srl, che si è svolto fra Marzo e Giugno 2019, è previsto adesso lo smantellamento dei 12 silos della Sai come stabilito dal progetto di demolizione verificato e approvato da tutti gli enti competenti in sede di conferenza di servizi conclusa il 12 Settembre 2019. Costruiti nel 1972, i silos hanno un'altezza di 48 metri, con un diametro di circa 9 metri. La demolizione dei silos avverrà con la tecnica dell'abbattimento meccanico controllato a partire dal 10 Febbraio, salvo diverse esigenze di cantiere, per concludersi entro fine aprile. Il primo passo dell'intervento prevede la demolizione manuale e meccanica della torre di sbarco dei cereali. Proseguirà con la demolizione delle strutture metalliche minori e della vecchia palazzina degli uffici per procedere poi da Febbraio con i 12 silos. L'ultimo smantellamento, sempre meccanico, interesserà la torre metallica. Nelle varie fasi della demolizione, che saranno monitorate dagli organi competenti anche per gli aspetti ambientali, non ci saranno modifiche sostanziali alla viabilità portuale della zona né al traffico marittimo. La demolizione dell'impianto in concessione a Sai spa, che doveva essere realizzato entro fine 2019, ha subito un ritardo per il prolungamento della procedura di spostamento delle antenne di telefonia mobile che erano sul tetto dei silos da parte delle stesse società di servizio telefonico. Il completamento della trasformazione di questa area libererà una banchina complessiva di circa 350 metri, con un retro banchina di 33 mila metri quadrati. Sull'utilizzo delle banchine 19, 20 e 21 della darsena Marche sono in corso valutazioni da parte dell'Autorità di Sistema portuale del Mare Adriatico centrale e della Capitaneria di porto di Ancona che serviranno poi come base di discussione per un necessario e indispensabile confronto con tutte le istituzioni, le amministrazioni presenti in ambito portuale e gli operatori per una condivisione finale della destinazione d'uso delle banchine stesse. Come ha sottolineato il presidente dell'**adSp**, Rodolfo Giampieri: Un porto moderno e contemporaneo, orientato alla sostenibilità, che si evolve sulla base dei cambiamenti del mercato. È quello che pensiamo per Ancona e che cerchiamo di realizzare in sintonia con tutte le istituzioni di riferimento e gli operatori portuali, un porto che punta sulla trasformazione per crescere ed evolvere, creare nuove opportunità di sviluppo per le imprese e soprattutto nuova occupazione.



Marina Grande minacciata da un pontile per attracchi La spiaggia libera è a rischio

Affidato il progetto esecutivo. Marevivo: aumenterà il traffico

napoli Un pontile per i noleggiatori davanti all' unica spiaggia libera dell' Isola, insorgono opposizione e ambientalisti. Al centro dell' ennesima querelle caprese - dopo la guerra fredda tra i due Comuni per l' interruzione dei rapporti istituzionali annunciata da Anacapri - c' è questa volta un molo di attracco stagionale ad uso commerciale da realizzare ex novo alle spalle del **porto** di Marina Grande. Si tratterebbe di un pontile in acciaio amovibile per il quale il responsabile dei Lavori pubblici Vincenzo Matassa ha già firmato la determina che dà incarico all' ingegnere Giuseppe De Angelis di procedere con la progettazione definitiva ed esecutiva e della successiva direzione dei lavori per un importo di circa 50 mila euro. Fin qui tutto normale - anzi, si potrebbe pensare ad un escamotage per decongestionare lo specchio d' acqua del **porto** dove convivono malamente traghetti, aliscafi, yacht, motoscafi e piccole imbarcazioni - se non fosse che il luogo prescelto per la posa del nuovo molo, da usare per imbarco e sbarco dei clienti dei tour via mare, è proprio di fronte alla spiaggia di Marina Grande. A metà tra i due stabilimenti balneari ed alla rampa di accesso al mare per i disabili. Se da un parte, dunque, si cerca di risolvere l' assalto selvaggio con l' istituzione dell' Area marina protetta, dall' altra si rischia di mettere in ginocchio sia la sicurezza dei bagnanti sia la vivibilità della zona interessata con un incessante e quotidiano andirivieni di gozzi e piccole unità da diporto. È l' opposizione a ribellarsi. «Abbiamo chiesto la convocazione del consiglio comunale affinché l' amministrazione revochi immediatamente gli atti sin qui prodotti - ha spiegato il capogruppo di Capri Vera, Roberto Bozzaotre - siamo preoccupati come lo deve essere tutta la popolazione ma pronti a dare un contributo individuando soluzioni alternative. Ci auguriamo che il sindaco si comporti responsabilmente e torni sui suoi passi senza farsi condizionare dagli enormi contrasti interni al gruppo di maggioranza che su ogni argomento condizionano le sue decisioni. In fondo lui sa benissimo che quel pontile è una porcheria senza precedenti. Chi davvero vuole l' Amp non può nemmeno concepirlo una idea del genere». Dello stesso avviso anche la numero uno di Marevivo. «Sarebbe un disastro per Capri: l' unica spiaggia libera dell' isola viene destinata al turismo mordi-e-fuggi. Cosa rimane per i capresi?», si chiede il presidente Rosalba Giugni. «Mi sembra che l' obiettivo che viene propagandato ovunque sia quello di cercare di ricostituire un po' di pace nel mare di Capri, un ennesimo approdo stimolerà un maggiore traffico marittimo, altro che pace. Mi auguro che gli amministratori dell' isola che stimo molto, ci ripensino». Intanto, si attendono gli esiti del meeting nella capitale con il ministro Sergio Costa per l' istituzione dell' Amp.



Porto, fuoco amico su Pietro Spirito: «Non mi dimetto»

Sulla stampa locale notizie (smentite) di abbandono dell'incarico prima della scadenza naturale. Sono iniziate le grandi manovre per la successione

di Giancarlo Tommasone Nelle scorse ore su organi di stampa locale, sono stati riportati rumors sull'ipotesi di dimissioni del presidente Pietro Spirito dalla guida dell'**Autorità di sistema portuale** del Mar Tirreno Centrale. Parliamo di un incarico di prestigio, da 160mila euro all'anno. L'inchiesta, l'avviso di garanzia notificato la scorsa estate / Porto, il presidente Spirito indagato per abuso d'ufficio e turbativa d'asta Come anticipato già l'estate scorsa da Stylo24, il numero uno di Piazzale Pisacane si trova sempre più compresso tra responsabilità legate al suo incarico, problemi giudiziari (indagato per abuso d'ufficio e concorso in turbativa d'asta, in relazione alla concessione ex Cogemar alla società armatoriale TttLines), e isolamento politico. Sotto gli occhi di tutti le serie difficoltà di colloquio con il livello politico, rappresentato nella fattispecie, dal governatore Vincenzo De Luca. L'anticipazione di Stylo24 risale a luglio 2019 L'isolamento politico di Spirito nel porto sott'inchiesta Ma perché è emersa la notizia relativa a possibili dimissioni di Spirito, undici mesi prima della naturale conclusione dell'incarico che riveste? Sembrerebbe, e questa è una voce che è stata confermata a più livelli, a Stylo24, che gli articoli relativi alle possibili dimissioni, possano essere stati ispirati da soggetti vicini allo stesso presidente. Di questo «fuoco amico», Pietro Spirito si sarebbe sfogato addirittura con una ristrettissima cerchia di fidati collaboratori. La manovra imbastita vorrebbe mettere al centro della discussione politica l'incapacità e l'inerzia del presidente, emerse soprattutto negli ultimi mesi, per suggerire una via d'uscita. Al momento, non è possibile prevedere se suddetta via d'uscita si concretizzerà prima della fine naturale dell'incarico. Certo è che, è facile ritenere che già sia partita la corsa alla successione per la guida dell'Authority che raggruppa i porti di Napoli, Salerno e Castellammare di Stabia. Leggi anche / Porto, «bordata» del Pd contro Spirito: commesse gravi irregolarità Tornando al contenuto delle notizie comparse nelle scorse ore, il presidente Spirito sarebbe pronto a fare un passo indietro già nel corso del prossimo comitato di gestione, convocato per il 30 gennaio. Alle indiscrezioni di stampa, la guida dell'**Autorità portuale** ha risposto attraverso una nota. «Il Presidente dell'AdSP del Mar Tirreno Centrale, Pietro Spirito, non ha né in pubblico, né in via riservata, manifestato l'intenzione di dimettersi. Quanto riferito da alcuni organi di stampa, pertanto, è destituito di ogni fondamento», replica il numero uno di Piazzale Pisacane.

GIANCARLO TOMMASONE

The screenshot shows the Stylo24 website interface. At the top, the logo 'STYLO24' is prominent, with the tagline 'GIORNALE D'INCHIESTA - QUOTIDIANO DI NAPOLI'. Below the logo, there are navigation tabs for 'HOME', 'ATTUALITÀ', 'CRONACA', 'ECONOMIA', 'INCHIESTE', 'POLITICA', 'SOCIETÀ', and 'SPORT'. The main article headline reads 'Porto, fuoco amico su Pietro Spirito: «Non mi dimetto»'. Below the headline, there is a sub-headline: 'Sulla stampa locale notizie (smentite) di abbandono dell'incarico prima della scadenza naturale. Sono iniziate le grandi manovre per la successione'. A photograph of Pietro Spirito is visible, along with social media sharing icons for Facebook, Twitter, and WhatsApp. A small inset image shows a person with a shocked expression, with the caption 'Shock. È stato scoperto l'antidoto all'ubriacità!'. At the bottom of the screenshot, the author's name 'di Giancarlo Tommasone' is visible, followed by the start of the article text: 'Nelle scorse ore su organi di stampa locale, sono stati riportati rumors sull'ipotesi di dimissioni del presidente Pietro Spirito dalla guida dell'Autorità di sistema portuale del Mar Tirreno Centrale. Parliamo di un incarico di prestigio, da 160mila euro all'anno.'

