



ITALIAN  
PORTS  
ASSOCIATION

**Estratto Rassegna Stampa Assoporti  
venerdì, 17 gennaio 2020**



## Prime Pagine

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

## Primo Piano

17/01/2020	<b>MF</b> Pagina 16 Italia stabile nei container	<i>PAGINA A CURA DI NICOLA CAPUZZO</i> 25
------------	---	---

## Venezia

17/01/2020	<b>Corriere del Veneto</b> Pagina 1 Mose, tutte le paratoie alzate a giugno	27
------------	--	----

17/01/2020	<b>Corriere del Veneto</b>	Pagina 8	A. Zo.	28
<hr/>				
17/01/2020	<b>Il Gazzettino</b>	Pagina 35	RAFFAELLA VITTADELLO	29
<hr/>				
17/01/2020	<b>Corriere del Veneto</b>	Pagina 8	Alberto Zorzi	30
<hr/>				
17/01/2020	<b>Il Gazzettino</b>	Pagina 29		32
<hr/>				
17/01/2020	<b>Il Gazzettino</b>	Pagina 39	ELISIO TREVISAN	33
<hr/>				
17/01/2020	<b>Il Gazzettino</b>	Pagina 39		35
<hr/>				
17/01/2020	<b>Il Gazzettino</b>	Pagina 39		36
<hr/>				
17/01/2020	<b>Il Gazzettino</b>	Pagina 44		37
<hr/>				
17/01/2020	<b>Il Gazzettino</b>	Pagina 55		38
<hr/>				
17/01/2020	<b>La Nuova di Venezia e Mestre</b>	Pagina 19		39
<hr/>				
17/01/2020	<b>La Nuova di Venezia e Mestre</b>	Pagina 19		41
<hr/>				
17/01/2020	<b>La Nuova di Venezia e Mestre</b>	Pagina 27		42
<hr/>				
17/01/2020	<b>La Nuova di Venezia e Mestre</b>	Pagina 32		43
<hr/>				
16/01/2020	<b>Informare</b>			44
<hr/>				
16/01/2020	<b>(Sito) Adnkronos</b>			45
<hr/>				
16/01/2020	<b>shippingitaly.it</b>			46
<hr/>				

## Savona, Vado

17/01/2020	<b>Il Secolo XIX (ed. Savona)</b>	Pagina 18		47
<hr/>				
17/01/2020	<b>Il Secolo XIX (ed. Savona)</b>	Pagina 18		48
<hr/>				
17/01/2020	<b>Il Secolo XIX (ed. Savona)</b>	Pagina 18		49
<hr/>				
17/01/2020	<b>La Stampa (ed. Savona)</b>	Pagina 45		50
<hr/>				
16/01/2020	<b>Savona News</b>			51
<hr/>				
17/01/2020	<b>Il Secolo XIX (ed. Savona)</b>	Pagina 22		52
<hr/>				
17/01/2020	<b>La Stampa (ed. Savona)</b>	Pagina 45	MAURO CAMOIRANO	53
<hr/>				
16/01/2020	<b>Savona News</b>			54
<hr/>				

## Genova, Voltri

17/01/2020	<b>Il Secolo XIX</b> Pagina 16	55
<hr/>		
16/01/2020	<b>Corriere Marittimo</b>	57
<hr/>		
16/01/2020	<b>FerPress</b>	58
<hr/>		
16/01/2020	<b>Genova24</b>	59
<hr/>		
16/01/2020	<b>Informazioni Marittime</b>	60
<hr/>		
16/01/2020	<b>PrimoCanale.it</b>	61
<hr/>		
16/01/2020	<b>The Medi Telegraph</b>	62
<hr/>		
16/01/2020	<b>Informare</b>	63
<hr/>		
16/01/2020	<b>shippingitaly.it</b>	65
<hr/>		
16/01/2020	<b>PrimoCanale.it</b> <i>MATTEO CANTILE</i>	66
<hr/>		

## La Spezia

17/01/2020	<b>Il Secolo XIX (ed. La Spezia)</b> Pagina 21	67
<hr/>		
16/01/2020	<b>Citta della Spezia</b>	68
<hr/>		
16/01/2020	<b>Citta della Spezia</b>	69
<hr/>		
16/01/2020	<b>Citta della Spezia</b>	71
<hr/>		

## Ravenna

17/01/2020	<b>Il Resto del Carlino (ed. Ravenna)</b> Pagina 37	72
<hr/>		
16/01/2020	<b>Ravenna24Ore.it</b>	73
<hr/>		
16/01/2020	<b>RavennaNotizie.it</b>	74
<hr/>		
16/01/2020	<b>RavennaNotizie.it</b>	75
<hr/>		

## Marina di Carrara

17/01/2020	<b>Il Tirreno (ed. Massa-Carrara)</b> Pagina 29	76
<hr/>		

17/01/2020	<b>Il Tirreno (ed. Massa-Carrara)</b> Pagina 29	77
Il confronto pubblico all' Autorità portuale		

## Livorno

17/01/2020	<b>MF</b> Pagina 16	78
GRIMALDI E NERI, 15 MLN AL PORTO DI LIVORNO		
16/01/2020	<b>Corriere Marittimo</b>	79
Livorno firma il "Blue Agreement", navi ro/ro e passeggeri a basso impatto ambientale		

## Piombino, Isola d' Elba

17/01/2020	<b>Corriere Fiorentino</b> Pagina 8	<i>Mauro Bonciani</i> 81
Piombino, l' annuncio del governo «Si allo sconto sull' energia a Jindal»		
17/01/2020	<b>Il Tirreno (ed. Piombino-Elba)</b> Pagina 12	82
Jindal, ora il Governo fa la promessa di un prezzo equo dell' energia		
17/01/2020	<b>La Nazione (ed. Grosseto-Livorno)</b> Pagina 51	84
«Porto, il piano sarà rivisitato»		
16/01/2020	<b>Regione Toscana</b>	85
Rossi su Piombino: "Passi avanti tra luci ed ombre"		

## Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

15/01/2020	<b>La Provincia di Civitavecchia</b>	87
Eurocargo Napoli vira verso Livorno		
15/01/2020	<b>La Provincia di Civitavecchia</b>	88
Sciopero a Molo Vespucci: 15 giorni per avere risposte sui piani di sviluppo		

## Napoli

17/01/2020	<b>Corriere del Mezzogiorno</b> Pagina 8	89
Allarme veleni nell' aria di Napoli Banchine non elettrificate, il porto resta sotto osservazione		

## Salerno

17/01/2020	<b>Il Mattino (ed. Salerno)</b> Pagina 25	<i>Diletta Turco</i> 91
Porto, sprint per le crociere		
17/01/2020	<b>Il Mattino (ed. Salerno)</b> Pagina 27	<i>Diletta Turco</i> 92
Dragaggi, attesa finita ora il rilancio crociere		
17/01/2020	<b>Il Mattino (ed. Salerno)</b> Pagina 25	94
Traffico merci il peggio è passato «Recupereremo e cresceremo»		
17/01/2020	<b>Il Mattino (ed. Salerno)</b> Pagina 27	95
Container, 2019 da dimenticare «Ma ora possiamo recuperare»		
16/01/2020	<b>Salerno Today</b>	96
Porto di Salerno, è attraccata la maxi draga belga: partono i lavori		

## Bari

17/01/2020	<b>Corriere del Mezzogiorno (ed. Bari)</b> Pagina 8	97
Msc Hannah, la nave del record		

## Taranto

17/01/2020	<b>La Gazzetta del Mezzogiorno (ed. Taranto)</b> Pagina 36	98
Prorogata Agenzia portuale che ha in carico 500 ex Tct		
17/01/2020	<b>La Gazzetta del Mezzogiorno (ed. Taranto)</b> Pagina 43	99
«Dal Governo tante promesse ma fino ad ora solo pochi fatti»		
17/01/2020	<b>Quotidiano di Puglia (ed. Taranto)</b> Pagina 10	100
Doppia richiesta di concessione del molo crociere		
17/01/2020	<b>La Gazzetta del Mezzogiorno (ed. Taranto)</b> Pagina 36	101
Sbarcati altri 119 migranti dalla Nave Ong Sea Watch 3		
17/01/2020	<b>Liberio</b> Pagina 3	102
Nuovo sbarco a Taranto: 119 nordafricani		
17/01/2020	<b>Quotidiano di Puglia (ed. Taranto)</b> Pagina 13	103
Porto aperto ai migranti Sbarcate le 119 persone a bordo della Sea Watch3		
16/01/2020	<b>Dire</b>	104
Migranti, la Sea Watch 3 è approdata a Taranto		

## Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi e Villa San Giovanni

16/01/2020	<b>Corriere Marittimo</b>	105
Gioia Tauro, a Medrepair Italia i servizi portuali di manutenzione e riparazione container		
16/01/2020	<b>Il Dispaccio</b>	106
Porto di Gioia Tauro, Sul: "Bene impegni presi da ministro Provenzano, vigileremo"		

## Cagliari

17/01/2020	<b>Il Sole 24 Ore</b> Pagina 9	107
Sui porti della Sardegna si gioca una scommessa da 350 milioni		
17/01/2020	<b>La Nuova Sardegna</b> Pagina 27	GAVINO MASIA 109
Caccia a chi ha inquinato il mare		
17/01/2020	<b>La Nuova Sardegna</b> Pagina 27	110
Operatore investito da un rimorchio		
17/01/2020	<b>L'Unione Sarda</b> Pagina 39	111
Chiazze d' olio: operazioni di pulizia		
17/01/2020	<b>L'Unione Sarda</b> Pagina 17	112
Stipendi in ritardo: sit-in al Rettorato		
16/01/2020	<b>Messaggero Marittimo</b>	Giulia Sarti 113
Aumento delle tariffe sui collegamenti con la Sardegna		
16/01/2020	<b>Messaggero Marittimo</b>	Redazione 114
Porto turistico di Palau: finanziamenti per 4 milioni		
16/01/2020	<b>shippingitaly.it</b>	115
Grendi aggiunge una nave e un porto (Torres) alla linea con la Sardegna		

## Messina, Milazzo, Tremestieri

17/01/2020	<b>Gazzetta del Sud</b> Pagina 21	116
I primi effetti positivi dell' Autorità portuale dello Stretto		

17/01/2020	<b>Gazzetta del Sud</b> Pagina 22	117
<hr/>		
16/01/2020	<b>Il Dispaccio</b>	118
Autorità portuale dello Stretto, Mega incontra i presidenti delle Camere di Commercio di Reggio Calabria e Messina: "Parteciperemo a tavolo interistituzionale permanente sul turismo"		
<hr/>		
16/01/2020	<b>Il Metropolitano</b>	120
A Messina l' incontro tra Autorità di Sistema Portuale dello Stretto e Camere di Commercio di Messina e Reggio		
<hr/>		
16/01/2020	<b>Stretto Web</b>	122
Autorità portuale, Mega incontra i presidenti delle Camere di Commercio di Messina e Reggio Calabria: al lavoro per promuovere la destinazione crocieristica dell' Area dello Stretto		
<hr/>		

## Catania

17/01/2020	<b>La Sicilia</b> Pagina 14	124
<hr/>		
«No burocrazia, sì concertazione»		

## Palermo, Termini Imerese

17/01/2020	<b>Il Sole 24 Ore</b> Pagina 1	126
<hr/>		
Termini Imerese: ultima chance per il rilancio dell' area ex Fiat		
17/01/2020	<b>Il Sole 24 Ore</b> Pagina 2	<i>Nino Amadore</i> 127
<hr/>		
Ultima chance di rilancio per Termini Imerese		
17/01/2020	<b>Quotidiano di Sicilia</b> Pagina 18	129
<hr/>		
Zes, un piano condiviso per il loro funzionamento		
16/01/2020	<b>Economia Sicilia</b>	131
<hr/>		
Zes e il loro utilizzo per il rilancio dei territori di Palermo e Trapani		

## Focus

17/01/2020	<b>Il Secolo XIX</b> Pagina 15	134
<hr/>		
Concessioni nei porti, esplode l' ira di Assiterminal		
16/01/2020	<b>Informazioni Marittime</b>	135
<hr/>		
Emergenze infrastrutturali e nodi logistici, Confetra incontra la ministra De Micheli		
16/01/2020	<b>The Medi Telegraph</b>	136
<hr/>		
Imo 2020, l' Aie: "Gli armatori stanno assorbendo la novità senza problemi"		

# 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



**Nel weekend**  
Un grattacielo di gelato:  
omaggio a Rodari  
di **Marco Missiroli**  
nel settimanale «la Lettura»



**Il piano**  
Sostenibilità ambientale  
La svolta da 50 miliardi  
di Intesa Sanpaolo  
di **Paola Pica**  
a pagina 25



## Realtà e illusioni

### LA GUERRA FANTASMA AI CORROTTI

di **Gian Antonio Stella**

«**C**osì come il pesce guizza sotto l'acqua e non è possibile verificare se stia bevendo acqua o meno, allo stesso modo non è possibile scoprire se i funzionari pubblici stiano rubando soldi per loro stessi». Figuratevi poi se l'acqua fosse torbida. Lo sostiene l'Arhasastra, un antico trattato attribuito al filosofo, economista e pensatore indiano Chanakya. Citato ad esempio da due studiosi della corruzione, Lucio Picci e Alberto Vannucci, nel libro *Lo zen e l'arte della lotta alla corruzione*.