Il porto apre le porte agli yacht dei nababbi

«Sul molo Pizzoli un centro del Politecnico e il Museo» LAVORO Previsti 200 occupati solo nella flotta dei pattugliatori IL SIMBOLO Una passerella aerea per collegare la muraglia al molo borbonico

Il «fronte del porto» si allarga e procede spedito verso un futuro, sempre più prossimo, al quale l'intera città potrà ancorarsi saldamente. I progetti per trasformare lo scalo barese in una delle principali basi marittime del Mediterraneo avanzano e non trascurano alcuna potenzialità. Guardano al traffico passeggeri, al turismo crocieristico e da diporto, al traffico merci ma anche al collegamento con le forze dell'ordine, con l'Università e con i cittadini. Le ricadute sull'economia di Bari, ma anche sul piano occupazionale e sociale, sono evidenti. Dalla riqualificazione del molo San Cataldo, in attesa degli ultimi passaggi burocratici, a quella del molo Pizzoli, novità di cui hanno già discusso Ugo Patroni Griffi, presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico meridionale, e il sindaco Antonio Decaro. Passando per i numerosi altri progetti legati al varo del nuovo Piano regolatore portuale, come la suggestiva passerella aerea per collegare la muraglia della città vecchia con il molo borbonico. In ballo investimenti milionari capaci di cambiare il volto e la funzione della vasta area che circonda il porto. IL MOLO SAN CATALDO - Il rilancio del molo San Cataldo e della darsena di ponente è alle battute finali.

Dopo la variante al Piano regolatore portuale adottata il 19 dicembre dal Comitato di gestione dell'Autorità portuale, la palla è passata al Consiglio superiore dei lavori pubblici. «Una volta ottenuto il via libera - spiega Ugo Patroni Griffi - è previsto l'ultimo step nella Conferenza Stato-Regioni, poi potremo procedere con le gare». Intanto ci si prepara al futuro. Le simulazioni di manovra continuano: dopo quelle di dicembre condotte nella sede di Mola della «Thesi Srl», nei giorni scorsi altre valutazioni sulla capacità del nuovo scalo di garantire la manovra delle grandi navi in sicurezza sono state effettuate a Sorrento da una società specializzata. La riqualificazione, oltre al potenziamento delle infrastrutture al servizio della sede logistica delle Capitanerie di Porto e delle più grandi imbarcazioni della Guardia costiera, punta a realizzare un approdo turistico unico in Italia, almeno per il versante adriatico. «Bari sarà finalmente in grado di ospitare le navi charter - chiarisce il presidente dell'Autorità portuale - al momento ad esclusivo appannaggio dei porti del Montenegro e della Croazia». Si tratta di un segmento esclusivo della crocieristica da diporto. Mega-yacht extralusso che il nababbo di turno (sceicchi, magnati di tutti i tipi italiani e stranieri) affitta e che, per una settimana di navigazione, in cui viene coccolato da un intero equipaggio, arrivano a costare anche un milione e mezzo di euro. «Abbiamo calcolato - sottolinea Patroni Griffi - che allestire strutture e servizi necessari a questo tipo di imbarcazioni significa creare 200 posti di lavoro solo nella flotta di pattugliatori. Diventerebbe un fiore all'occhiello disporre di una simile "macchina" dedicata alla sicurezza. Sarebbe un punto di partenza - è l'idea - per ospitare un domani la Scuola della Guardia di finanza». IL MOLO PIZZOLI - Ma il futuro prevede ulteriori interventi agganciati all'impianto principale. Quello inedito riguarda la riqualificazione del molo Pizzoli, da anni abbandonato al degrado. Patroni Griffi rivela: «Con il sindaco Decaro abbiamo discusso della possibilità di di -E tra le idee in cantiere c'è pure la nuova vita per il Palazzo della Dogana. «In questo caso la riqualificazione avverrà in funzione



La Gazzetta del Mezzogiorno

Bari

turistica e in direzione di uno sviluppo armonico tra il porto e la città - osserva Ugo Patroni Griffi - la stessa filosofia sottesa alla camionale, che permetterà di liberare dai mezzi pesanti una zona che è il cordone ombelicale tra porto e retro -porto. I tempi? Il progetto per la camionale è in fase avanzata, può diventare realtà nel 2023-2024». LA RELAZIONE PORTO -CITTÀ LA «FINESTRA» SUL MARE -E il porto sarà sempre meno un' entità separata dal resto della città. «Stiamo facendo importanti passi avanti nella pianificazione strategica che porterà al Piano regolatore dello scalo. E abbiamo già parlato di una passerella aerea che colleghi la muraglia al molo borbonico. Un' opera che permetterebbe ai cittadini di riappropriarsi sempre di più dell' area portuale», rimarca Patroni Griffi. Porto e città viaggeranno insieme verso il futuro anche attraverso «simboli» della nuova urbanistica.

Le simulazioni di manovra delle grandi navi

I «giganti del mare» approderanno in sicurezza

Il porto di Bari si prepara a ospitare i «giganti del mare» attraverso una serie di simulazioni che permettono di stabilire se le grandi navi da crociera (che possono raggiungere più di 300 metri di lunghezza e e i 38 di larghezza) potranno attraccare e ripartire in tutta sicurezza. Le valutazioni sono state eseguite dalla «Thesis» di Mola a dicembre e nei giorni scorsi, sotto lo sguardo del presidente Ugo Patroni Griffi, da un' altra società specializzata con sede a Sorrento. Nel corso delle simulazioni, attraverso sofisticate strumentazioni di ulti ma generazione, gli esperti hanno esaminato la fattibilità di manovra delle navi in differenti condizioni meteorologiche ma anche in caso di ostacoli di diversa natura, come la presenza di navi ormeggiate, boe, briccole che potrebbero restringere il campo di manovra. Le numerose prove eseguite con il simulatore di manovra presente nella sede di Mola di Bari della «Thesi» sono state pianificate con il pilota, gli ingegneri e dell' **Autorità portuale** e i responsabili della **Autorità** marittima ed eseguite in presenza di un' apposita commissione tecnica composta dal professor Roberto Tomasicchio, dal capo-pilota del porto di Bari, il comandante Ignazio Sciannandrone, dal capo sezione T/S Francesco Ivano Benedetto. Simone Quaranta della «Thesi», è stato il coordinatore della fase di simulazione ed è stato «cooptato» nel Comitato di gestione che ha dato parere positivo al progetto di variante localizzata del Piano regolatore **portuale** che porterà ora alla fase esecutiva dei lavori. Le simulazioni hanno contemplato i possibili diversi scenari, stato del mare ed agitazione ondosa, mappa delle correnti, marea e intensità del vento. Nulla è stato tralasciato degli aspetti che riguardano la sicurezza.



Cronaca Venti anni al nipote del boss Capriati

L'area portuale di Bari sotto il controllo del clan Infilite 24 condanne

Il tribunale di **Bari** ha condannato 24 persone del clan Capriati che di fatto avevano assunto il controllo del servizio di assistenza e viabilità all' interno del **porto** di **Bari**. Venti anni di reclusione sono stati inflitti a Filippo Capriati, nipote del boss. a pagina 4.



Le mani del clan sul porto di Bari: 24 condannati

Colpo ai Capriati, colpevole il nipote del boss

Angela Balenzano

BARI Sono 24 le condanne inflitte ieri ad affiliati del clan Capriati dal gup del Tribunale di Bari, Antonella Cafagna al termine di un processo celebrato con il rito abbreviato. Le persone condannate a pene comprese tra i 20 anni e i 4 mesi di reclusione sono accusate a vario titolo di associazione mafiosa, traffico e spaccio di droga, aggravati dal metodo mafioso e dall'uso delle armi, porto e detenzione di armi da guerra, estorsioni aggravate dal metodo mafioso e continuate. Atri due imputati sono stati assolti. Secondo l'accusa la cosca aveva assunto il controllo del servizio di assistenza e viabilità all'interno del porto di Bari. Le pene più alte a 20 anni di reclusione, sono state inflitte a Filippo Capriati, nipote dello capoclan Antonio (in carcere da oltre vent'anni) e al pregiudicato Gaetano Lorusso. A 16 anni di reclusione sono stati condannati i pregiudicati Michele Arciuli e Pasquale Panza. Quattordici anni sono stati invece inflitti a Pietro Capriati, fratello di Filippo, 12 anni a Salvatore D'Alterio. Il giudice ha rigettato la richiesta di risarcimento danni per la Cooperativa Ariete (incaricata di gestire i servizi nel porto e di cui alcuni imputati erano dipendenti), mentre ha riconosciuto il risarcimento nei confronti delle altre parti civili costituite: **Autorità di Sistema Portuale** del Mare Adriatico Meridionale-**Adsp** Mam, Ministero dell'Interno, Agenzia delle Entrate e Associazione Antirackett Puglia. Dalle indagini della polizia, coordinate dal pm Fabio Buquicchio, è emerso il sodalizio mafioso utilizzando il proprio potere intimidatorio avrebbe obbligato i commercianti del mercato di Santa Scolastica e gli ambulanti della festa patronale di San Nicola nel 2015 ad acquistare la merce dai fornitori amici. Uscito dal carcere nel 2014 Filippo Capriati- emerge dagli atti dell'inchiesta- aveva ricostruito insieme al fratello Pietro le fila del clan che negli anni Novanta aveva insanguinato le strade di Bari per affermare la propria supremazia. Filippo (che girava per la città con una scorta armata) aveva quindi ereditato- stando sempre alle indagini- il feudo dello zio a Bari vecchia riuscendo a far rinascere la cosca con decine di nuove affiliazioni. Riuscendo anche ad acquisire in modo «diretto/o indiretto attraverso una cooperativa il controllo del servizio di assistenza e regolazione del traffico veicolare connesso ai traffici e alle operazioni portuali, all'interno del porto di Bari» è scritto negli atti dell'inchiesta. Quasi tutti i dipendenti di quella cooperativa sono risultati pregiudicati: elemento che in passato fu sottolineato anche dall'ex senatore D'Ambrosio Lettieri in una interrogazione parlamentare. «Il porto di Bari- scriveva il gip nel provvedimento cautelare- appare un locus ideale non solo per la vicinanza al borgo antico ma appare una condizione essenziale per proteggere affiliati e sistemare uomini vicini al clan anche in servizi di pubblica utilità. Il porto appare come un imprevedibile punto di riferimento del sodalizio del Capriati, luogo adatto a garantire copertura agli affiliati». Il gruppo criminale avrebbe quindi iniziato a «utilizzare il porto di Bari per incontrare in assoluta sicurezza persone o soggetti pregiudicati con i quali condividere gli stessi interessi». Contestualmente alla sentenza nei confronti del clan il gup ha rinviato a giudizio altre nove imputati, tra i quali Sabino Capriati, figlio di Filippo. Il processo nei loro confronti inizierà il primo aprile 2020.



La Gazzetta del Mezzogiorno

Bari

IL CASO PRIMO COLPO DI SCURE NEI CONFRONTI DELL' ORGANIZZAZIONE CRIMINALE CHE TENTAVA DI INFILTRARSI NELLA GESTIONE DEI SERVIZI

Le mani del clan sul porto condannati i Capriati

Intanto lo scalo si prepara a cambiare pelle: ecco i progetti

Mentre il giudice dell' udienza preliminare infligge le prime condanne per l' affare porto a Filippo Capriati (20 anni di carcere) e ai suoi sodali, l' **Autorità portuale** mette mano alla complessa, ambiziosa riqualificazione dello scalo marittimo. Lo spiega alla Gazzetta il presidente Ugo Patroni Griffi.

The image shows the front page of the newspaper 'LA GAZZETTA DI BARI'. The main headline is 'Le mani del clan sul porto condannati i Capriati' with a sub-headline 'Intanto lo scalo si prepara a cambiare pelle: ecco i progetti'. To the right, another headline reads 'Nuovi iscritti all'Università Informatica top'. Below the main headline, there is a photograph of a group of people holding a banner that says 'Cellamare non si prega!!'. Underneath the photo is the text 'Cellamare dice no alle intimidazioni'. The page also features several smaller articles and advertisements, including one for Volkswagen T-Cross and T-Roc.

INFLITTI 20 ANNI A FILIPPO. «RISARCIRE L' AUTORITÀ»

Le mire dei Capriati sullo scalo marittimo Arrivano 24 condanne

Un' articolazione interna del clan Capriati spaziava dalla droga alla detenzione di armi; dall' acquisto di merci imposte ai commercianti del quartiere Carrassi (in particolare del mercato di Santa Scolastica) e agli ambulanti della Festa di San Nicola, sino, soprattutto, al «controllo del servizio di assistenza e regolazione del traffico veicolare, connesso ai traffici e alle operazioni portuali all' interno del porto di Bari». Tutto questo da ieri non è più solo una ipotesi investigativa perché il gup del Tribunale Bari Antonella Cafagna ha condannato 24 imputati a pene comprese tra i 20 anni e i 4 mesi al termine del processo sulle attività illecite gestite dal clan Capriati in città dal 2014 al 2017. Tra le accuse contestate a vario titolo, associazione mafiosa, traffico e spaccio di droga, aggravati dal metodo mafioso e dall' uso delle armi, porto e detenzione di armi da guerra, estorsioni aggravate dal metodo mafioso e continuate. Nel mirino degli agenti della Squadra Mobile coordinati prima dal pm Isabella Ginefra e poi dal pm Fabio Buquicchio, sono finiti gli affari del clan Capriati che stava provando a rinascere dalle sue ceneri. A raccogliere l' eredità lasciata dal capostipite Antonio Capriati, ci sarebbe stato suo nipote Filippo. L' inchiesta, sfociata nell' aprile 2018 in 18 arresti, stroncò sul nascere questo tentativo. Le condanne più elevate, a 20 anni di reclusione, sono state inflitte proprio a Filippo Capriati e al pregiudicato Gaetano Lorusso, autista e uomo di fiducia di Filippo. Condanna a 16 anni inflitta per i pregiudicati Michele Arciuli (40 anni) e Pasquale Panza, a 14 anni per Pietro Capriati, fratello di Filippo, a 12 anni per Salvatore D' Al terio. Registi dell' infiltrazione in una delle zone più preziose e nevralgiche della città, proprio i fratelli Filippo e Pietro Capriati, nipoti dello storico capo clan «Tonino». Dopo la scarcerazione di Filippo, nel febbraio 2014, avrebbero riorganizzato il clan affiliando decine di nuovi sodali. Le indagini sono partite proprio da qui, dalle frequenti e «disinvolute» visite di Filippo Capriati nel porto, spesso in sella a una bicicletta. Secondo l' ac cusa, lo scalo marittimo barese era «divenuto una "pertinenza" del borgo antico» controllato dai Capriati, usato anche come base logistica. Il giudice ha rigettato la richiesta di risarcimento della Cooperativa Ariete che gestiva alcuni servizi all' interno del porto. Riconosciuto il risarcimento (da quantificarsi in sede civile) nei confronti delle altre parti civili (Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale-Adsp Mam, Ministero dell' Interno, Agenzia delle Entrate e Associazione Antirackett Puglia). Nel mirino dell' Antimafia sono finite anche altre attività del clan Capriati che aveva puntato i commercianti del mercato di Santa Scolastica e gli ambulanti della festa patronale di San Nicola del 2015. Alcuni degli esercenti sarebbero stati obbligati ad acquistare merci, buste di plastica, vassoi di alluminio, ghiaccio, detersivi e alimentari, da fornitori amici, utilizzando la forza di intimidazione del «brand Capriati», oltre ad occuparsi delle attività tipiche della criminalità organizzata: traffico di armi e droga, furti e rapine. La sentenza è stata emessa al termine di un processo con il rito abbreviato, rito alternativo che prevede uno sconto di pena in caso di condanna. Contestualmente alla sentenza, il giudice ha rinviato a giudizio altri 9 imputati, tra i quali Sabino Capriati, figlio di Filippo, e ne ha prosciolti due al termine dell' udienza preliminare. Il processo nei loro confronti inizierà l' 1 aprile 2020.



Pizzo, armi e droga le mani dei clan sul porto di Bari

Condannati 24 presunti affiliati ai Diomede e ai Capriati: si erano anche infiltrati nella cooperativa dei servizi dello scalo marittimo

di Chiara Spagnolo C'è la mafia nel porto di Bari: lo ha certificato la sentenza di condanna di 24 presunti affiliati ai clan Capriati e Diomede, accusati di associazione a delinquere, traffico di stupefacenti, estorsioni ai commercianti, furti, traffico d'armi. Secondo la Procura distrettuale antimafia, i boss del Borgo antico si sarebbero infiltrati nella Ariete, la cooperativa che gestiva i servizi di viabilità nello scalo marittimo. L'azienda, in realtà, sembra fosse all'oscuro dei comportamenti illegali di alcuni suoi dipendenti (tra i quali anche alcuni Capriati) e per questo figura tra le parti civili del processo. Nonostante questo, però, la giudice Antonella Cafagna ha negato alla Ariete il risarcimento danni che aveva richiesto, disponendo che gli imputati debbano risarcire soltanto il ministero dell'Interno, l'Autorità portuale e la Federazione antiracket. Le condanne Pesanti quelle inflitte, così come era stato richiesto dal pm Fabio Buquicchio: 20 anni a Filippo Capriati (nipote del boss storico Antonio e figlio di Sabino) e al pregiudicato Gaetano Lorusso (autista di Capriati), 16 anni a Michele Arciuli e Pasquale Panza, 14 anni a Pietro Capriati (fratello di Filippo), 12 anni a Salvatore D'Alterio, solo per citare le pene più pesanti. Le indagini della Squadra Mobile della polizia presero il via dalla denuncia di un dipendente del porto, a cui il capoclan si era rivolto per ottenere delucidazioni in merito alle attività di vigilanza, e portarono alla luce un elevato grado di infiltrazione nonché l'operatività di Filippo Capriati, scarcerato nel 2014 e subito rientrato nel giro della mafia che conta con la volontà di rifondare quel sotto-gruppo che, fino a pochi anni prima, era stato guidato dal padre. Stando a quanto appurato nell'inchiesta sul porto, era proprio Filippo a dirigere quel manipolo di fedelissimi dediti a diverse attività illecite, del quale facevano parte il fratello Pietro il consuocero Onofrio Spano detto "Pippone", il fidato autista Gaetano Lorusso, detto "Nino la bionda". I pentiti L'organigramma del clan fu delineato dal collaboratore di giustizia Nicola De Santis, ex affiliato al quale Antonio Capriati aveva commissionato l'omicidio dell'amico d'infanzia Maurizio Larizzi, per vicende legate alla spartizione di stupefacenti. A seguire, la procura acquisì anche le dichiarazioni dei pentiti Giuseppe Simeone e Umberto Fraddosio, ex luogotenenti dei clan Diomede e Misceo. Nonché di Giovanni Mazzilli, che del boss raccontava: «Filippo, lui giostra la droga e anche questa cosa del cemento, che anziché fare l'estorsione normale dice ti impongo di prendere il cemento da questa ditta, la sta lanciando lui». Nel porto Tra le carte dell'inchiesta furono acquisite anche le evidenze investigative dei poliziotti in servizio all'interno dell'infrastruttura, che documentarono «una frequente presenza di Filippo Capriati». E poi la documentazione della società Ariete, della quale erano riusciti a diventare dipendenti Sabino Capriati (figlio di Filippo), Vito Genchi e Giovanni Rossini. A loro viene contestato di aver fatto risultare la presenza sul posto di lavoro anche quando non erano in servizio, utilizzando colleghi compiacenti e lasciando scoperte le postazioni, creando problemi alla viabilità del porto. Al di là del reato singolo, in realtà, la Dda ha ritenuto che gli uomini dei Capriati avessero acquisito «in modo diretto o indiretto, attraverso la Ariete, il controllo del servizio di assistenza e regolazione del traffico veicolare, connesso alle operazioni portuali». E che, anche grazie a tale presenza, riuscissero a far passare nel porto droga e armi.