Sono parole consegnate a chi voglia ben governare fra il secondo e terzo secolo d.C. Ma sembrano scritte ieri a proposito della pretesa di tanti pubblici dirigenti d'essere esentati, ai livelli apicali e non solo a quelli inferiori, dall'obbligo di «rendere pubblici i dati reddituali e patrimoniali». Dove che «esiste per i parlamentari dal lontano 1982», ricordava ieri nella sua lettera al Corriere il presidente «facente funzioni» dell'Anac Francesco Merloni, senza che alcuno abbia mai «gridato allo scandalo».

È fondamentale, la trasparenza. Tanto più in un Paese come il nostro dove la percezione di vivere assediati dalla corruzione, stando all'ultimo ranking di Transparency International, ci vede davanti a tutti gli altri Paesi europei meno la Grecia e quelli a lungo dominati dal socialismo reale. Dove le interdittive antimafia ogni 100.000 abitanti sono salite dal 2014 ad oggi passando da 12 a 43 nel Nord-est e da 19 a 73 nel Nord-ovest.

continua a pagina 22

Di Maio: «Ora seguiamo la via del proporzionale». E sulla prescrizione è scontro Bonafede-Renzi

## No al referendum della Lega

Legge elettorale, la Consulta boccia il quesito: è manipolativo. Salvini: vergogna

### IL COMMENTO

#### Una forzatura senza rete

di **Massimo Franco**

Si possono azzardare due considerazioni, dopo la bocciatura del referendum sulla legge elettorale da parte della Corte costituzionale.

continua a pagina 22

### LO SCENARIO

#### L'addio ai vecchi vincoli

di **Francesco Verderami**

Tutti sapevano, tutti erano pronti. Infatti ieri, all'ombra del governo Conte, sono iniziati i regolamenti di conti: a sinistra e a destra.

continua a pagina 2

### GIANNELLI

LEGGE ELETTORALE E PRESCRIZIONE AGITANO IL PD



di **Giovanni Bianconi**

La Corte costituzionale dice no al referendum voluto dalla Lega e da otto Consigli regionali. Il quesito puntava a cancellare la parte proporzionale dell'attuale sistema elettorale. Secondo i giudici della Consulta il quesito è «manipolativo». Il leader della Lega Matteo Salvini: «È una vergogna. È il vecchio sistema che si difende». Il pentastellato Luigi Di Maio: «Ora seguiamo la via del proporzionale». Il segretario del Pd Nicola Zingaretti: «Un altro bluff di Salvini è caduto». E sulla prescrizione è scontro Bonafede-Renzi.

alle pagine 2, 3 e 5 **Galluzzo Meli, Piccolillo**

### LA PROPOSTA DEL GOVERNO

La maternità sarà più lunga: durerà 6 mesi, uno per il padre

di **Lorenzo Salvìa**

Un unico congedo familiare della durata di sei mesi, quindi un po' più lungo rispetto ad oggi. Con l'80 per cento del tempo, quindi poco meno dei cinque mesi di oggi, riservato alla madre. E il restante 20 per cento, poco più di un mese, riservato al padre per cambiare il congedo. Questo il piano del governo. La riforma allo studio per parità e carriera. La prossima settimana al ministero del Lavoro si insedierà un gruppo di esperti che dovrà studiare una serie di proposte per affrontare la questione.

a pagina 19

### Ritiro e ripensamenti La pallavolista: ho l'entusiasmo di una ragazzina



Francesca Piccinini (41 anni) in una fotografia d'archivio saluta con la maglia della nazionale i propri tifosi. Ora annuncia il ritorno sui campi da volley

#### Campioni senza limiti (di età) Piccinini: «Torno a 41 anni»

di **Gaia Piccardi**

Francesca Piccinini torna a giocare. Torna sui campi di pallavolo a 41 anni. «Ho grandi stimoli, mi sento una ragazzina», ha commentato il rientro. L'obiettivo è partecipare all'Olimpiade di Tokyo.

a pagina 37

### L'INCHIESTA «SENZA TITOLO PER ABITARCI»

## Oltre tremila case della Difesa a ex militari e figli

di **Florenza Sarzanini**

Militari che nonostante non abbiano alcun titolo continuano a mantenere l'alloggio di servizio. Molti occupanti «abusivi» si erano congedati oppure erano andati in pensione. Numerosi sono anche i figli dei soldati deceduti o le vedove. Le case sono sparse in tutta Italia — la maggior parte in zone di pregio — che la Difesa non riesce a liberare. Sono circa 3.600 gli immobili finiti al centro dell'inchiesta della Procura di Roma. La maggior parte utilizza lo stesso escamotage dell'ex ministra Elisabetta Trenta che aveva trasferito il contratto al marito, altri sfruttano i ritardi nei controlli.

a pagina 15

### L'AMORGESE: INVIEREMO RINFORZI

## Un'altra bomba dei clan Foggia, emergenza racket

di **Michelangelo Borrillo**

alle pagine 16 e 17

### IL CAFFÈ

di **Massimo Gramellini**

## Dov'è la Vittoria

Come tutti voi, immagino, seguo con spasmodico interesse le convulsioni della nostra Casa Regnante, anche perché quelle del Pd sono obiettivamente più noiose. Da quando i Savoia hanno abrogato la legge salica (o sadica?) che imponeva la successione per via maschile, l'eredità al trono d'Italia è diventata una studentessa di sedici anni. Vittoria Cristina Chiara Adelaide Maria, che oltre al fardello di cinque nomi deve sobbarcarsi una caterva di titoli in grado di stroncare l'ego di un'influencer: principessa di Carignano, marchesa di Ivrea, dama di Gran Croce e decorata del Gran Cordone dell'Ordine dei Santi Maurizio e Lazzaro. Sembrava che, con appena due-mila anni di ritardo rispetto a Cleopatra, anche qui la Storia avesse deciso di volta-

re pagina, specie dopo che i Borbone avevano dato parere positivo, mettendo fine a secoli di incomprensioni. Ma nessuno aveva fatto i conti con il Duca delle Puglie, carica a cui a suo tempo pare ambisse D'Alema. Ah, il Duca è parso inflessibile: a casa Savoia le donne devono continuare a stare un passo indietro, come al festival di Sanremo. Si sperava che almeno la Duchessa di Aosta, in quanto donna... Macché. Contrarissima anche lei.

Qualcuno ha fatto notare che la discussione verteva su un regno immaginario, ma che volete farci? Quando ci sono di mezzo gli italiani, di qualunque colore sia il loro sangue, il risultato è sempre lo stesso: litigano su una cosa che non esiste per il puro piacere di arrivare alla paralisi.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Foto: Italiane Sport in AP - DL 353/2003 contr. L.46/2004 art. 1 c.1 DCD Milano  
00117  
9 7711 20 498008





A pag. 10 l'incredibile storia del **Mondo di mezzo** fra mafiosi e colletti bianchi di **Milano** all'autosalone di viale Epinasse. Ma non era la "capitale morale"?



**CRASTAN**  
1870  
**INSTANT CEREALS**

**il Fatto Quotidiano**  
NON RICEVE ALCUN FINANZIAMENTO PUBBLICO

**ristora**  
INSTANT DRINKS

Venerdì 17 gennaio 2020 - Anno 12 - n° 16  
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 "Fanza Forlani i cospiratori"  
Spedizione abb. postale D.L. 353/03 (conv. in L. 27/02/2004 n. 46)  
Art. 1 comma 1 Roma Aut. 114/2009

IL COMMENTO

CHI VA A CACCIA DEL POPOLO BUE

» ANTONIO PADELLARO

Sulla vicenda Bibbiano non c'è differenza tra Salvini e il Pd.  
A PAGINA 3

Autostrade

L'ultima vergogna sul ponte Morandi "Avvicinati i periti del Tribunale"

» SANSÀ A PAG. 6 E 7

Inuovi "liberali"

Gli avvocati al Pg della Cassazione: "Punire Davigo per le sue idee"



» BARBACETTO A PAG. 9

Il reportage

Foggia, la bomba carta del racket Lamorgese: "Sarà sede della Dia"

» MASSARI A PAG. 11

Le isole horror

"Epstein faceva sesso con 12enni, una fuggì a nuoto"

» GROSSI A PAG. 17

NIENTE REFERENDUM E NIENTE PIAZZA

CONSULTA E SARDINE  
DUE SBERLE A SALVINI

GIORNATA NERA

LA CORTE BOCCIA IL QUESITO MAGGIORITARIO E "MANIPOLATIVO". SANTORI & C. "SCIPPANO" ALLA LEGA IL CENTRO DI BIBBIANO PER IL COMIZIO DEL 24

» PALOMBI, PROIETTI E ROSELLI A PAG. 2-3



BIBBIANO, LE ULTIME NOVITÀ DI "ANGELI E DEMONI"

La psicologa di Foti: "Se escono i colloqui coi bimbi, mi radiano"

» BUONO A PAG. 4-5

Voce del verbo cuccare

» MARCO TRAVAGLIO

Da quando è nato il partito-ossimoro Italia Viva, abortito ancor prima del parto, tutti si domandano che senso abbia, chi ne sentisse la mancanza e chi mai lo voterebbe. Ora però che la sventurata creaturina ha compiuto tre mesi di vita (anzi di morte), la risposta ai tre quesiti è chiara a tutti: siccome la politica è di una noia mortale, Iv serve a farci divertire un po'. Ha funzioni di svago, come i giullari nelle corti reali. Il primo partito che unisce l'inutile al dilettevole. Il capocomico è Renzi, che si sta impegnando allo spasimo per scendere nei sondaggi dal 3 allo zero per cento e, per quanto ardua sia l'impresa, ce la può fare. Per lui la politica è come il tressette, dove chi ha più punti perde e chi ne ha meno vince. Infatti, non bastando la sua faccia, pur utilissima come sfollagente, ci mette pure le parole: ogni volta che apre bocca, se ne vanno 10 mila elettori. L'altro giorno, per dire, ha dichiarato che Craxi era "un gigante" e fu "condannato perché non poteva non sapere". Una minchiata che ormai non osano ripetere nemmeno i figli di Craxi. Figurarsi l'entusiasmo dei suoi eventuali elettori, in un Paese che si beve di tutto, persino che B. era un perseguitato (tesi ovviamente sostenuta anche da Renzi per le accuse di mafia e strage), ma almeno i ladroni di Tangentopoli non li ha mai perdonati, specie se latitanti.