La Repubblica (ed. Bari)

Bari

Gli stupefacenti A Bari Vecchia arrivava e si spacciava di tutto: hashish, cocaina, marijuana. Le piazze di vendita privilegiate erano il borgo antico, il quartiere murattiano e Madonnella nella città di Bari e in provincia Palo del Colle, Castellana, Putignano, Molfetta, Giovinazzo e Bitonto. La droga veniva direttamente dalla Campania o dall' Albania. L' hashish, per quanto è stato verificato, veniva pagato a 2.200 euro al grammo e poi rivenduto a prezzi molto più alti per ogni singola dose, per ottenere un guadagno che serviva a ricompensare gli spacciatori con veri e propri stipendi e per mantenere i parenti detenuti. La marijuana invece veniva acquistata a 2.300 euro al chilo se era del tipo tradizionale e a 6.200 quando si trattava dell' olandese Amnesia, geneticamente modificata. A supporto delle indagini, la polizia ha portato una gran mole di intercettazioni telefoniche, nelle quali gli stupefacenti venivano indicati come cagnolini, carne, motorini, biciclette. E grazie alle quali si è scoperto che il clan aveva una grande disponibilità di denaro in contante, al punto da poter comprare partite di cocaina anche da 100mila euro. Venivano effettuate con la classica modalità della richiesta di protezione. Ottocento euro al mese, per esempio, venivano chieste da Filippo Capriati e Gaetano Lorusso alla Lst Ecology Sas di Triggiano, somme non meglio precisate dai commercianti del mercato di Santa Scolastica e agli ambulanti che nel 2015 parteciparono alla festa di San Nicola. A questi ultimi veniva imposto anche di acquistare parte della loro merce da imprenditori amici. Mentre il prezzo che altri commercianti dovevano pagare all' arroganza del clan era di rifornire gli affiliati di prodotti alimentari, in primis carne e prodotti ittici. © RIPRODUZIONE RISERVATA

Bari, porto in mano al clan Capriati: condannati 24 imputati. Al nipote del boss 20 anni di carcere

Pene tra i 20 anni e i 4 mesi di reclusione, le ha inflitte il gup del Tribunale di Bari, Antonella Cafagna, a 24 affiliati al clan Capriati di Bari, accusati a vario titolo di associazione mafiosa, traffico e spaccio di droga, aggravati dal metodo mafioso e dall'uso delle armi, porto e detenzione di armi da guerra, estorsioni aggravate dal metodo mafioso e continuate. Due imputati sono stati invece assolti. Secondo le indagini della Dda di Bari, il clan aveva messo le mani sul porto di Bari, assumendone il controllo del servizio di assistenza e viabilità. Le condanne più elevate, a 20 anni di reclusione, sono state inflitte a Filippo Capriati, nipote dello storico capo clan Antonio, e al pregiudicato Gaetano Lorusso. Condanna a 16 anni per i pregiudicati Michele Arciuli (40 anni) e Pasquale Panza, a 14 anni per Pietro Capriati, fratello di Filippo, a 12 anni per Salvatore D'Alterio. Rigettata dal giudice la richiesta di risarcimento danni presentata dalla Cooperativa Ariete, che gestiva i servizi nel porto e di cui alcuni imputati erano dipendenti, mentre ha riconosciuto il risarcimento nei confronti delle altre parti civili costituite, ovvero l'**Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale-Adsp Mam**, il Ministero dell'Interno e l'Agenzia delle Entrate e Associazione Antirackett Puglia. Le indagini della Polizia, coordinate dal pm Fabio Buquicchio, avrebbero accertato anche che il gruppo criminale avrebbe obbligato i commercianti del mercato di Santa Scolastica, e gli ambulanti della festa patronale di San Nicola del 2015, ad acquistare merce da fornitori amici, utilizzando la forza di intimidazione del nome Capriati, oltre ad occuparsi delle attività tipiche della criminalità organizzata: traffico di armi e droga, furti e rapine. La sentenza è stata emessa al termine di un processo con il rito abbreviato. Il giudice ha rinviato a giudizio altri 9 imputati, tra i quali Sabino Capriati, figlio di Filippo, e ne ha prosciolti due al termine dell'udienza preliminare. Il processo nei loro confronti inizierà l'1 aprile 2020. print 100 shares Facebook 98 Twitter 2 WhatsApp Facebook Messenger Telegram SMS.

Questo sito e gli strumenti legati da questo sito sono utilizzati per erogare il servizio di informazione sul sito (sito mobile) e per la gestione della pubblicità. Per saperne di più o per gestire il consenso a tutti e ad alcuni cookie, consulta la pagina politica. Chiudendo questa banner, accetti questa pagina, accetti su un sito e proseguendo la navigazione in altra maniera, accetti il uso dei cookie.

VIDEO

Clicca qui per ricevere gratuitamente le news de Il Quotidiano Italiano anche su Telegram!

Bari, porto in mano al clan Capriati: condannati 24 imputati. Al nipote del boss 20 anni di carcere



Pene tra i 20 anni e i 4 mesi di reclusione, le ha inflitte il gup del Tribunale di Bari, Antonella Cafagna, a 24 affiliati al clan Capriati di Bari, accusati a vario titolo di associazione mafiosa, traffico e spaccio di droga, aggravati dal metodo mafioso e dall'uso delle armi, porto e detenzione di armi da guerra, estorsioni aggravate dal metodo mafioso e continuate. Due imputati sono stati invece assolti.

Secondo le indagini della Dda di Bari, il clan aveva messo le mani sul porto di Bari, assumendone il controllo del servizio di assistenza e viabilità. Le condanne più elevate, a 20 anni di reclusione, sono state inflitte a Filippo Capriati, nipote dello storico capo clan Antonio, e al pregiudicato Gaetano Lorusso. Condanna a 16 anni per i pregiudicati Michele Arciuli, e al pregiudicato Gaetano Lorusso. Condanna a 14 anni per Pietro Capriati, fratello di Filippo, a 12 anni per Salvatore D'Alterio.

Bari, seppellito Antonio Lorusso in una Spagnola: completata l'effettiva condanna.

Porto di Bari in mano alla mafia, 24 condanne: vent' anni al nipote del boss Capriati - StraNotizie

La gup del Tribunale di Bari Antonella Cafagna ha condannato a pene comprese tra i 20 anni e i 4 mesi di reclusione 24 persone, affiliati al clan Capriati di Bari, accusate a vario titolo di associazione mafiosa, traffico e spaccio di droga, aggravati dal metodo mafioso e dall' uso delle armi, porto e detenzione di armi da guerra, estorsioni aggravate dal metodo mafioso e continuate. Altri due imputati sono stati assolti. Stando alle indagini della Dda di Bari, il clan aveva assunto di fatto il controllo del servizio di assistenza e viabilità all' interno del porto di Bari. Le condanne più elevate, a 20 anni di reclusione, sono state inflitte a Filippo Capriati, nipote dello storico capo clan Antonio, e al pregiudicato Gaetano Lorusso. Condanna a 16 anni per i pregiudicati Michele Arciuli (40 anni) e Pasquale Panza, a 14 anni per Pietro Capriati, fratello di Filippo, a 12 anni per Salvatore D' Alterio. Il giudice ha rigettato la richiesta di risarcimento danni per la Cooperativa Ariete (che gestiva i servizi nel porto e di cui alcuni imputati erano dipendenti), mentre ha riconosciuto il risarcimento nei confronti delle altre parti civili costituite (**Autorità** di **Sistema** Portuale del Mare Adriatico Meridionale-Adsp Mam, Ministero dell' Interno, Agenzia delle Entrate e Associazione Antirackett Puglia). Le indagini della Polizia, coordinate dal pm Fabio Buquicchio, hanno accertato anche che il gruppo criminale avrebbe obbligato i commercianti del mercato di Santa Scolastica e gli ambulanti della festa patronale di San Nicola del 2015 ad acquistare merce da fornitori amici, utilizzando la forza di intimidazione del 'brand Capriati', oltre ad occuparsi delle attività tipiche della criminalità organizzata: traffico di armi e droga, furti e rapine. La sentenza è stata emessa al termine di un processo con il rito abbreviato. Contestualmente alla sentenza, il giudice ha rinviato a giudizio altri 9 imputati, tra i quali Sabino Capriati, figlio di Filippo, e ne ha prosciolti due al termine dell' udienza preliminare. Il processo nei loro confronti inizierà l' 1 aprile 2020. Fonte.



I LAVORI TRA QUALCHE GIORNO SI DIRIGERÀ A SAN FOCA

È arrivata a Brindisi la nave posatubi Saipem per il gasdotto Tap

È giunta al largo del porto di Brindisi la nave «Catoro Sei», della Saipem, che a breve lavorerà alla posa delle tubazioni del gasdotto Tap che collegherà l'Europa all' Azerbaijan attraverso il litorale di S. Foca, Melendugno (Le). Prima di giungere a S. Foca, la nave resterà a Brindisi dei giorni, in attesa che l' area di operazioni sia liberata dai mezzi che finora hanno scavato il tunnel sottomarino.

Quotidiano di Puglia (ed. Brindisi)

Brindisi

La nuova stagione segnerà il record di scali. Msc cambia giorno: non più domenica ma lunedì
Authority al lavoro per approdi a Sant'Apollinare e bus-navette di collegamento con l'aeroporto

Crociere, sarà 57 volte festa

Saranno 57 in tutto, quest' anno, gli scali di navi da crociera a Brindisi. L' **Autorità** di **sistema portuale** del mare Adriatico meridionale ha pubblicato il calendario relativo alla stagione crocieristica 2020. Si aprirà il 20 aprile e sarà più ricca della precedente (44 gli approdi). Confermata la presenza della Msc. Gli arrivi il lunedì e non più di domenica. La prima novità di quest' anno sarà la compagnia Aida, che fa parte del Gruppo Costa Crociere. Altra novità è il Club Med, con una goletta a cinque alberi. Saranno moltissime, nella stagione 2020, le giornate di doppi o addirittura tripli approdi. Authority al lavoro per gli accosti a Sant' Apollinare e per le navette con l' aeroporto. Martucci e Piccinin alle pagg.8 e 9.



Crociere, mai così tante Ricco il programma 2020

Saranno 57, contro i 44 dell'anno precedente, gli scali delle compagnie, da aprile fino a ottobre Ritornano la Msc e Tui con la Marella Celebration Prima per Club Med 2 e Aidamira, ex Neoriviera

FRANCESCO RIBEZZO PICCININ

Francesco RIBEZZO PICCININ Saranno 57 in tutto, quest'anno, gli scali di navi da crociera nel porto di Brindisi. Appena poche ore fa, infatti, l'**Autorità di sistema portuale** del mare Adriatico meridionale ha pubblicato il calendario relativo alla stagione crocieristica 2020. Che si aprirà ufficialmente il 20 aprile prossimo e si annuncia più ricca della precedente, visto che nel 2019 gli approdi sono stati 44. Confermata la presenza della Msc, che con la sua Musica scalerà il porto messapico 27 volte, sostanzialmente ogni lunedì a partire dalla fine di aprile. Archiviata, dunque, l'esperienza del 2019 che vide gli arrivi fissati alla domenica, cosa che fece indispettire diversi commercianti. Sette gli scali in più programmati dalla Msc rispetto allo scorso anno. La prima novità di quest'anno sarà invece la compagnia Aida, che fa parte del Gruppo Costa Crociere, del quale rappresenta il ramo orientato al mercato tedesco. La compagnia arriverà nel porto di Brindisi 11 volte, ogni mese per due lunedì consecutivi a partire dall'11 maggio e fino al 28 settembre, sempre dalle 7 alle 18. La controllata di Costa farà tappa a Brindisi con la sua Aidamira, quella che fino allo scorso anno era la Costa Neoriviera (la più piccola della flotta Costa), che tra l'altro è stata proprio a Brindisi l'8 maggio del 2019, per poi essere rimodernata a Genova tra settembre e novembre ed essere ribattezzata, il 29 novembre a Palma di Maiorca, col nome di Aidamira. Si può ben dire, dunque, che la nave da 48.200 tonnellate di stazza lorda e posti per 1.700 passeggeri ritornerà nel porto di Brindisi, dal quale ripartirà ogni volta verso Corfù. Altra novità della stagione 2020 è la presenza della compagnia Club Med, con la sua Club Med 2, una goletta a cinque alberi con vele issate, governate e ammainate da computer. Un vero e proprio mega yacht con cabine di lusso, con una capacità di 386 passeggeri e 200 membri dell'equipaggio. La nave sarà a Brindisi il 4 ed il 25 luglio e l'1 agosto, dalle 8 del mattino fino alle 20, in arrivo da Gallipoli ed in partenza, nell'ordine, per Mijet (Croazia), Komiza (Croazia) e Parga (Grecia). Torna, anche se con un solo scalo, dopo l'assenza nel 2018 e nel 2019, la Silversea Cruises. Che, però, quest'anno porta a Brindisi una imbarcazione più piccola della Silver Muse che scalava il porto messapico nel 2017. Si tratta, in particolare, della Silver Shadow, 186 metri di lunghezza per 382 passeggeri e 295 membri dell'equipaggio. Conferma la propria, importante presenza anche quest'anno, dopo il ritorno nel 2019, la compagnia Tui, che fa parte di una delle più grandi compagnie di viaggi e turismo del mondo. Anche quest'anno, dunque, farà la sua comparsa nel porto di Brindisi la Marella Celebration, un tempo Thomson Celebration, con i suoi 215 metri di lunghezza e spazio per 1.254 passeggeri. Previsti in totale otto scali: uno al mese ogni martedì da maggio a settembre e tre, due di martedì ed uno di sabato, ad ottobre. Sarà proprio la Marella Celebration, in effetti, a chiudere la stagione crocieristica 2020 di Brindisi il 27 ottobre. Torna, infine, anche la Seabourn Odyssey, controllata da Carnival Corporation, lo stesso gruppo che controlla Costa e la sua galassia, che sarà a Brindisi una volta al mese da maggio a settembre. Saranno moltissime, nella stagione 2020, le giornate di doppi o addirittura tripli approdi. Si comincia l'11 maggio con Msc Musica, Aidamira e Silver Shadow; poi il 25 dello stesso mese ci saranno Msc Musica e Aidamira; stesso incrocio l'8 e l'11 giugno ma anche 3, 17 e 31 agosto e poi 8 e 27 settembre. Le



Crociere, mai così tante Ricco il programma 2020

Saranno 57, contro i 44 dell'anno precedente. Ritornano la Msc Tui con la Marella Celebration gli scali delle compagnie da aprile fino a ottobre. Prima per Club Med 2 e Aidamira, ex Neoriviera.

Il calendario crocieristico per Brindisi a maggio luglio e settembre.

Quest'anno si cambia Musica. Di nuovo Messo da parte l'approdo domenicale.

Si torna al lunedì come crociera fino al 2019. Arriva alle 11, partenze alle 18.

Quotidiano di Puglia (ed. Brindisi)

Brindisi

altre triplete, invece, sono previste per il 20 luglio con Msc Musica, Aidamira e Seabourn Odissey ed il 14 settembre con Msc Musica, Aidamira e Berlin della Fti Cruises, che sarà presente a Brindisi solo in questa occasione.

© RIPRODUZIONE RISERVATA.

«In cantiere nuovi approdi a Sant' Apollinare e navette con l' aeroporto»

Patroni Griffi stima un traffico record nel 2020 e una crescita dell' economia

ORONZO MARTUCCI

Oronzo MARTUCCI «Gli sforzi profusi per promuovere il traffico crocieristico a Brindisi ha sortito gli effetti sperati, tant' è che nel 2020 si avrà un numero record di approdi»: così il presidente dell' **Autorità di sistema** portuale dell' Adriatico meridionale, Ugo Patroni Griffi, presenta il calendario degli approdi che avranno inizio il 20 aprile, con l' arrivo della Msc Musica, e si concluderanno il 27 ottobre con la Marella Celebration. In totale gli approdi saranno 57. **Presidente Patroni Griffi, qual è il contributo che l' incremento del traffico crocieristico può dare all' economia della città?** «L' attività crocieristica garantisce un sostegno al porto intero, perché vi è un traffico del segmento contemporary grazie agli attracchi delle grandi navi e del segmento luxury collegato a navi più piccole. Entrambi i segmenti sono collegati a una serie di servizi sia nell' area portuale che a terra e muovono l' economia della città. Se cresce il numero delle navi da crociera che attraccano a Brindisi cresce l' economia della città, si rafforza il rapporto della città con il porto». In che modo? «Per le grandi navi da crociera in questo momento l' approdo obbligato è a Costa Morena, per il settore luxury è possibile sfruttare il porto interno, che è più vicino alla città e permette ai turisti di vivere appieno le sue bellezze». **Perché non è possibile l' approdo delle grandi navi nel porto interno, così come accadeva alcuni anni fa?** «Le operazioni devono avvenire in poco tempo, senza provocare ritardi, e nella massima sicurezza. Le compagnie delle navi da crociera vietano ai comandanti l' attracco nel porto interno. Tale indicazione è stata conseguente a un incidente verificatosi nel porto di Venezia. A Brindisi, però, esiste una soluzione sulla quale stiamo lavorando». **Quale soluzione?** «La realizzazione di 5 accosti a Sant' Apollinare. Abbiamo una interlocuzione in corso con il ministero delle Infrastrutture per realizzare gli accosti. Bisogna sottolineare che le grandi navi da crociera hanno bisogno di infrastrutture. Abbiamo stralciato la realizzazione dagli accosti dal progetto più complessivo relativo alla realizzazione della vasca di colmata, che ha incontrato enormi difficoltà. Un vero piano di rafforzamento del traffico crocieristico non può che ruotare attorno a Sant' Apollinare, dove realizzeremo anche un accosto per navi da crociera lunghe 360 o 390 metri. Di più: stiamo pensando a un progetto di riqualificazione dell' intera area di Sant' Apollinare, a cominciare dal recupero dell' area archeologica. Presenteremo il progetto alla città molto presto. Il recupero di Sant' Apollinare permetterà di restituire alla città un' area molto cara ai brindisini e la farà diventare parte integrante della città». In attesa di Sant' Apollinare, spesso vengono espresse critiche all' accoglienza destinata ai crocieristi a Costa Morena «Abbiamo presentato al Comune un progetto per realizzare una infrastruttura tensostatica, con un investimento previsto di 1 milione di euro. Non abbiamo avuto risposta. Penso che sarà difficile realizzarla a breve».