Tre giorni fa, con mirabile scelta di tempo, Renzi ha dipinto il sindaco Pd di Bibbiano come un perseguitato solo perché la Cassazione aveva annullato le sue misure cautelari (piuttosto blande: arresti domiciliari e obbligo di dimora, mai il carcere): un minuto dopo la Procura di Reggio ha depositato gli atti dell'indagine, confermando e anzi rincarando le accuse. Che solo in minima parte riguardano il sindaco e in massima parte la galleria degli orrori di una terrificante setta di presunti assistenti sociali e sedicenti psicologi protetti dal "sistema Emilia" che rubavano i bambini ai genitori inducendoli ad accusarli di abusi inesistenti con ogni sorta di violenza psicologica. Se il sindaco tenuto a casa per qualche settimana è un martire, cosa sono quei poveri padri, madri e bambini? Poi, l'altro ieri, il capolavoro: il voto di Iv alla contro-riforma della prescrizione del forzista Costa, a braccetto con FI, Lega e FdI che ha battezzato l'ingresso trionfale dei renziani nel centrodestra. Per giunta gratis, visto che la legge Costa è stata bocciata comunque, relegando i renziani al rango di pelo superfluo della politica italiana. Ora però, senza offesa per il Cazzaro di Rignano, il suo primato di cialtroneria è insidiato da una nuova stella che brilla nel firmamento italo-vivo.

SEGUE A PAGINA 24

SEMPREVERDE



100 anni di Rodari: fiabe e filastrocche per bambini adulti

» D'ESPOSITO A PAG. 19

Mannelli



L'EMILIA DEL SOGNO MASCHILE

POLVERI SOTTILI Legno e pellet

Ecco tutta la verità sullo smog nelle città

» LUCA MERCALLI

Del malsano accumulo d'inquinanti nell'aria si parla ogni inverno, quando nei periodi senza pioggia, neve e vento, le emissioni nocive rimangono intrappolate soprattutto in Pianura Padana, chiusa tra Alpi e Appennini. Ossidi di azoto, monossido di carbonio, polveri fini come le PM10, le PM2.5, fino ad arrivare all'ancor più pericoloso particolato ultrafine.

A PAGINA 18

La cattiveria

Per Claudio Martelli, Craxi era "un rifugiato". Scappava dai bombardamenti di monetine  
WWW.FORUM.SPINOZA.IT

CHE C'È DI BELLO

"1917" film già visto, Cechov vaudeville e il pianista Gabriel

DA PAG. 20 A PAG. 23





# il Giornale



VENERDÌ 17 GENNAIO 2020

Quotidiano diretto da ALESSANDRO SALLUSTI

Anno XLVII - Numero 14 - 1.50 euro\*

www.ilgiornale.it

## 2000-2020

### GIÙ LE MANI

**Ipocrita sui pm Renzi non sarà l'erede di Craxi**

di **Marco Gervasoni**

**E** ingenuo pensare che gli eredi dei comunisti possano «ri-valutare» Craxi. Bettino fu infatti il loro nemico assoluto, capace di metterli all'angolo più volte, tanto che essi contribuirono poi, più di altri, a ucciderlo con (...)  
segue a pagina 12  
**Borgia** a pagina 12

### IL RICORDO

**E Bettino disse: «Vogliono Prodi premier»**

di **Augusto Minzolini**

**M** e lo ricordo, me lo ricordo eccome, quel martedì 29 dicembre del 1992, con Bettino Craxi seduto nell'ultimo tavolo in fondo della pizzeria Fiammetta, a due passi dall'hotel Raphael, per tanti anni sua dimora romana, che commentava (...)  
segue a pagina 13

## LA RAI DELL'ODIO

# «DONNA DI DESTRA» LA GREGORACI FUORI DA SANREMO

*La soubrette: «Io fatta fuori dal Dopofestival per motivi politici»  
Svolta di Salvini: «Con CasaPound ho chiuso»*

## DIECI DOMANDE A «LA REPUBBLICA»

di **Alessandro Sallusti**

**L**a «Repubblica dell'odio», dopo il titolo «Cancellare Salvini» dell'altro giorno non solo non si pente ma rilancia. Il quotidiano che fu di Scalfari, alle prese come tutti i giornali con la crisi di mercato, cerca di risalire la china prendendo un nemico da agguantare alla giugulare, cinica e vigliacca formula sperimentata con successo per un ventennio nei confronti di Silvio Berlusconi. Il suo attuale direttore, Carlo Verdelli, ne ha facoltà e per questo non mi associa a differenza loro nei nostri confronti - a chi vorrebbe trascinarlo davanti al tribunale speciale dei giornalisti. Sono convinto che la libertà di stampa, anche nelle sue forme più estreme, sia inviolabile e che gli unici giudici di un giornale sono i lettori. Saranno il numero delle copie e i risultati elettorali a scrivere la sentenza.

Ma detto questo vorrei rispolverare le loro famigerate «dieci domande» al regnante Silvio Berlusconi per capire fino a che punto può arrivare l'ipocrisia di un giornale come *Repubblica*.

**1.** Perché se Salvini ferma una nave carica di immigrati viola i diritti dell'uomo ma se la stessa cosa la fa la ministra Lamorgese e un governo di sinistra (ottobre 2019, caso Ocean Viking, 100 persone di cui 48 bambini lasciati in mare dieci giorni senza permesso di attracco) non avete nulla da obiettare?

**2.** Perché se da destra qualcuno contesta la partecipazione della democratica Rula Jebreal al Festival di Sanremo è un caso di sessismo politico mentre se Elisabetta Gregoraci viene esclusa in quanto «donna di destra» è cosa irrilevante?

**3.** Perché chi vuole regolare l'immigrazione è razzista e chi a sinistra nega il diritto all'esistenza di Israele no?

**4.** Perché un falso allarme bomba a *La Repubblica* è un attentato e una bomba vera che esplose in una sede della Lega è una cazzata?

**5.** Perché ironizzare sulla stazza della ministra Bellanova per voi è grave ma farlo sull'altezza di Brunetta no?

**6.** Perché le nostre inchieste - poi confermate dalla magistratura come nel caso di Fini - le bollate come «macchina del fango» e le vostre sono «grande giornalismo»?

**7.** Perché (giustamente) indagate sugli intrighi finanziari del capitalismo italiano ma tacete sulla (...)

segue a pagina 3

La soubrette Elisabetta Gregoraci non condurrà *L'altro Festival* di Sanremo perché è «di destra», ma nessuno si indigna. E Matteo Salvini annuncia: «Con CasaPound ho chiuso».

Caruso, Giannini, Malpica e Rio alle pagine 2-3

### LA PROPOSTA: BASTA L'AUTOCERTIFICAZIONE

## Il piano segreto della sinistra: permessi per ogni clandestino

Antonella Aldrighetti

a pagina 9



PORTE APERTE Allo studio misure molto meno stringenti

### LA CONSULTA

## Bocciato il referendum sul maggioritario Regalino a Pd e 5 Stelle

Luca Fazzo

**T**roppo «manipolativo»: non si farà il referendum leghista per cambiare la legge elettorale in senso maggioritario. La Corte costituzionale blocca il quesito sollevato da otto regioni, e di fatto lascia così campo aperto all'altra riforma, quella di segno opposto che l'alleanza di governo giallorossa sta preparando per rafforzare ulteriormente la legge in senso proporzionale. La decisione è arrivata ieri sera dopo una lunga camera di consiglio, la prima guidata dal nuovo presidente della Consulta Marta Cartabia. Strada spianata ai progetti di Pd e M5s.

a pagina 6

### MANETTARI AL GOVERNO

## Prescrizione, Berlusconi: «È una follia giustizialista»

Anna Maria Greco

**L'**appuntamento è per il 27 gennaio, quando la riforma Bonafede sulla prescrizione approderà in Aula a Montecitorio. Forza Italia si prepara a una «battaglia di civiltà», come dice la capogruppo Mariastella Gelmini. Per il leader azzurro Silvio Berlusconi i 5S, ormai «costola della sinistra», sono animati da «follia giustizialista».

a pagina 4

Cesaretti e Napolitano alle pagine 4-5

### FA DISCUTERE L'IDEA DI UN MESE DI CONGEDO PER PATERNITÀ

## Non siamo un Paese per papà (che stanno a casa)

### IL DIVIETO IN SCOZIA

«Non colpite la palla di testa»  
Cambia il calcio dei bambini

Andrea Cuomo

a pagina 19

di **Stefano Zecchi**

**I**l papà può prendersi un po' di giorni di congedo per stare più vicino al proprio figlio appena nato. Un provvedimento molto civile, non solo per la condivisione con la madre delle fatiche per far crescere nei primi mesi di vita il bambino, ma anche perché il papà incomincia così a essere subito chiamato alla responsabilità nella crescita di suo figlio. Un provvedimento così civile che, come tutto ciò che è molto civile, nasconde pericolose insidie. Incominciamo dal fatto che il papà deve chiedere

al capufficio il periodo di congedo. Non è una decisione facile (come ovviamente non lo è per le donne): gli si spezza un ritmo di lavoro, s'insinua il timore che gli venga fatta qualche scorrettezza, non sa cosa trova al suo rientro. Insomma, insicurezze e paure superabili, che tuttavia possono passare in secondo piano se il papà è in una buona posizione nel suo ufficio. Per un dirigente, la sospensione dal lavoro per paternità è ancora più rischiosa del (...)

segue a pagina 18  
Caminiti a pagina 18

### VELENI IN CALABRIA

«Boicotta il candidato»  
Ora il M5s chiede la testa di Morra

Felice Manti

a pagina 8

### CAOS AUTOSTRADE

I periti al gip  
«Sul Ponte Morandi subito pressioni»

Sofia Frascini

a pagina 10

IN ITALIA, FATTE SALVE ECCEZIONI TERRITORIALI (VEDI GERENZA SPECIALE), IL SERVIZIO DI STATO È ORGANIZZATO IN UNO DEI 108 MUNICIPI







Alias Comics

GIOCHI SENZA FRONTIERE All'interno due storie complete: «La crociera dei terrapiattisti» di Hurrucane Ivan, «Paper pixel» di Ercole e Tagliasacchi



Domani su Alias

L'ORDINE DEL MONDO Un viaggio alla scoperta dei musei scientifici italiani, dalle antiche esposizioni ai moderni Science center



Le Monde diplomatique

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

quotidiano comunista oggi con ALIAS COMICS il manifesto VENERDI 17 GENNAIO 2020 - ANNO L - N° 14 www.ilmanifesto.it euro 1,50

La sede della Corte Costituzionale foto Angelo Carconi/Ansa



Legiuste proporzioni

Respinta la forzatura leghista, la Corte costituzionale dichiara inammissibile il referendum elettorale pro maggioritario spinto: «Troppo manipolativo». Salvini grida al «furto di democrazia». La maggioranza: avanti sul proporzionale pagina 2

Piagnisteo italiano I contenuti ci sono. Ma a sinistra del Pd tutto tace

ANTONIO FLORIDIA

Gli affezionati lettori di questo giornale conoscono bene quello che, da molti anni, è divenuto quasi un genere letterario: articoli, interventi, appelli che, periodicamente, in vario modo, proponevano una qualche ricetta per la rinascita o la ricostruzione di una "sinistra" nel nostro paese. Si trattasse di un nuovo partito, di una "lista unitaria", o di una "rete", questi appelli si sono quasi sempre rivelati...

Appare benvenuto dunque il richiamo che Norma Rangeri ha riproposto su queste pagine: non appare più comprensibile, anzi appare persino intollerabile, il silenzio tombale che circonda questo tema. Le varie forze residue, più o meno (molto meno che più) organizzate, si limitano a vivacchiare: con l'estremo paradosso che l'ultimo dei progetti falliti, quello di Liberi e Uguali, ha prodotto nondimeno un piccolo gruppo parlamentare che si è rivelato, inopinatamente, decisivo per il governo in carica ed esprime anche dei bravi ministri e sottosegretari. Ma "LeU", ahinoi, è una sigla che vive solo nei sottotitoli dei telegiornali.