Quotidiano di Puglia (ed. Brindisi)

Brindisi

Nei giorni scorsi il presidente della società Aeroporti di Puglia, Onesti, ha fatto riferimento a un accordo con l' **Autorità portuale per alzare il cono di atterraggio che in alcune occasioni rende impossibile la presenza nel porto di navi da crociera molto alte. Si tratta di un ulteriore elemento di rafforzamento delle attività crocieristiche a Brindisi?** «La collaborazione e l' interlocuzione con la società Aeroporti di Puglia sono costanti e possono dare grandi risultati. La crescita dei collegamenti esistenti nell' Aeroporto di Brindisi permette a molti turisti di arrivare in città in aereo e di imbarcarsi sulle navi da crociera e viceversa. Stiamo lavorando alla definizione di un collegamento diretto, via mare, tra l' aeroporto e il porto per fare in modo che non ci siano difficoltà di alcun genere per i turisti interessati. Tale collegamento porta alla crescita delle presenze negli alberghi cittadini, perché chi arriva in aereo e deve imbarcarsi su un traghetto non arriva pochi minuti prima della partenza, ma almeno il giorno prima». **Una operazione possibile a breve?** «Una operazione a medio termine. La società Aeroporti di Puglia ha previsto questa possibilità nel Piano di sviluppo. L' **Autorità** portuale sta lavorando per realizzare un circuito unico doganale. In questo momento è in corso di sperimentazione un percorso del genere nel porto di Civitavecchia, che è il più importante approdo italiano per il traffico crocieristico. I risultati di quella sperimentazione saranno utili a definire meglio il collegamento tra porto e aeroporto». © RIPRODUZIONE RISERVATA.

«Macchina dell' accoglienza già rodada Un ticket per valorizzare i monumenti»

FRANCESCO TRINCHERA

Francesco TRINCHERA Un anno nuovo ma il meccanismo rimane consolidato: il Comune intende percorrere le strade già percorse negli anni passati per l' accoglienza dei crocieristi che arriveranno a Brindisi. La programmazione è già avviata, nonostante manchi ancora del tempo al primo approdo: il calendario, infatti, prevede oltre 50 arrivi di diverse compagnie tra il mese di aprile e quello di ottobre. In vista di questo, l' assessore comunale a cui è assegnata la delega al Turismo, Oreste Pinto, ha ribadito perciò l' intenzione di affidarsi ad un tipo specifico di ricetta: «Per la nuova stagione ha affermato - ricalcheremo quanto fatto l' anno scorso, ormai la macchina è rodada». In questo specifico contesto, l' attenzione sarà riservata anche al rapporto con altri enti, o comunque con tutti i soggetti che possono essere coinvolti: «Ripeteremo ha proseguito Pinto - accordo di programma con l' **Autorità di sistema portuale** per il mar Adriatico meridionale, oltre che con la Società dei trasporti pubblici per il capitolo che riguarda strettamente gli autobus». Una volta scesi a terra, però, per i crocieristi sarà importante l' offerta che la città saprà dare: qui interviene la prima delle novità per la stagione del 2020: «Molto probabilmente ha aggiunto l' assessore al Turismo introdurremo un piccolo ticket per i monumenti, in questo modo sentiamo di valorizzarli, anche perché spesso non dare un prezzo alla visita porta a non considerarli». Secondo il componente della giunta Rossi sarebbe una decisione che va al di là delle difficoltà finanziarie dell' ente: «Il prezzo ha specificato ancora - è minimo: non servirà a risanare le casse, ma darà la giusta valorizzazione». In tema di monumenti, l' attenzione sarà ancora quella per il lavoro di squadra tra i vari enti, come ad esempio l' Arcidiocesi: «Per l' apertura del patrimonio ecclesiale ha commentato ancora Pinto stiamo studiando la proposta di utilizzare alcuni percettori del reddito di cittadinanza: abbiamo in città diverse chiese di gran pregio e sarebbe bello avviare dei progetti ad hoc su queste strutture». Il tutto, quindi, rientrerebbe nel concetto più volte espresso del fare rete tra i vari enti, mettendo insieme Comune, le già citate **Autorità Portuale** ed Arcidiocesi ma anche altri soggetti che, negli scorsi mesi, hanno avviato rapporti con l' istituzione di palazzo Matteotti (ad esempio, la Marina militare). Oltre all' offerta del patrimonio monumentale, per l' accoglienza crocieristica si guarderà anche a quella offerta dalle diverse attività commerciali della città. In questo contesto l' idea è quello di utilizzare lo strumento del Distretto urbano del commercio: «All' interno del Duc ha continuato l' assessore, titolare anche della delega per le Attività Produttive - che presto riprenderà con le sue iniziative, metteremo in conto anche l' aspetto dell' accoglienza ai crocieristi». Pinto ha sottolineato come la sua idea sia quella allargare il Distretto ai vari soggetti che hanno fatto richiesta: «Tutte le associazioni ha puntualizzato - avranno voce in capitolo». L' insieme delle iniziative per l' accoglienza, quindi, sembra avere già un indirizzo preciso: «Sono abbastanza tranquillo, ormai ha concluso l' assessore si tratta di un meccanismo già ampiamente testato». © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Considerazioni su Brindisi ed il suo porto

Riceviamo e pubblichiamo, dall' ing. Roberto Serafino, alcune considerazioni sul **porto** di Brindisi. L' ing. Serafino è esperto del settore portuale, già docente universitario e membro del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici. La comunità brindisina riuscirà ad avere il coraggio di porre fine a quello che è uno dei periodi più neri della storia della città e del suo **porto**? Vi è una sola via da intraprendere per avviare la rinascita, con uno sviluppo equo, ecosostenibile, con crescita occupazionale, sociale, economica, e spero che quanto segue serva a renderla chiara a tutti. **PREMESSA** Il **porto** di Brindisi, fino agli anni 70, era costituito solo da **porto** interno e **porto** medio; con le varianti approvate nel 1972 e 1975, venne delimitato il **porto** esterno con la diga di Punta Riso, su proposta redatta dal brindisino ing. Leonardo Potì. Il piano regolatore attualmente in vigore è stato configurato tramite quelle varianti, in cui erano definiti con chiarezza e precisione i seguenti concetti, rimasti invariati: 1) Il **porto** sarebbe stato polifunzionale; 2) La funzionalità di ogni area veniva precisamente delineata: **porto** interno solo traffico passeggeri; **porto** medio solo traffico commerciale (con l' esclusione categorica del traffico passeggeri); **porto** esterno solo traffico industriale ed il castello alfonso rimanevano zona bianca (ossia senza alcuna destinazione) in attesa che la Marina Militare chiarisse cosa farne, ed è rimasta tale finora (ossia, anche se vi sono stati spesi decine di milioni di , tra fondi comunitari, ex lotto, etc., non potrà essere utilizzata fino a che un' apposita variante ne disporrà la destinazione d' uso). Si può dire che negli anni 90 gli obiettivi delle predette varianti erano stati pienamente raggiunti: nel **porto** interno si era raggiunto e superato il milione di passeggeri (vi erano giorni in cui facevano scalo oltre 30 navi passeggeri); nel **porto** medio oltre alle merci sfuse, si stava sviluppando il traffico container (di feederaggio, cioè il traffico più pregiato, tramite il quale i container vengono aperti, lavorati e rispediti); nel **porto** esterno, oltre alle benzine leggere per il petrolchimico, si sviluppò il traffico del carbone, in particolare con l' avvio della centrale Enel Sud Federico II in località Cerano, in aggiunta alla già esistente centrale Enel Nord. Purtroppo, da questo traffico nacquero le note dolenti, che si evidenziano esaminando il quadro completo della situazione, perché non solo l' aspetto ambientale, ma soprattutto l' aspetto economico ha condizionato in modo pesantemente negativo la vita del **porto** e della città. Mentre l' impianto della centrale Enel Sud costò circa 5.000 miliardi delle vecchie lire, ma in questo caso furono realizzate anche le opere di ambientalizzazione per 6.000 miliardi di £, quindi, con danni ambientali (prodotti dai fumi) limitati, contemporaneamente continuava a funzionare la centrale Enel Nord, su cui non sono mai state realizzate le opere di ambientalizzazione. Il risultato è stato che, ad esempio nel 2008, la centrale Enel Sud, bruciando 8 milioni di tonnellate di carbone, produceva solo anidride carbonica e vapore, mentre la centrale Enel Nord bruciando 1 milione di tonnellate di carbone immetteva in atmosfera più di 150.000 tonnellate di acido solforico, oltre a decine di migliaia di tonnellate di metalli pesanti (titanio, arsenico, etc.), etc. L' aspetto più rilevante è che in quegli anni la centrale Enel Sud fatturava in uscita circa 3 miliardi di (con enormi utili reinvestiti ben lontano dalla Puglia), ossia aveva un potere economico ed una influenza enorme. Non a caso, nel 1996 l' Avv. Lorenzo Maggi, allora sindaco di Brindisi era riuscito a strappare la firma di una convenzione, ma il suo mandato durò pochissimo e la stessa convenzione non venne mai applicata. Se fosse invece stata applicata, oggi il Comune di Brindisi probabilmente non si troverebbe prossimo al dissesto economico-finanziario. In definitiva, tutto ciò che ruotava intorno al carbone (rimorchiatori,