— segue a pagina 15 —

FRILUI, L'ULTIMA DELL'ASSESSORE REGIONALE LEGHISTA MENTRE A GRADISCA CPR E CARA SONO UN INFERNO

«Fototrappole per fermare i migranti»

La Lega friulana non demorde: l'assessore regionale alla Sicurezza e all'immigrazione Pierpaolo Roberti vorrebbe collocare «fototrappole spia» lungo il confine con la Slovenia per contrastare i migranti. Dopo aver promesso droni e reticolati, ora l'ultima trovata. La Regione non

ha alcuna competenza sul tema ma l'assessore finge di non saperlo. Intanto, coerentemente, la gestione dei migranti in Friuli è esplosiva. Soprattutto a Gradisca d'Isonzo dove operano affiancate due strutture carcerarie, il Carra e il nuovo Cpr aperto in sordina il dicembre: stesso muro perimetrale di cemento alto 4 metri con frammenti di vetro e reticolati sulla sommità, nuovo sistema di videosorveglianza, doppia recinzione esterna, gabbie nei cortili interni per tenere isolate le persone. La denuncia di alcuni operatori: una realtà intollerabile. MARINELLA SALVIA A PAGINA 5

Di nuovo fumata nera. Neanche ieri il Senato è riuscito a prendere una decisione sulla possibilità per la Giunta delle immunità parlamentari di decidere lunedì prossimo se concedere o meno l'autorizzazione a procedere per Matteo Salvini per la vicenda della nave Gregoretti. LANIA A PAGINA 3

CASO GREGORETTI AL SENATO Su Salvini un'altra fumata nera

Di nuovo fumata nera. Neanche ieri il Senato è riuscito a prendere una decisione sulla possibilità per la Giunta delle immunità parlamentari di decidere lunedì prossimo se concedere o meno l'autorizzazione a procedere per Matteo Salvini per la vicenda della nave Gregoretti. LANIA A PAGINA 3

Russia Che fare con Putin e la sua riforma costituzionale RITA DI LEO Nell'ultimo Foreign Affairs vi è un lungo saggio su Putin the Great, the Russia's, Imperial Impostor, lo firma una nota giornalista liberal, Susan B. Glassner, e per ciò stesso particolarmente distruttiva nei confronti di uno dei pochi politici professionali di lungo corso. — segue a pagina 9 —

GUERRA SIRIANA Bombe di Damasco su Idlib, la tregua è finita LUIGI PANDOLFI È scoppiata la pace commerciale tra Stati Uniti e Cina. O forse sarebbe meglio parlare di tregua, visto che l'accordo appena siglato tra le due superpotenze economiche prevede un tagliando già nel 2021. — segue a pagina 15 —

Dazi Usa-Cina Trump esulta, Xi ci guadagna. Chi ci perde è l'Ue LUIGI PANDOLFI È scoppiata la pace commerciale tra Stati Uniti e Cina. O forse sarebbe meglio parlare di tregua, visto che l'accordo appena siglato tra le due superpotenze economiche prevede un tagliando già nel 2021. — segue a pagina 15 —

SVOLTA VERDE La Germania dice addio al carbone entro il 2038 SEBASTIANO CANETTA A PAGINA 7

Fatti un regalo. Regalaci. il manifesto Se ami il tuo prossimo più di te stesso, regalagli un anno di rotture cartacee a domicilio + digitale omaggio a solo 149 €. Info su < maniabbonati@ilmanifesto.it > il manifesto iorompo.it

00117 Poste Italiane SpA s.p.a. - D.L. 353/2003 (conv. L. 46/2004) art. 1, c. 1. Giornale/CRM/232103 9 771025 213493





# IL MATTINO



€ 1,20 ANNO CCXXVII-N° 18 ITALIA  
SPEDIZIONE IN ABBONAMENTO POSTALE 45%-ART. 2, COM. 2018, L. 682/96

Fondato nel 1892



Venerdì 17 Gennaio 2020 •

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

A ESCHIA E PROCIDA, "IL MATTINO" • "IL DISPARI", EURO L20

**Il mercato azzurro**  
Il Napoli pesca ancora dalle piccole preso dal Verona il centrale Rrahmani  
Roberto Ventre a pag. 16



**L'intervista**  
Rubini: «Faccio un film sulla saga dei De Filippo hanno fatto la storia»  
Luciano Gianni a pag. 14



**La recensione**  
Clint Eastwood e la cruda condanna del circo mediatico contro gli anti-eroi  
Valerio Caprara a pag. 47



## Elezioni, addio al maggioritario

►La Consulta bocchia il referendum della Lega. La rabbia di Salvini: democrazia derubata Pd e 5Stelle: tracciata la strada per un sistema proporzionale. Conte: avanti fino al 2023

### L'analisi LE GIRAVOLTE DEI PARTITI SULLA LEGGE ELETTORALE

Alessandro Campi

L'argomento previsto da osservatori ed esponenti politici d'ogni colore, caldamente desiderata dalla maggioranza che sostiene il governo Conte, è giunta nel tardo pomeriggio di ieri la bocciatura della Corte Costituzionale. Il referendum primaverile sulla legge elettorale richiesto dalla Lega (tramite le otto Regioni guidate dal centrodestra) non ci sarà. L'obiettivo esplicito del quesito inoltrato alla Consulta era l'abolizione della quota proporzionale del Rosatellum bis al momento vigente: ne sarebbe derivato, italiani permettendo, un sistema maggioritario a turno unico sul modello di quello anglosassone. Quello implicito era doppio: da un lato, sazzoppare la legislatura e andare al voto anticipato; dall'altro, trasformare il voto referendario (da incrociare con quello sul taglio dei parlamentari) in un plebiscito pro o contro Salvini. A quest'ultimo - che come soluzione politica in extremis, annunciata l'aria sfavorevole, aveva anche proposto il ritorno puro e semplice al Mattarellum, forse con l'idea di mettere in difficoltà il Capo dello Stato che ne è stato l'ideatore nel 1993 - resta a questo punto una carta politica che certamente sfrutterà al meglio.

Continua a pag. 47

Non si terrà il referendum sulla legge elettorale, sostenuto dalla Lega per trasformare il sistema in un maggioritario puro. La Consulta lo ha dichiarato inammissibile perché «eccessivamente manipolativo». L'ira di Salvini: «È una vergogna, è la difesa del vecchio sistema. Democrazia derubata». Pd e cinquestelle: «Tracciata la strada proporzionale per rappresentare tutti i cittadini». Il premier Conte: governo avanti fino al 2023. Di Fiore, Gentili e Pirone alle pagg. 2 e 3

### Centrosinistra diviso e numeri in bilico

#### Le suppletive a Napoli l'Ohio del Senato italiano

Lorenzo Calò

Le elezioni suppletive del Senato (collegio 7) a Napoli fissate il 23 febbraio rischiano di assottigliare ulteriormente il gruppo M5S oggi tutt'altro che granitico. E il voto, con il centrosinistra diviso e con i numeri già in bilico, potrebbe trasformare la Campania nell'Ohio del Senato italiano.

A pag. 7

### La misura

#### Taglio del cuneo fiscale c'è il decreto: sconti a 14 milioni di lavoratori

Pronto il decreto dedicato al cosiddetto cuneo fiscale. Sul piatto ci sono i 3 miliardi stanziati quest'anno, che diventeranno 5 a partire dal 2021. Gli sconti riguarderanno 14 milioni di lavoratori. E la partita è molto importante anche per i sindacati.

Cifoni a pag. 8

### Pubblicità molesta Call center, stop alle chiamate sul cellulare senza permesso

Una chiamata indesiderata ogni tre giorni. È quella ricevuta da ogni italiano sul proprio smartphone o sul telefono fisso da parte dei call-center. Ma il governo ha appena deciso di intervenire per arginare il fenomeno del telemarketing estendendo l'iscrizione nel Registro pubblico delle opposizioni anche alle 83 milioni di utenze mobili attive in Italia. Oggi in Consiglio dei ministri verrà esaminato un provvedimento che mira a riformare l'elenco in cui possono iscriversi gli utenti che non intendono ricevere proposte commerciali e pubblicitarie.

Malfetano a pag. 9

### Le idee La foto dell'astronauta Parmitano e le case abusive



#### L'assedio al Vesuvio visto dallo spazio

Antonio Menna a pag. 47

### I focus del Mattino

#### Il Comune è in rosso ma affitta l'alloggio di Posillipo a 12 euro

Napoli, lo scandalo della gestione immobiliare Cinque vani al Vomero per soli 24 euro al mese

Paolo Barbuto

In via Posillipo l'affitto di una casa con affaccio sul retro del palazzo costa quasi 12 euro al mese; se l'appartamento è con vista sul Golfo si può arrivare a 24 euro mensili; stessa cifra per un alloggio di cinque vani al Vomero. Il padrone di casa è il Comune di Napoli, che intanto deve fare i conti con un rosso perenne nel Bilancio.

In Cronaca

### Il teste anti-clan

«Vivere a Foggia con l'incubo bomba ma vado avanti»

Gigi Di Fiore

Due attentati in 13 giorni. Luca Vigilante, 38 anni, imprenditore di Foggia denuncia: «Vivo con l'incubo bomba ma vado avanti».

A pag. 12

### Le immatricolazioni

#### Fca-Psa, le nozze tra le malate dell'auto in Europa

Giuseppe Berta

L'industria dell'automobile è oggi il settore che più riflette le incertezze e gli interrogativi cui è oggi soggetto il sistema economico. I problemi sono legati soprattutto alla complessità del passaggio verso le nuove piattaforme elettriche, che rappresenta un'incognita senza precedenti. Eppure gli ultimi dati che giungono dai mercati non sono, tutto sommato, negativi.

Continua a pag. 46

### La telenovela

#### Whirlpool vende nessuno si fa avanti Governo in panne

Valerio Iuliano

Lavoratori di Whirlpool tornano a manifestare. Il governo è in panne. Il Mise convoca una riunione che riporterà tutti i protagonisti al tavolo del ministero il 29 gennaio. In 8 mesi la decisione della multinazionale di abbandonare lo stabilimento di Napoli non è cambiata. E, nello stesso tempo, non ci sono state offerte da parte di altri gruppi per scongiurare la chiusura annunciata per marzo.

A pag. 13





# Il Messaggero



€ 1,40\* ANNO 142 - N° 16  
ITALIA  
Sped. in A.P. DL353/2003 conv. L. 4/6/2004 art.1 c.1 DCB RM

NAZIONALE



Venerdì 17 Gennaio 2020 • S. Antonio Abate

IL GIORNALE DEL MATTINO

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

**L'intervista**  
**Ai Weiwei:**  
**«La Turandot**  
**ha salvato**  
**la mia vita»**  
Antonucci a pag. 25



**Verso il Festival**  
**«Battute sessiste»**  
**Sanremo, critiche**  
**ad Amadeus**  
**Lui: «Fraiteso»**  
Ravarino a pag. 24



**Castel Gandolfo**  
**La vigna**  
**di Ratzinger**  
**sacrificata**  
**per un museo**  
Giansoldati a pag. 23



**Il Messaggero**  
**Casa**  
**TOC TOC**  
[messaggerocasa.it](http://messaggerocasa.it)

**Istruzioni per l'uso**  
**Prima le idee**  
**per governare**  
**e poi la legge**  
**elettorale**

## Il proporzionale è più vicino

►La Consulta boccia il referendum sul maggioritario. Ira di Salvini. Di Maio: strada tracciata. Il governo: «Si riparte dal Germanicum». Giorgetti: «Tornerà l'instabilità, danno al Paese»

Alessandro Campi

L'argomento previsto da osservatori ed esponenti politici d'ogni colore, caldamente desiderata dalla maggioranza che sostiene il governo Conte, è giunta nel tardo pomeriggio di ieri la bocciatura della Corte Costituzionale. Il referendum primaverile sulla legge elettorale richiesto dalla Lega (tramite le otto Regioni guidate dal centrodestra) non ci sarà.

L'obiettivo esplicito del quesito inoltrato alla Consulta era l'abolizione della quota proporzionale del Rosatellum bis al momento vigente: ne sarebbe derivato, italiani permettendo, un sistema maggioritario a turno unico sul modello di quello anglosassone. Quello implicito era doppio: da un lato, azzoppare la legislatura e andare al voto anticipato; dall'altro, trasformare il voto referendario (da incrociare con quello sul taglio dei parlamentari) in un plebiscito pro o contro Salvini.