Il Nautilus

Brindisi

trasportatori, agenzie, etc.) venne privilegiato, portando peraltro ingenti risorse nelle casse dell' Autorità Portuale. In breve, così come precisamente espresso dal Segretario Generale Del Nobile nel lasciare il suo incarico, venne imposto il concetto che l' unico traffico utile era quello del carbone, a cui tutte le altre tipologie di traffico erano solo di intralcio; tale obiettivo venne perseguito snaturando completamente la polifunzionalità del **porto** e caratterizzandolo come quasi esclusivamente industriale. Non a caso, sotto la presidenza Giurgola, l' Autorità portuale pagò 900.000 un progetto esecutivo per costruire una banchina per l' allibio del carbone (una sorta di scalo hub) a ridosso della parte della diga di Punta Riso costruita su terra ferma, larga 100 mt e lunga 1 km, del costo previsto di oltre 65 milioni di , facendolo passare per messa in sicurezza della diga; solo che in seguito il dirigente tecnico dell' epoca ammise in interviste televisive, che si erano accorti che serviva la variante ma avevano dato comunque l' incarico allo stesso team di progettisti di redigere e far entrare in vigore la variante necessaria in un arco di tempo brevissimo (per chiarire, in base alla procedura prevista dalla L. 84/94, una variante per entrare in vigore impiega non meno di 4 anni da quando viene presentata al Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, e la redazione di un progetto esecutivo può essere assegnata, tramite apposita gara, solo è quel progetto è precisamente previsto dalla variante già entrata in vigore). Allo stesso scopo e nello stesso tempo, fu fatto in modo che venisse posto termine all' attività di mitilicoltura, che stava prosperando dando lavoro a circa 40 addetti in due cooperative. Per non parlare del progetto di variante proposto nel 2002, che oltre i nuovi accosti di sant' Apollinare, prevedeva anche la costruzione nel **porto** esterno di un molo dedicato esclusivamente alle carboniere, del costo di circa 40 milioni di , che Enel si era detta disposta a sopportare: tale progetto fu stralciato poiché nel frattempo la BTI (società dei container) era fallita lasciando disponibile la banchina di Costa Morena est, poi messa esclusivamente a disposizione di Enel. In definitiva la politica di trasformare il **porto** da polifunzionale ad esclusivamente industriale (ossia solo carbone) venne sostenuta da tutti i 'poteri forti' locali; ma, ovviamente, venne anche fortemente sostenuta dagli altri porti pugliesi che si affacciavano sull' Adriatico, con il risultato, tra i tanti aspetti negativi, che mentre Bari e Taranto sono stati riconosciuti 'porti Core' (porti inclusi nella rete transeuropea di trasporto TEN-T con i criteri del Regolamento UE 1315/2013), il **porto** di Brindisi (**porto** che, se gestito adeguatamente, sarebbe stato l' unico pugliese in possesso di tutti i requisiti) non venne riconosciuto come tale, con tutti i conseguenti effetti negativi. È significativa la vicenda relativa al rigasificatore: siccome era evidente che le gasiere avrebbero dato fastidio alle carboniere, fu fatto credere che il rigasificatore fosse altamente inquinante e pericoloso, cosa che tecnicamente è inconcepibile. E pensare che negli stessi anni a Brindisi è stata consentita la costruzione di una centrale termoelettrica, il cosiddetto zuccherificio, ad una distanza in linea d' aria di circa 500 mt dal centro, che brucia biomasse con produzione di fumi con molta probabilità estremamente inquinanti.

SITUAZIONE ATTUALE L' evoluzione della situazione è stata provocata dalla direttiva europea che dispone che entro il 2030 sul territorio europeo non potrà essere più prodotta energia elettrica utilizzando come materia prima il carbone. Lo stato italiano ha anticipato tale termine al 2025; di conseguenza la centrale Enel sud a breve termine sarà dismessa (ormai da tempo viene impiegato un solo gruppo) e il quantitativo di carbone necessario per il funzionamento del gruppo dovrebbe essere molto limitato (se non è già disponibile nel deposito), con un ormai prossimo azzeramento del traffico delle carboniere. È da sottolineare che è del tutto improprio parlare di riconversione della centrale, perché si tratterà di costruire una centrale completamente nuova con turbine a gas (metano), che arriverà in centrale tramite gasdotto, senza sfiorare neppure lontanamente il **porto**, e l' Enel avrebbe il dovere morale di riportare il luogo dove è stata costruita la centrale Enel sud alle stesse condizioni in cui si trovava prima della costruzione, così come tutto il territorio devastato dalla costruzione del nastro trasportatore. Per quanto concerne il **porto**, vanno considerati alcuni aspetti: con l' impostazione data negli ultimi venti anni e rigorosamente mantenuta (**porto** esclusivamente industriale), evitando anche l' avvio dell' impostazione delle indispensabili modifiche,

e con l'evoluzione degli altri traffici (ad esempio nuove navi passeggeri che non possono più entrare nel porto interno, le autostrade del mare, etc.), il porto di fatto è diventato impraticabile. Ossia, pur disponendo di numerose banchine e ampi spazi, questi non



Il Nautilus

Brindisi

sono utilizzabili; insomma, il porto è destinato a divenire un immenso cimitero. Contestualmente va considerato che, con la riforma Delrio, il porto di Brindisi è stato accorpato all' ADSP MAM, anche perché, all' epoca, con le notevoli risorse finanziarie derivanti dal carbone, potevano essere risanati tutti i bilanci degli altri porti; ma, con la chiusura del traffico del carbone, il porto diventerà a breve un enorme peso per le casse dell' ADSP MAM. PROPOSTA Voltiamo decisamente e definitivamente pagina, tenendo presente che vi è una ed una sola via da percorrere che prevede i seguenti passaggi obbligatori: A) Scorporo del porto di Brindisi dall' ADSP MAM; B) Nuova autorità portuale con l' obiettivo primario di avere il nuovo piano regolatore in vigore in tempi ragionevolmente brevi. Il primo passaggio, se vi è la volontà politica, adeguatamente sostenuta dalla volontà popolare, è estremamente semplice e attuabile in tempi brevissimi, seguendo la stessa procedura seguita per incorporare Messina da Catania. Il secondo passaggio è nettamente più complesso. Ho già descritto in miei precedenti articoli quali sono i punti principali del nuovo piano regolatore del porto; il punto è che per elaborare adeguatamente in tutti gli aspetti previsti il piano, occorrono tecnici all' altezza della situazione, e sono pochissimi in Italia. Affidare tale compito a tecnici non competenti vuol dire non avere il nuovo piano regolatore per decenni, senza il quale il porto e, di conseguenza la città, non potranno ripartire. CONCLUSIONE Brindisi, pur trovandosi nello stato in cui si trova, ha enormi potenzialità (come ad esempio diventare una delle basi logistiche più importanti in Europa, come l' ONU insegna, con decine di migliaia di nuovi posti di lavoro e alcuni miliardi di investimenti provenienti dall' estero). I brindisini avranno il coraggio di voltare pagina, concretizzando le potenzialità esistenti tramite la via suindicata? Ing. Roberto Serafino

Lavoratori agenzia portuale: arriva l' emendamento per loro nel Milleproroghe

Giungono importanti rassicurazioni dal Ministero del Lavoro su due tematiche particolarmente importanti che riguardano l' area jonica e cioè, da un lato, la proroga delle attività dell' Agenzia **Taranto** Port Workers Agency Srl per la somministrazione del lavoro e per la riqualificazione professionale di circa 500 lavoratori del **Porto** di **Taranto**, e, dall' altro, l' integrazione salariale straordinaria nelle aree di crisi industriale. A comunicarlo è l' assessore regionale Cosimo Borraccino. «Nei giorni scorsi, come si ricorderà, avevo trasmesso una comunicazione urgente al Ministro per lo Sviluppo Economico, Stefano Patuanelli, e al Ministro del Lavoro, Nunzia Catalfo, per esprimere la preoccupazione mia personale e quella del Governo regionale su queste due questioni dal momento che gli interventi auspicati non erano contenuti né nella legge di bilancio per il 2020 recentemente approvata dal Parlamento né nel cosiddetto decreto mille proroghe. Questa condizione aveva creato ansia e apprensione tra addetti e lavoratori portuali, oltre che nella platea di circa 2.300 lavoratori dell' area di crisi industriale di **Taranto** che rischiavano di non vedersi riconosciuta l' integrazione salariale, ma in queste ore ho ricevuto una formale comunicazione da parte del Ministero del Lavoro nella quale si specifica che le due tematiche sono tra le priorità del Governo nazionale». Per i lavoratori iscritti all' Agenzia per la somministrazione del lavoro e per la riqualificazione professionale dei lavoratori portuali, dal Ministero rendono noto che la prosecuzione delle attività sarà garantita attraverso un apposito emendamento che sarà introdotto già nei prossimi giorni in sede di conversione del decreto milleproroghe. «Nel ringraziare il Ministro del Lavoro per la risposta e per l' attenzione che ha riservato al tema, auspico ora che dalle parole si passi presto ai fatti in modo da rispondere concretamente e nel più breve tempo possibile alle richieste dei tanti lavoratori coinvolti», conclude l' assessore regionale allo Sviluppo Economico.



Nuova gru mobile Lhm 550 per Italcave a Taranto

Il Gruppo Italcave di Taranto ha appena ricevuto in consegna una nuova gru mobile Liebherr modello Lhm 550 per le proprie attività nello scalo pugliese. Più nel dettaglio si tratta di una macchina da sollevamento con portata massima di 154 tonnellate, sbraccio massimo di 54 metri, altezza della cabina operatore a 30 metri, dotata di Motore Liebherr stage V di ultima generazione e impianto di pressurizzazione sala macchine. Secondo quanto appreso da SHIPPING ITALY, la gru appena sbarcata a Taranto è configurata sia per movimentare carichi bulk che container, mentre l'investimento dovrebbe aggirarsi intorno ai 4 milioni di euro. Italcave (54 milioni di euro di fatturato nel 2018 e quasi 26 milioni di utile) sul proprio sito web si definisce un gruppo industriale specializzato nell'estrazione di inerti calcarei. Il suo raggio di azione abbraccia i settori della produzione del calcestruzzo, delle costruzioni civili, industriali, stradali e marittime, elevandola così ad impresa di riferimento, oltre che per l'attività estrattiva, anche per le attività portuali e del turismo. Ha infatti una divisione dedicata a logistica portuale: La movimentazione dei minerali ha inizio dal porto di Taranto dove Italcave opera attraverso società partecipate, attivando all'inizio solo operazioni di sbarco e deposito per conto di cementifici del sud Italia e offrendo oggi servizi altamente qualificati legati alla logistica portuale e marittima. Lo stesso gruppo tarantino ricorda che All'indomani della legge di riforma portuale del 1994, Italcave rilevò la filiale tarantina dell'impresa portuale Fratelli Neri di Livorno e, con un importante programma di investimenti, pose le basi per la creazione di un polo marittimo per le merci varie. Il gruppo, oltre all'impresa portuale Italcave, opera in sinergia anche con altre società come il Consorzio Terminal Rinfuse Taranto e la Carmed Italia.