A quest'ultimo - che come soluzione politica in extremis, annusata l'aria sfavorevole, aveva anche proposto il ritorno puro e semplice al Mattarellum, forse con l'idea di mettere in difficoltà il Capo dello Stato che ne è stato l'ideatore nel 1993 - resta a questo punto una carta politica che certamente sfrutterà al meglio: proporsi agli italiani come il difensore del loro diritto a scegliersi i propri rappresentanti contro quei pollicanti che, con l'annuncio di ritorno al proporzionale, confermano di essere interessati solo alle loro poltrone.

Continua a pag. 22

**Doppietta Pellegrini (0-2). Politano si sblocca**



**Coppa Italia, Roma avanti**  
**vince a Parma: ora la Juve**

Pellegrini festeggiato da Florenzi a Parma (foto MANCINI) Nello Sport

ROMA Il sistema proporzionale è più vicino. La Consulta boccia il referendum sul maggioritario proposto dalla Lega. Il governo: «Si riparte dal Germanicum». L'ira di Salvini: «Un furto di democrazia». Di Maio: strada tracciata. La maggioranza esulta: siamo più stabili, disinnescata la mina-Matteo. Il numero due del Carroccio Giancarlo Giorgetti a *Il Messaggero*: «Tornerà l'instabilità, un danno al Paese».

Gentili e Pirone alle pag. 2 e 3

**L'intervista**  
**Calenda: «Pd fermo**  
**all'antifascismo**  
**Renzi? Collaboriamo»**

Mario Ajello

«Governo chiuso nel bunker. I dem? Sono fermi all'antifascismo e sono ormai grillizzati». Così Carlo Calenda a *Il Messaggero*. A pag. 7

**Obiettivo pace**  
**Dall'embargo al voto**  
**ecco il piano Libia**  
**al summit di Berlino**

Cristiana Mangani

Una Libia unificata, la smobilitazione e il disarmo delle milizie. Pronto il documento per il summit di Berlino. A pag. 9  
Ventura a pag. 9

## Pubblicità molesta, c'è lo stop anche a chi chiama sui cellulari

►Il decreto arriva in Cdm. Ma sarà operativo tra un anno

ROMA Una chiamata indesiderata ogni tre giorni. E quella ricevuta da ogni italiano sul proprio smartphone o sul telefono fisso. Il Governo ha appena deciso di intervenire di nuovo sul fenomeno delle telefonate "moleste". L'intenzione è quella di arginare il fenomeno del telemarketing e di farlo - finalmente - anche sulle 83 milioni di utenze mobili attive in Italia: si mira a riformare il Registro pubblico delle opposizioni, il registro in cui possono iscriversi gli utenti che non intendono ricevere alcun tipo di proposta commerciale.

Malfetano a pag. 14

**A Roma anche oggi fermi gli Euro 6**

**La guerra di Raggi al diesel: nuovo blocco smog più alto e nessuno pulisce le strade**

Giorgio Ursicino

Guarda un po', anche i Raggi boys in Campidoglio si sono accorti che così non funziona. Dopo diversi giorni di assedio al diesel, pure Euro 6, i



livelli di inquinamento dell'aria che respirano i romani non sono diminuiti ma aumentati. Non poteva essere altrimenti.

A pag. 9  
De Cicco e Mozzetti a pag. 9

**Gli alloggi di servizio**

**Difesa, l'Affittopoli dei militari: il pm indaga su 3.600 casi**

Valentina Errante

L'affittopoli del ministero della Difesa si snoda da nord a sud, a macchia di leopardo. Soggetti senza titolo, che continuano ad occupare indebitamente appartamenti nelle zone più prestigiose delle città italiane. La procura di Roma ha aperto un fascicolo e saranno esaminati i singoli casi.

A pag. 13

**DOPO L'INFLUENZA NON RIESCI A RIPARTIRE?**

**PROVA SUSTENIUM PLUS LIMITED EDITION**

con l'aggiunta di **CREATINA**

**LA SPINTA CHE TI SERVE**

ANCHE IN ACQUA CALDA

IL TUO PRONTO ASSISTENTE

PROTEZIONE PER LA BILANCIA

Buongiorno, Bilancia! Ultimo quarto nel vostro segno, fase importante ma tanto agitata per noi tutti - coinvolge le collaborazioni, le unioni, i rapporti stretti.

C'è un'atmosfera piuttosto fredda nel vostro ambiente, ma ancora per poco, il Sole torna positivo lunedì. Emozionante richiamo di Nettuno su posti di mare, avete la protezione di Venere e Marte, quante cose possono succedere in una notte!

Auguri.

© RIPRODUZIONE RISERVATA  
L'oroscopo all'interno

\* € 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

VENERDÌ 17 gennaio 2020  
1,60 Euro

Nazionale

FONDATO NEL 1885  
www.ilrestodelcarlino.it



Bologna, una paziente ha aspettato nove ore per un dolore alla schiena

## Odissea Pronto soccorso Attese infinite al Maggiore

Barbetta e Bergami in Cronaca



# No al referendum, maggioritario addio

La Consulta bocchia il quesito leghista. Pd e M5s: avanti col proporzionale. Salvini: furto di democrazia

Coppari e Colombo alle p. 8 e 9

Cittadini esautorati

## Ritorno alla Prima Repubblica

P. F. De Robertis

**Q**uando la politica era fatta dagli statisti, le leggi elettorali le scrivevano le minoranze. Adesso che purtroppo la fanno i politici, è il mutevole interesse del momento a governare le regole del gioco e i destini stessi della democrazia. Il risultato di questo palleggio tra Camere e Consulta è che avremo una legge elettorale del tutto proporzionale, tipo quella licenziata con ignominia al termine della Prima Repubblica con l'accusa a furor di popolo - giusta - di non rispondere più agli interessi di una democrazia moderna, in cui ovunque si privilegia la governabilità all'eccesso di rappresentatività.

Continua a pagina 8

DOPO FIRENZE, SOS BUCHE IN TUTTA ITALIA: IN UN ANNO 4 MORTI E 1500 INCIDENTI. SERVONO 42 MILIARDI



## LA CATTIVA STRADA



Catapano, Rondoni, Prosperetti e commento di Troise alle p. 4 e 5

Elezioni in Emilia Romagna: -10

## In viaggio nelle città divise dal voto

**M**ancano dieci giorni alla tornata elettorale che dovrà decidere il governo e il presidente della Regione Emilia Romagna. La sfida appare incerta fra Stefano Bonaccini, governatore uscente Pd, e Lucia Borgonzoni, sfidante espressione della Lega. Da oggi pubblichiamo una serie di reportage che raccontano le città al voto, svelano qual è il clima che si respira, le aspettative, le delusioni, l'onda degli indecisi che potrebbero cambiare all'ultimo momento le sorti elettorali. È un duello storico che non si era mai visto prima d'ora. Cominciamo da Reggio Emilia, la città dove la Lega per la prima volta è andata al ballottaggio alle comunali, e da Modena, la città del presidente Bonaccini. Poi via via racconteremo le altre.

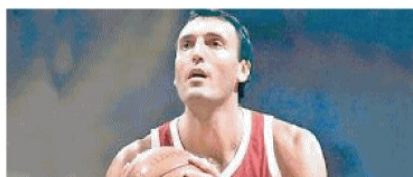
Migliari e Miserendino a pag. 2 e 3



Accuse di sessismo e discriminazione politica

## Festival, donne al veleno Amadeus gioca in difesa

Degli Antoni a pagina 15



L'intervista: i 70 anni del mito Dino Meneghin

## Il gigante del basket «Un cesto pieno di vita»

Boria e Rabotti a pagina 14

PROVA SUSTENIUM PLUS con l'aggiunta di CREATINA

DOPO L'INFLUENZA NON RIESCI A RIPARTIRE?

LA SPINTA CHE TI SERVE







VENERDI 17 GENNAIO 2020 IL SECOLO XIX



QUOTIDIANO FONDATAO NEL 1886 - EDIZIONE GENOVA

2,00€ con "TV SORRISI E CANZONI" in Liguria - 1,50€ in tutte le altre zone - Anno CXXCV - NUMERO 14, COMMA 20/B. SPEDIZIONE ABB. POST. - GR.50 - MANZONI & C.S.P.A. - Per la pubblicità su IL SECOLO XIX e RADIO 19 Tel. 010.5388.200 www.manzoniadvertising.it GNN

IL BOMBER ROSSOBLÙ SOGNA DUE TRAGUARDI Pandev: «Chiuderò in bellezza il Genoa salvo e poi gli Europei»



ARRICHIELLO / PAGINA 40

INTERVISTA AL GIOVANE TENNISTA Sinner: «Mi alleno con i tre grandi Ma il 2020 è l'anno del ricambio»



SEMERARO / PAGINA 46

INDICE Primo-Piano Pagina 2 Cronache Pagina 9 Economia-Marittimo Pagina 13 Commenti Pagina 17 Genova Pagina 18 Cinema/Tv Pagina 35-36 Xte Pagina 37 Sport Pagina 40

BOCCIATA LA PROPOSTA DELLA LEGA Legge elettorale, no della Consulta al referendum «È manipolativo»

La Consulta ha bocciato per abuso di furbizia il referendum elettorale della Lega. «Eccessiva manipolatività» è, testualmente, il verdetto. Tradotto nel linguaggio volgare, significa che il "taglia-e-cuci" del sistema vigente, escogitato da Roberto Calderoli con il sostegno di 8 Regioni del centrodestra, è parso al grosso dei giudici fin troppo acrobatico, esageratamente spregiudicato, quasi un gioco di prestigio. Per una consolidata dottrina della Corte, non è con gli esercizi di sartoria che si può trasformare un sistema di voto; operazioni così complesse spettano al Parlamento e non al popolo che avrebbe dovuto rispondere sì o no a un quesito di parecchie pagine.

BERTINI, LA MATTINA E MAGRI / PAGINE 4 E 5

IL PIANO QUADRIENNALE PREVEDE LAVORI PER 7,5 MILIARDI, CONTROLLI CON I DRONI E RIMBORSI DI PEDAGGI IN ALCUNI CASI

Autostrade cerca la pace col governo «Maxi investimenti e 1000 assunti»

A Genova i periti del tribunale nell'inchiesta sul Morandi denunciano pressioni a opera della società

Investimenti per 7,5 miliardi in quattro anni, raddoppiati rispetto alla precedente gestione, mille assunzioni e uno sforzo senza precedenti per le manutenzioni e la sicurezza della rete. Il piano industriale di Autostrade, presentato ieri dall'amministratore delegato Roberto Tomasi, intende rappresentare una svolta nella gestione dei tratti in affidamento ad Aspi. Ed è l'ultima carta per evitare la revoca della concessione da parte del governo.

Alle manutenzioni saranno destinati un miliardo e seicento milioni, vale a dire quattrocento milioni in più rispetto al piano precedente. Prevista l'apertura di cantieri su cinquecento ponti e centotrenta cavalcavia, mentre cinquecento milioni saranno spesi per il monitoraggio della rete. Infine, è annunciato il rimborso dei pedaggi in caso di disastri fortemente criticati dovuti a lavori di manutenzione.

Sempre più dura a Genova la battaglia legale sul Morandi. I periti del Tribunale hanno denunciato pesanti pressioni e oltraggi da parte dei consulenti di Autostrade.

BARBERA, FREGATTI E GRASSO / PAGINE 2 E 3

L'EX MINISTRO

Mario De Fazio

Di Pietro: «Rischioso revocare le concessioni Meglio l'annullamento»

L'ex ministro dei Trasporti Di Pietro: «Se il governo va avanti con la revoca si rischia il paradosso di dover pagare Autostrade. Io suggerisco la strada dell'annullamento, ma ci vuole prima la sentenza di un giudice».

L'ARTICOLO / PAGINA 2

IL RETROSCENA

Ilario Lombardo

Di Maio avvisa il Pd: niente ripensamenti sulla linea dura

La nuova frenata del Pd sulla revoca delle concessioni ad Autostrade innervosisce Di Maio. «Non fate come la Lega», ha avvisato il leader di M5S, che chiede il rispetto della linea dura anche al premier Conte.

L'ARTICOLO / PAGINA 3

ROLLI



IL COMMENTO

MARCELLO SORGI

SALVINI SI METTE IL DOPPIOPETTO E LASCIA LA FELPA

Non voteremo all'inglese; piuttosto alla tedesca, se la corsa al ritorno al proporzionale continuerà così. Secondo la Consulta il referendum proposto da Salvini sarebbe stato «manipolativo».

L'ARTICOLO / PAGINA 17



Carige, Malacalza adesso chiede i danni: 486 milioni

Vittorio Malacalza all'assemblea degli azionisti Carige del settembre 2019 (Zennaro)

G. FERRARI / PAGINA 13



FRANCESCA DI GIOVANNI, LA FOCOLARINA DI SAVONA AI VERTICI DEL VATICANO

NORDEGLIA / PAGINA 10

GENOVA, DOPO LE VOCI DI ALLEANZE

Leonardo si ferma per sciopero: «L'Automazione resti nel gruppo»

I lavoratori di Leonardo Genova oggi scioperano «contro la volontà di portare l'Automazione fuori dal gruppo».

SERVIZIO / PAGINA 14

AURUM 1962 COMPRO ORO e ARGENTO SEDE STORICA SERVIAMO TUTTI COMPRIAMO TUTTO Genova - Corso Buenos Aires 81 r

BUONGIORNO

Da qualche tempo, con sconsolazione intellettuale, si racconta la moria delle librerie: duemila e trecento negli ultimi cinque anni in Italia, duecentotrentadue solamente a Roma dal 2007 al 2017. Il mercato librario tiene, ma una quota in costante crescita, ora attorno al 25 per cento, se l'è presa Amazon: sconto, click, consegna. C'è anche un'altra ragione: la baroonda turistica, da cui è messo sottosopra il centro delle città, porta gli affitti a livelli irraggiungibili, se non da gelaterie e pizzerie poiché i nostri stomaci di vacanzieri non conoscono tregua. Se lo Stato tenderà una mano alle librerie, con denari dentro, non dovrebbe esserci nulla da ridire, ma le librerie non chiudono per colpa del lupo cattivo, chiudono perché noi ci entriamo meno. Io sono di quelli che ci entrano ancora, perché mi piace perdere i quarti d'ora fra gli scaffali, e se devo comprare un libro so che ne uscirò con tre, e tuttavia l'appagamento si è ridotto: le catene sono tutte uguali, come i McDonald's, sequestrate da profuivi di novità per tre quarti irrilevanti, e anche dei grandi scrittori ci sono soltanto i titoli ovvi. Per i titoli secondari, a rischio di un viaggio a vuoto, tocca rintracciare le sempre più rare librerie indipendenti, e dunque viva Amazon. Il parallelo con le edicole non regge: le edicole chiudono perché i giornali non vendono più. Invece nel 2019 le vendite di libri sono salite quasi del 4 per cento, e in un mondo che ha abolito il tempo morto, ricolmato da smartphone, PlayStation, Netflix, Facebook, WhatsApp, mi pare una notizia collocabile fra il commovente e il miracoloso.

Il tempo vivo

MATTIA FELTRI

REGISTRATORI DI CASSA OMOLOGATI RT

De Vita office & communication Via di Sottoripa 147r, Genova Tel 348 39 39 000





# Il Sole 24 ORE

Fondato nel 1865  
Quotidiano  
Politico Economico Finanziario Normativo

FTSE MIB 23940,41 +0,74% | SPREAD BUND 10Y 164,40 +5,40 | €/S 1,1169 +0,24% | BRENT DTD 63,79 +1,46% | [Indici&Numeri](#) → PAGINE 32-35

### Domani con Il Sole

Licei, istituti tecnici e professionali: la guida per fare la scelta giusta e per conoscere le scuole d'eccellenza



Nella Guida 2020 consigli e testimonianze sui diversi indirizzi formativi oltre alla rassegna delle realtà più all'avanguardia grazie alla collaborazione con l'Associazione presidi e con il portale EduScopio

— a 0,50 euro oltre al quotidiano

### IL TUO PARTNER PER OTTIMIZZARE IL COSTO DEL LAVORO

**FIABILIS**  
CONSULTING GROUP  
[www.fiabilis.it](http://www.fiabilis.it)

## «Industria Ue, rivedere le regole sulla concorrenza»

### L'INTERVISTA

THIERRY BRETON



La volontà è di creare le condizioni per la crescita di campioni europei

«L'Europa deve difendere la propria sovranità industriale». Ed è per questo che il francese Thierry Breton, commissario Ue al mercato unico, difesa e spazio, sollecita una revisione delle regole dell'antitrust: «Ci vuole un dibattito schietto, dobbiamo ridefinire le priorità e chiarire bene quale sia il vero mercato di riferimento», ha detto in un'intervista al Sole 24 Ore l'ex Ceo di France Télécom ed ex ministro dell'Economia. Breton insiste anche sull'importanza, per l'Europa, di creare un quadro normativo favorevole allo sviluppo dell'economia dei dati per non lasciare il campo solo ad americani e cinesi. **Peda Romano** — a pagina 3

Edizione chiusa in redazione alle 23

## Accordo dazi, dubbi sui maxi acquisti cinesi

### MATERIE PRIME

All'indomani della firma sulla fase uno degli accordi commerciali tra Stati Uniti e Cina, la Borsa festeggia con un ennesimo rialzo. Ma non pochi operatori alzano invece dubbi sulla reale volontà della Cina di acquistare ingenti quantità di materie prime agricole - sola in primis - americane. Così come i prodotti energetici, il cui import dovrebbe quasi triplicare. Per questo i mercati restano prudenti. **Sissi Bellomo** — a pag. 5

### BORSA RECORD

I conti di Morgan S. mettono il turbo a Wall Street

**Valsania** — a pag. 15

### TOGETHER TOWARD EXCELLENCE

TESTING • ISPEZIONI • CERTIFICAZIONI

settori: industriale, servizi, manifatturiero

prodotti & servizi: sistemi di gestione, persone & imprese, impianti

**IMQ** **CSI**

gruppo

ENI CONSORZIO ITALIANO LAVORO IN SICUREZZA NELLA MANIPOLAZIONE DEI COMPONENTI

[imgroup.eu](http://imgroup.eu)

Spagna Italia Germania Polonia Turchia USA Cina

### FINANZA & SOSTENIBILITÀ



Verde orizzontale. Smart City Forest, il nuovo progetto firmato da Stefano Boeri per Cancun, in Messico

## La lobby del green vale 41mila miliardi

### FINANZA DEL FUTURO

1370 investitori riuniti in «Climate Action 100+» pronti a lavorare sul clima

Le politiche a tutela dell'ambiente stanno rivoluzionando la finanza globale. Vale infatti ormai 41 mila miliardi di dollari il club mondiale dei finanziari «green». Sono gli asset dell'iniziativa Climate Action 100+, che raggruppa oltre 370 investment manager. L'ultima ad aderire è stata BlackRock, a inizio gennaio. L'adesione del primo asset manager globale è stata sa-

lutata come una tappa fondamentale per Climate Action 100+ e per le sue campagne di pressione. L'iniziativa ha già riportato delle vittorie nei suoi sforzi per spingere le grandi aziende, che producono oltre due terzi delle emissioni inquinanti globali, a impegnarsi in cambiamenti concreti. E le aziende più virtuose hanno più possibilità di trovare investitori: secondo gli ultimi dati di Bloomberg, nel 2019 gli Btf che hanno nel loro portafoglio società con strategie legate ai parametri ambientali hanno raggiunto la cifra record di 8 miliardi di dollari. **Riccardo Barlaam** — a pag. 15

### INTESA SANPAOLO

Messina: pronti a investire 50 miliardi in progetti ambientali

**Luca Davi** — a pagina 15

### LA SVOLTA TEDESCA

Germania: l'addio alle centrali a carbone anticipato al 2020

**Roberta Miraglia** — a pagina 21

## Autostrade gioca la carta del piano: +40% delle spese per manutenzione

### INFRASTRUTTURE

Programma da 7,5 miliardi Esposto di Allianz alla Ue sul nodo della concessione

Investimenti triplicati, manutenzione rafforzata del 40%, monitoraggio in tempo reale di ponti e viadotti, mille assunzioni: sono le linee guida del piano 2020-2023 con cui Autostrade per l'Italia punta a ricostruire la fiducia ed evitare la revoca della concessione. Un piano da 7,5 miliardi, varato ieri

dal cda, focalizzato sull'«ammmodernamento della rete gestita da Aspi» nonché «digiitalizzazione di asset e processi lavorativi, mobilità sostenibile e connettività, sicurezza». Sarà anche avviata una sperimentazione per connettere in modo il 5G tutta la rete autostradale. Sul dossier concessione intanto il Governo prende tempo. Il premier Conte assicura: «Siamo inediti ritira finale». Resta incandescente il dibattito sulla norma per la revoca delle concessioni. Allianz, socio di Autostrade, ha presentato un esposto alla Ue. E anche l'Aiscat va all'attacco. — Servizi alle pagine 2-3

# 2,1 per cento

### Mediobanca

I fondi azionari surclassano iBoT: in 10 anni guadagni del 91%

**Antonella Olivieri** — a pagina 18

In 10 anni gli oneri a carico dei sottoscrittori rapportati in percentuale al patrimonio netto sono scesi al 2,1%

### ALLO STUDIO RISCONTRI SEMPLIFICATI

Per i forfettari resta (per ora) la stretta sul cumulo

di **Marco Mobili** e **Giovanni Parente**



Non si attenua per ora la stretta sul ritorno del cumulo con i redditi da lavoro dipendente e assimilato per l'accesso al regime forfettario delle partite Iva. Il limite principale è rappresentato dall'oltre mezzo miliardo di euro atteso come recupero di gettito per il 2021, che un eventuale slittamento della misura richiederebbe di coprire. Tuttavia

il sottosegretario al Mef, Alessio Villarsosa del M5s, annuncia l'intenzione di cercare semplificazioni per i contribuenti interessati dal ritorno del tetto dei 30 mila euro. Allo studio la possibilità di accettare come verifica del limite anche la somma dei cedolini o buste paga targati 2019 senza dover attendere la certificazione unica. — Servizi a pagina 23

### PANORAMA

#### CORTE COSTITUZIONALE

### Legge elettorale, inammissibile il referendum sul maggioritario

Non ci sarà il referendum sulla legge elettorale sostenuto dalla Lega per abrogare le norme sulla distribuzione proporzionale dei seggi e trasformare il sistema in un maggioritario puro. La Corte costituzionale lo ha dichiarato inammissibile perché «eccessivamente manipolativo». Salvini: «Vergogna. È la difesa del vecchio sistema». — a pagina 6

#### INTEGRATIVO AZIENDALE

### illimity, 20 giorni di congedo ai papà e welfare fino a 8mila euro

**Cristina Casadei** — a pag. 14

#### FISCO

### La fatturazione elettronica vola oltre quota 2 miliardi

L'ultimo aggiornamento sulla fatturazione elettronica, che ha debuttato tra le polemiche ma è diventata un pilastro irrinunciabile per i conti pubblici, conta 2.065.834.726 documenti gestiti. Avvicinando probabilmente quota 2 miliardi anche dal punto di vista del maggior gettito. — a pagina 8

#### PLUS24

### Banche locali, listino al palo: scambiato lo 0,3% dei titoli

Non decolla il listino delle banche locali, su cui in un anno si scambia appena lo 0,3% dei titoli in circolazione. È il tema dell'inchiesta di copertina di Plus24, domani in edicola con il Sole 24 Ore, che accende il faro sulle banche popolari, evidenziando i rischi per i risparmiatori.