Il Gruppo Italcave di Taranto ha appena ricevuto in consegna una nuova gru mobile Liebherr modello Lhm 550 per le proprie attività nello scalo pugliese.

Più nel dettaglio si tratta di una macchina da sollevamento con portata massima di 154 tonnellate, sbraccio massimo di 54 metri, altezza della cabina operatore a 30 metri, dotata di Motore Liebherr stage V di ultima generazione e impianto di pressurizzazione sala macchine.

Gioia Tauro, altre candidature per la presidenza

Authority, i nomi in lizza

reggio calabria Oltre a Nogarin, l' ex sindaco di Livorno e l' attuale commissario Andrea Agostinelli, ci sono anche altri nomi di peso a concorrere per la guida dell' **Autorità portuale** del Tirreno Meridionale. La ministra alle Infrastrutture, Paola De Micheli, vuole al più presto superare la fase di commissariamento dell' ente (unico in Italia rimasto ancora legato alla vecchia normativa). Hanno presentato la domanda per presiedere l' **Autorità portuale** anche il vice presidente della Regione Calabria, Francesco Russo e Pino Soriero che da sempre segue l' area **portuale** gioiese. Tra i curricula presenti sul tavolo del dicastero delle Infrastrutture vi sono anche quelli di Giovanna Chilà e anche di un rappresentante della direzione marittima calabrese. Si tratta di curricula tutti di alto profilo e sui quali il ministero deve scegliere chi ha i requisiti migliori per prendere le redini dell' ente. Passerà ancora del tempo prima della decisione finale sul tema perché si deve attendere la decisione della Corte Costituzionale sul ricorso della Regione Calabria contro lo "spezzatino" dei porti calabresi con gli scali di Reggio e Villa San Giovanni annessi a Messina. a.n. Presentati curricula di alto profilo ma la scelta non è imminente.



Il ministro per il Sud in visita a Gioia Tauro

GIOIA TAURO 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, il commissario straordinario, Andrea Agostinelli, ha illustrato al ministro la politica di rilancio e di riqualificazione dell'infrastruttura portuale, avviata in sinergia con il nuovo management di MedCenter Container Terminal per ridare allo scalo la sua posizione leader nel Mediterraneo. Si tratta di un risultato raggiunto grazie ad una chiara attività strategica che ha iniziato a dare i suoi frutti, testimoniati dall'incremento dei traffici del 2019 pari all'8,4 per cento dei TEUs e dell'8,6 per cento delle movimentazioni, rispetto allo scorso anno. 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. Dal canto suo il ministro Giuseppe Provenzano ha ribadito come abbia messo in cima all'azione di governo l'idea di riequilibrare lo sviluppo e gli investimenti al Sud non in una logica di rivendicazione ma nella convinzione che il Sud possa offrire occasioni di sviluppo, ancora inesprese, all'intero Paese. E questo **porto** ha continuato il ministro è uno di quei luoghi in cui noi dobbiamo assumere questa consapevolezza. Grazie all'impegno delle Istituzioni, del Commissario, dell'impresa terminalista e dei lavoratori, noi oggi siamo nelle condizioni di tornare a parlare di **Gioia Tauro**. I risultati del 2019 ci confermano la potenzialità di questo scalo, non solo per la Calabria ma in generale per il Sud, da inserire nella nuova proiezione del Mediterraneo che rappresenta il nostro ponte strategico verso il mercato africano.



CATANIA ITALIA

Porti sicuri per le navi ong I migranti vanno in quattro Paesi

FABIO ALBANESE

Cinque giorni dopo i primi salvataggi di migranti del 2020 nel Mediterraneo centrale, le navi umanitarie Sea Watch 3 e Open Arms, con a bordo 237 persone fuggite dall' inferno libico, hanno un «Pos», un porto sicuro in cui poterle sbarcare: a Taranto i 119 della nave tedesca, a Messina i 118 di quella spagnola. La comunicazione del Viminale alle due navi è arrivata nella tarda mattinata di ieri accompagnata dalla precisazione che «Francia, Germania, Portogallo e Irlanda hanno già dato la loro disponibilità ad accogliere i richiedenti asilo a bordo», sulla base della procedura di redistribuzione dei migranti avviata dalla Commissione Ue anche sulla scorta del pre-accordo di Malta dello scorso autunno. La Open Arms, che venerdì scorso aveva preso a bordo 118 persone con due interventi in acque internazionali al largo della Libia, si apprestava a chiedere l'«evacuazione medica» di due bimbe di pochi mesi, di una di 8 anni con forti nausee e di un ragazzo poliomielitico. Ma anche loro scenderanno con gli altri a Messina, dove l' arrivo della nave è previsto per la tarda mattinata di oggi, sempre che i problemi al motore avuti in questi giorni non si ripresentino. «Speriamo di arrivare presto a un meccanismo automatico di sbarco e redistribuzione - dice il fondatore della Ong spagnola, Oscar Camps - senza gli sporchi accordi con la Libia». La Sea Watch 3, nave dell' omonima Ong tedesca, dovrebbe arrivare a Taranto domattina; giovedì scorso aveva effettuato tre soccorsi in poche ore, salvando 119 persone al largo della Libia. Sulle due navi, molte donne e bambini che in questi giorni hanno dovuto affrontare forte maltempo, perfino una violenta grandinata, e mare molto mosso. I migranti raccontano mesi, a volte anni, di privazioni, stenti e violenze in Libia in attesa di poter partire. Centinaia di partenze I 5 salvataggi sono avvenuti negli stessi giorni in cui si sono registrate centinaia di partenze di migranti dalla Libia. Alarm Phone ha contato 22 imbarcazioni in mare. L' Oim, l' organizzazione dell' Onu per le migrazioni, calcola che da inizio anno quasi mille persone sono state recuperate in mare e riportate indietro, quasi sempre dalla Guardia costiera libica, e a volte con la forza, e rinchiusi nei centri di detenzione. Sempre l' Oim fa sapere che i libici hanno anche recuperato in mare 23 corpi. - © RIPRODUZIONE RISERVATA fabio albanese.



Il Secolo XIX

Focus

L' Europa pronta a punire i porti italiani

Simone Gallotti / GENOVA Solo una controffensiva politica di tutto il sistema adesso potrebbe, forse, attenuare le conseguenze della decisione della Commissione. Ma anche i più ottimisti vacillano, perché la battaglia sul fronte giuridico appare ormai compromessa. La guerra che Bruxelles e Roma stanno combattendo sui porti italiani è arrivata alle battute finali. Venerdì scorso la Commissione ha pubblicato sulla Gazzetta Ue l' avvio dell' indagine formale nei confronti dell' Italia perché i nostri porti non pagano le tasse. La trattativa che il governo ha intavolato con l' Europa non ha sortito alcun effetto positivo, anzi. Nel provvedimento i toni sono piuttosto netti: Bruxelles ribadisce che «l' esenzione dall' imposta sul reddito delle società di cui beneficiano le Authority italiane, costituisce un aiuto di Stato». E le controdeduzioni italiane inviate nei mesi precedenti non hanno smosso le convinzioni degli euroburocrati: «Il trattamento più favorevole concesso dallo Stato e ad esso imputabile risulta idoneo a falsare la concorrenza e gli scambi intra-UE». Non solo: la Commissione utilizza le parole «arbitraria e inaccettabile» per definire l' esenzione dalle tasse per le Authority italiane. Significa che le tesi inviate a

Bruxelles da Roma per rimarcare la peculiarità dei nostri scali, sono state respinte duramente: «Poiché non vi è alcun dubbio che i porti italiani partecipino agli scambi commerciali intra-Ue, un vantaggio per le autorità portuali in questione incide sugli scambi all' interno dell' Ue». Il lungo documento, disponibile sul sito MediTelegraph, contiene anche continui rimbrotti. Come nel passaggio in cui Bruxelles fa notare che la «Commissione ha invitato l' Italia ad adottare misure atte a garantire che le autorità portuali che svolgono attività economiche siano assoggettate all' imposta sul reddito delle società allo stesso modo delle altre imprese», senza che l' Italia però accogliesse i suggerimenti dell' Europa. LA DIFESA Nel provvedimento sono elencate anche le tesi italiane: «In Italia non esistono porti privati, in quanto le Autorità portuali fanno capo alla pubblica amministrazione» scrivono da Roma. Il governo ha ribadito che le Authority non esercitano attività commerciali, ma svolgono unicamente funzioni ufficiali di regolamentazione e controllo sulle attività svolte da imprese private che operano nei porti». A Bruxelles però non interessa: l' Europa mette in discussione tutto il sistema italiano quando sostiene che le Authority portuali sono baste sul modello "land lord" ma «affittano i terreni e le infrastrutture di base portuali a utenti privati contro il pagamento di canoni. Si tratta - scrive la Commissione di un' attività economica equiparabile all' affitto di un bene qualsiasi contro pagamento». A poco vale rilevare che è difficile sostenere che molti tra gli scali italiani possano davvero fare concorrenza sleale ai grandi porti del Nord. Bruxelles tira dritto e lancia l' ultimatum a Roma: trenta giorni per inviare le ultime osservazioni. Le tesi sostenute nella lettera sono però molto nette. La task force incaricata di provare a mediare per l' ultima volta si sta formando in queste ore, ma sono in molti a guardare già al dopo: il cluster è spaccato, il peso politico ridotto. La sorte delle Autorità portuali pubbliche è appesa ad un filo. -