## .moda

INDUSTRIA STILE BELLEZZA



Nel 2019 fatturato da 3 miliardi per la moda junior

Più di 500 brand in fiera fino a domani a Firenze a Pitti Bimbo. Sulle aziende specializzate pesa il calo del multimarca di abbigliamento per bambini. **Silvia Pieracini** — a pag. 29

### ILSOLE24ORE.COM



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





# IL TEMPO

QUOTIDIANO INDIPENDENTE



Venerdì 17 gennaio 2020  
Anno LXXVI - Numero 16 - € 1,20  
S. Antonio abate

Direzione, Redazione, Amministrazione 00187 Roma, piazza Colonna 366, tel 06/675.881 - Spedizione in abbonamento postale - D.L. 353/2003  
(conv. in L. 27/02/2004 n.46) art. 1 comma 1, DCB ROMA - \*Abbonamenti a Viterbo e prov.: Il Tempo + Corriere di Viterbo €1,20a Rieti e prov.: Il Tempo + Corriere di Rieti €1,20  
a Latina e prov.: Il Tempo + Latina Oggi €1,50a Frosinone e prov.: Il Tempo + Ciociaria Oggi €1,50 - a Terni e prov.: Il Tempo + Corriere dell'Umbria €1,20 - ISSN 0391-6960

DIRETTORE FRANCO BECHIS  
[www.ilitempo.it](http://www.ilitempo.it)  
e-mail: [direzione@ilitempo.it](mailto:direzione@ilitempo.it)

## I VERI PIENI POTERI

# La Consulta inizia il tiro a Salvini

No al referendum sul maggioritario, italiani condannati a governi decisi da congiure di palazzo  
Pronto il plotone di esecuzione sul caso Gregoretti per farlo fuori dopo il voto in Emilia Romagna

### Castel Giubileo

#### Frana la collina dramma sfiorato

Undici persone  
salvate dai pompieri  
Ma nessun ferito



Mariani a pagina 15

### Smog alle stelle

#### Diesel vietati anche per oggi

La sindaca prolunga  
lo stop alle automobili  
Partono le class action



Magliaro a pagina 17

### Campidoglio

#### Salvini in pista per il dopo Raggi

Riuniti i capi romani  
Il leader sarà in tour  
in ogni quartiere

Di Mario a pagina 14

### Rione Monti

#### La Lancellotti presto Beata

Conclusa la fase  
della canonizzazione  
Era morta a 91 anni

Ottaviani a pagina 22

### Il Tempo di Osho

## Conte chiede ai papà di fare il mammo Trenta giorni di maternità maschile

Solimene a pagina 10



## Faceva il magnaccia a 90 anni

### L'omicidio Polizzi

#### Condannato all'ergastolo esce dopo soli sei anni

Sereni a pagina 12

...I carabinieri di Civitavecchia hanno eseguito un'ordinanza di custodia cautelare nei confronti di 4 persone, tutte indagate per sfruttamento e favoreggiamento della prostituzione. Coinvolto un italiano di 90 anni di Aranova: era colui che provvedeva al controllo delle attività della ragazza in strada, rifornendola di generi di conforto per consentirle di lavorare al meglio e senza perdite di tempo.

De Maris a pagina 21

... Il referendum richiesto da otto Regioni, tutte guidate dal centrodestra, per modificare la legge elettorale in senso maggioritario è «inammissibile». La decisione della Corte costituzionale scatena le reazioni politiche, con il segretario del Carroccio Matteo Salvini che parla di «vergognosa bocciatura» e del «vecchio sistema che si difende». Il Pd che attacca la Lega e il M5S che tira un sospiro di sollievo.

Di Majo a pagina 9

### Ai piccoli enti appena 50 mila euro Mezzo miliardo ai Comuni L'ultima mancia del governo

Mineo a pagina 3

### Bufera sul conduttore Amadeus

#### Sessismo ed esclusioni Sanremo è un caso politico

Oricchio a pagina 11

### Coppa Italia



### MERCOLEDÌ A TORINO

#### Doppietta di Pellegrini e la Roma ai quarti trova ancora la Juve

Austini, Biafora, Carmellini e Schito alle pag. 34 e 35

**FISIODANIELI** S.r.l.  
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](http://www.fisiodanieli.it)

**Il diario**  
di Maurizio Costanzo

Come avrete saputo, da più e più giorni in Australia si è sviluppato un incendio che ha distrutto intere foreste, case, eccetera. Ma ci sono anche, sembra, un milione di animali che, in quella tragedia, hanno perso la vita. Specialmente i koala che sono ricoverati, ho visto le immagini, in un ospedale dove, a quelli meno malridotti, si cerca di dare possibilità di continuare a vivere. Sarebbe orribile se, per colpa di un clima che non sappiamo governare e che provoca questi incendi devastanti, alcuni animali possono trovarsi in via di estinzione. Se così fosse, dovremmo tutti vergognarci per non fare qualcosa nei confronti di un clima cambiato.

Venerdì 17 Gennaio 2020  
Nuova serie - Anno 29 - Numero 13 - 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



**GB SOFTWARE**  
SOFTWARE CONTABILI E FISCALI

NATI DA UNO STUDIO COMMERCIALE

RAPPORTO DIRETTO SENZA AGENTI

www.gbsoftware.it  
06-97626328

**Swg: Lega 1° partito (32,9%), Pd in ripresa (da 17 a 18,4%), M5s da 17,1 a 15,2%, FdI a 10,4%, FI al 5,8%**  
*Alessandra Ricciardi a pag. 5*

**INTEGRATO**  
GESTIONALE PER LO STUDIO

TUTTO INCLUSO da 96 €/mese

www.softwareintegrato.it  
06-97626328

è un prodotto **GB SOFTWARE**

www.italiaooggi.it

# Italia Oggi

QUOTIDIANO ECONOMICO, GIURIDICO E POLITICO

**DECRETO IN GAZZETTA**

**Soglie massime di principio attivo per gli alimenti a base di canapa**  
*Chiarello a pag. 29*

## Enti no profit, bilanci ad hoc

*Rendiconto gestionale invece del conto economico, relazione del revisore solo per gli enti più grandi. E la relazione di missione diventa documento decisivo*

**CITTADINANZA**

**Reddito, punita ogni assenza alla chiamata del Comune**  
*Cirioli a pag. 31*

**SÌ ALLA LISTA CIVICA**

**Scompare l'intero gruppo M5s nel comune di Trento**  
*Merli a pag. 5*

**La Ue sbaglia tutto e rischia di perdere i Balcani e anche il Mediterraneo orientale**

Anche se Russia e Turchia non hanno in realtà tutto il potere condizionante oggi loro attribuito dai più, tuttavia sono ambedue in postura di forte espansione. Mosca e Ankara stanno già cogliendo l'opportunità del vuoto politico lasciato dall'incisione europea, sulla vicenda libica in particolare. Questo pone all'Unione europea un nuovo problema di definizione e difesa dei propri confini e delle aree di influenza economica: il rischio è perdere i Balcani e parte dell'Oriente europeo e mediterraneo, con danno politico ed economico per tutta l'Ue stessa e più grave per Italia, Austria, Grecia, Croazia e Slovenia.

*Pelanda a pag. 4*

**GDO IN GRANDE CRISI**

**Auchan taglia 677 posti di lavoro anche in Francia**  
*Ratti a pag. 14*

**NUOVA FORMULA**

**Il francese L'Express tenta di imitare The Economist**  
*Capitani a pag. 18*

**TRE MINISTRI COINVOLTI**

**Tavolo semplificazioni, si parte con ambiente e Suap**  
*Cerisano a pag. 34*

In alcune sedi dell'Agenzia, tra cui la Lombardia, i direttori chiedono lo sconto del 30% sugli obiettivi

## Budget fiscali, c'è chi dice no

SU WWW.ITALIAOGGI.IT

**Cannabis - Il decreto con i limiti per gli alimenti**

**Reddito di cittadinanza - La nota del ministero del lavoro sulle sanzioni**

**Sismabonus - Il decreto Infrastrutture su tempi e modalità dell'agevolazione**

**DIRITTO & ROVESCIO**

Gira sul web un video esilarante relativo al maxi comizio di Matteo Salvini a Piacenza, in una piazza Cavalli (il centro civico della città) gremita all'incirca di mille di gente. Era presente anche un piccolo gruppo di contestatori (una ventina di persone) costituito da ragazze e ragazzi sui vent'anni. Rispetto ai tradizionali gruppi violenti degli estremisti di sinistra, erano pacifici. Gridavano ripetutamente: «È la Borgognoni dove!» per significare che la candidata della Lega non si faceva mai vedere sulla piazza. Sennonché, mentre ripetevano questa giaculatoria sul grande palco si stavano esibendo proprio la Borgognoni assieme a Salvini. Come si spiega? Probabilmente questi ragazzi (erano delle Sardine!) Non lo so, ma ne hanno tutta l'apparenza) sono stati addestrati a ripetere la giaculatoria («È la Borgognoni dove!») e loro l'hanno recitata come se fossero un disco rotto, sordi all'evidenza dei fatti. Da veri militanti che, come insegna Giovannino Guareschi, sono impermeabili ai fatti. Se si deve ripetere, ripetono. Ma almeno questi non erano violenti.

*Bartelli a pag. 27*

**CON DEVASTANTI CONSEGUENZE SOCIO-ECONOMICHE**

**Sulla casa resta ancora una patrimoniale da 22 mld l'anno**

La manovra 2020 è stata un'occasione persa, per il governo, per iniziare a invertire una rotta che continua a devastare il settore immobiliare, e a procurare mille altri «effetti collaterali»: erosione dei risparmi, compressione dei consumi, chiusura di imprese ecc. La patrimoniale sugli immobili da 22 miliardi di euro l'anno, infatti, resterà, persino con peggioramenti. La responsabilità pesa sulle spalle di questo governo come di tutti quelli che lo hanno preceduto, che ne hanno lasciata inalterata l'impostazione (salvo l'eliminazione, della tassazione sulla «prima casa», e la riduzione del 25% per gli immobili locati «a canone concordato»).

**Giorgio Spaziani Testa**  
*Spaziani Testa a pag. 4*

**HAMBURGER PREMIUM**

**McDonald's punta sui panini con ingredienti Igp e Dop**  
*Sottituro a pag. 15*

**PUNTA ALL'1% DI SHARE**

**Nasce Cine34, il canale Mediaset dedicato ai film italiani**  
*Piazzotta a pag. 17*

**UTENTI A 2,2 MLN**

**Chili, in un anno sono raddoppiati i ricavi**  
*Giacobino a pag. 17*

**INTEGRATO** SOFTWARE PER COMMERCIALISTI

Contabilità, Fatturazione Elettronica, Bilancio Europeo, Dichiarazioni Fiscali, Console Telematica, Paghe...

Assistenza, aggiornamenti, multiutenza, stampe, telematici, importazioni da altri gestionali: tutto incluso senza pensieri.

da 96 €/mese

è un prodotto **GB SOFTWARE**

SCARICA ORA: [www.softwareintegrato.it](http://www.softwareintegrato.it) - Info e preventivi: 06 97626328

Così «L'Admone delle Banche Leader 2019» a €2,00 in più. Con «La legge di bilancio e il decreto collegato» a €6,00 in più.



# LA NAZIONE

VENERDÌ 17 gennaio 2020  
1,60 Euro

Nazionale

FONDATA NEL 1859  
www.lanazione.it



Dopo il caso romano anche in Toscana e Liguria divisioni classiste

## Scuole, discriminazione sul web «Da noi ricchi e niente rom»

Gullè, Foti e Ceccatelli e commento di Pini alle pagine 2 e 3



# No al referendum, maggioritario addio

La Consulta bocchia il quesito leghista. Pd e M5s: avanti col proporzionale. Salvini: furto di democrazia

Coppari e Colombo alle p. 8 e 9

Cittadini esautorati

## Ritorno alla Prima Repubblica

P. F. De Robertis

**Q**uando la politica era fatta dagli statisti, le leggi elettorali le scrivevano le minoranze. Adesso che purtroppo la fanno i politici, è il mutevole interesse del momento a governare le regole del gioco e i destini stessi della democrazia. Il risultato di questo palleggio tra Camere e Consulta è che avremo una legge elettorale del tutto proporzionale, tipo quella licenziata con ignominia al termine della Prima Repubblica con l'accusa a furor di popolo - giusta - di non rispondere più agli interessi di una democrazia moderna, in cui ovunque si privilegia la governabilità all'eccesso di rappresentatività.

Continua a pagina 8

DOPO FIRENZE, SOS BUCHE IN TUTTA ITALIA: IN UN ANNO 4 MORTI E 1500 INCIDENTI. SERVONO 42 MILIARDI



## LA CATTIVA STRADA



Catapano, Rondoni, Prosperetti e commento di Troise alle p. 4 e 5

DALLA CITTÀ

Firenze

## Pitti Bimbo Che spettacolo E alla Fortezza sfila Benetton

Desiderio a pagina 28

Firenze

## Inchiesta Sas Gli arrestati si difendono

Agostini in cronaca

Fiorentina

## Cutrone ha già preso la mira: «Farò come Bati»

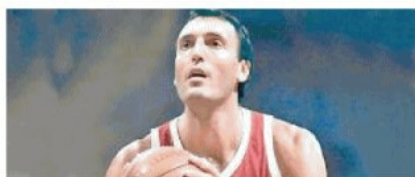
Servizi nel Qs



Accuse di sessismo e discriminazione politica

## Festival, donne al veleno Amadeus gioca in difesa

Degli Antoni a pagina 15



L'intervista: i 70 anni del mito Dino Meneghin

## Il gigante del basket «Un cesto pieno di vita»

Boria e Rabotti a pagina 14

DOPO L'INFLUENZA NON RIESCI A RIPARTIRE?

PROVA **SUSTENIUM PLUS** DOPO INFLUENZA

con l'aggiunta di **CREATINA**

LA SPINTA CHE TI SERVE

IL TIPO PIU' PRODOTTO AL MONDO

MARCA IN UN MODO CALDO





# la Repubblica



Fondatore Eugenio Scalfari

Direttore Carlo Verdelli

Anno 45 - N°14

Venerdì 17 gennaio 2020



Oggi con Weekend e il Venerdì

In Italia € 2,00

## LA CONSULTA



▲ Presidente della Consulta Marta Cartabia durante la Camera di consiglio

### Legge elettorale Respinto Salvini

La sentenza bocchia la richiesta di referendum. Il leader leghista: vergogna, un furto di democrazia

Il punto

#### Porte aperte al proporzionale

di Stefano Folli

Un vecchio alliere del sistema maggioritario, Arturo Parisi, ha salutato la sentenza della Corte Costituzionale come «la fine di ogni illusione». È possibile che sia diventato un seguace di Salvini? **a pagina 37**

Non si terrà il referendum sulla legge elettorale, sostenuto dalla Lega per abrogare le norme sulla distribuzione proporzionale dei seggi e trasformare il sistema in un maggioritario puro. La Corte Costituzionale lo ha dichiarato inammissibile perché «eccessivamente manipolativo». Il quesito referendario era stato proposto da otto consigli regionali, tutti guidati dal centrodestra. «È una vergogna, è la difesa del vecchio sistema», ha commentato il leader della Lega, Matteo Salvini. Ora la maggioranza punta dritto sul proporzionale.

di Lopapa e Milella **a alle pagine 6 e 7**

## LA CONCESSIONE

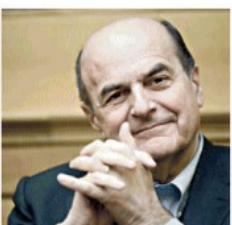
# Autostrade ultima offerta

Parla l'ad Tomasi: «Per evitare la revoca mille assunzioni e lavori per 7,5 miliardi Pronti a discutere la rimodulazione dei pedaggi. Altrimenti 7 mila posti a rischio»  
**Il ministro: niente accordi, la loro manutenzione fa sentire insicuri**

### LE INTERVISTE

#### Patuanelli "I 5S devono stare nel campo riformista"

di Annalisa Cuzzocrea **a pagina 4**



#### Bersani "Partito nuovo con Pd, sindaci e sardine"

di Stefano Cappellini **a pagina 8**

Sulla revoca della concessione ad Autostrade per l'Italia il governo non ha ancora preso decisioni. È in fase di redazione il provvedimento che potrebbe togliere alla società del gruppo Atlantia, controllato dalla famiglia Benetton, la gestione di oltre la metà dei tratti autostradali italiani. Ma il nuovo ad Tomasi nell'intervista a Repubblica: «Ecco come voglio trasformare l'azienda e salvare le concessioni».

di Filetto, Mania e Pagni **a alle pagine 2 e 3**

### Incontro con le aziende

#### Conte: che affare investire in Italia

di Tommaso Ciriaco

I big manager di una ventina di multinazionali alla Luiss di Roma. Con loro, il premier Conte che chiede di investire in Italia. E promette che l'esecutivo completerà la legislatura, altro che Matteo Salvini.

**a pagina 11**

SCARPA®

NO PLACE TOO FAR.

SHOP ONLINE SCARPA.NET

MOJITO GTX THE ORIGINAL

GOORE-TEX

Allarme ambiente

### Io, che sto seduto su un vulcano e prego i ragazzi

di Erri De Luca

I terremoti, le eruzioni manifestano in superficie il subbuglio di forze che scuotono la crosta terrestre. Il vulcano della mia infanzia napoletana era il certificato di residenza provvisoria messo a oriente del golfo.

**a pagina 39**

Da domani Robinson

### Alla ricerca della memoria

Antisemitismo

### Milena Santerini: così difenderò non solo gli ebrei

di Gad Lerner

I premier Conte l'ha nominata coordinatrice nazionale per la lotta contro l'antisemitismo. E Milena Santerini ribadisce la sua convinzione: «Per me gli ebrei si difendono difendendo tutti. L'odio è uno solo, accomuna le sue vittime nel colpirle alla cieca.»

**a pagina 12**

Sede: 00147 Roma, via Cristoforo Colombo, 90  
Tel. 06/49821, Fax 06/49822923 - Soci: Abb. Post., Art. 1, Legge 46/04 del 27/02/2004 - Roma.

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

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

con Libri Simenon € 11,90

NZ



**Digitale** La corsa delle Big Tech  
Ora Alphabet vale mille miliardi

FRANCESCO GUERRERA - PP. 10-13

**Tennis** Sinner: "Io, la next generation  
Imparo giocando con i migliori"

STEFANO SEMERARO - P. 34



**Basket** Meneghin ne fa 70  
"E' ancora il numero uno"

ANTONIO SIMEOLI - P. 35



# LA STAMPA



VENERDI 17 GENNAIO 2020

QUOTIDIANO FONDATA NEL 1867

1,50 € II ANNO 154 II N.16 II IN ITALIA (PREZZI PROMOZIONALI ED ESTERO IN ULTIMA) II SPEDIZIONE ABB. POSTALE II D.L.353/03 (CONV.IN L.27/02/04) II ART. 1 COMMA 1, DCB-TO II [www.lastampa.it](http://www.lastampa.it)

GNN

IL MINISTRO D'INCA': GIUSTO LO SBARRAMENTO AL 5%. RENZI: PD A RIMORCHIO DEI GRILLINI, NON SAREMO LA SESTA STELLA

## Referendum, schiaffo a Salvini

La Consulta: inammissibile il quesito per cancellare la parte proporzionale del sistema elettorale  
Il leader al convegno della Lega sull'antisemitismo: io contro il razzismo, dalla Segre ho da imparare

LA STRATEGIA DEL CAPITANO

### DOPPIOPETTO AL POSTO DELLA FELPA

MARCELLO SORGI

Non voteremo all'inglese; piuttosto alla tedesca, se la corsa al ritorno al proporzionale continuerà al ritmo in cui è cominciata. Previsto, annunciato e in qualche modo scontato, il «no» della Corte costituzionale al referendum elettorale per l'introduzione del maggioritario secco (parlamentari eletti come nel Regno Unito solo nei collegi uninominali) ha archiviato il tentativo del leader leghista e del suo esperto in materia Calderoli di ottenere questo risultato cancellando dal sistema in vigore, il Rosatellum voluto da Renzi nella scorsa legislatura, la quota di due terzi dei seggi di Camera e Senato assegnati proporzionalmente.

Secondo i giudici della Consulta, sarebbe stato un referendum troppo «manipolativo». Nel caso di un «sì» - possibile - degli elettori al progetto leghista, la legge ritagliata da una parziale abrogazione del testo attuale non sarebbe stata immediatamente applicabile. Né, per renderla tale, sarebbe stato possibile, come sosteneva Calderoli, utilizzare la delega attribuita al governo per ridisegnare i collegi elettorali dopo il taglio dei parlamentari approvato dal Parlamento, e in prospettiva sottoposto a un altro referendum chiesto da un folto gruppo di senatori.

Malgrado la reazione ufficialmente durissima di Salvini, e meno dura dei suoi alleati del centro-destra, il Capitano era il primo a sapere che sarebbe finita così.

CONTINUA A PAGINA 25

La Consulta bocchia il referendum leghista per il maggioritario: «Quesito manipolativo». Salvini al convegno sull'antisemitismo: «Io contro il razzismo, dalla Segre ho da imparare». SERVIZI - PP. 2-5

LO SCONTRO SULLE CONCESSIONI

### Il piano di Autostrade: 7,5 miliardi e 1000 assunti Esposto di Allianz all'Ue contro il Milleproroghe

BARBERA, DE FAZIO, FREGATTI, GRASSO E LOMBARDO - PP. 6-7

## Berlino apripista dell'Europa verde: "Subito via il carbone"



Un bosco a Fürstenwalde, in Germania. Merkel ha deciso di anticipare di tre anni la riforma ambientalista OLIVIO RALUIE - PP. 8-9

## INTESA, 50 MILIARDI PER L'ITALIA GREEN

MARCO ZATTERIN

Così fan pochi, ancora. Eppure IntesaSanpaolo che mette al servizio del "Nuovo Patto Verde" europeo 50 miliardi di finanziamenti è il segnale manifesto che la "Greta Economy" si espande rapidamente ed è arrivata anche dalle nostre parti.

CONTINUA A PAGINA 9

STAMPA PLUS ST+

IRAN

MASTROLILLI E STABILE

### Rohani: arricchiamo l'uranio senza più limiti

P. 13



IL CASO

BERLINGUER, LONGO E PINNA

### Bomba a Foggia I fratelli anti-racket nel mirino della mafia

PP. 14-15



LE STORIE

STEFANO PEZZINI

### I Baci di Alassio compiono cent'anni e sfidano la Francia

P. 31

VALENTINA ROBERTO

### Vercelli, nasce il sodalizio dei Carnevali

P. 31

## BUONGIORNO

Da qualche tempo, con sconsolazione intellettuale, si rendiconta la moria delle librerie: duemila e trecento negli ultimi cinque anni in Italia, duecentoventitré solamente a Roma dal 2007 al 2017. Il mercato librario tiene, ma una quota in costante crescita, ora attorno al 25 per cento, se l'è presa Amazon: sconto, click, consegna. C'è anche un'altra ragione: la baraccola turistica, da cui è messo sottopancia il centro delle città, porta gli affitti a livelli irraggiungibili, se non da gelaterie e pizzerie poiché i nostri stomaci di vacanzieri non conoscono tregua. Se lo Stato tenderà una mano alle librerie, con denari dentro, non dovrebbe esserci nulla da ridire, ma le librerie non chiudono per colpa del lupo cattivo, chiudono perché noi ci entriamo meno. Io sono di quelli che ci entrano an-

## Il tempo vivo

MATTIA FELTRI

cora, perché mi piace perdere i quarti d'ora fra gli scaffali, e se devo comprare un libro so che ne uscirò con tre, e tuttavia l'appagamento si è ridotto: le catene sono tutte uguali, come i McDonald's, sequestrate da profumi di novità per tre quarti irrilevanti, e anche dei grandi scrittori ci sono soltanto i titoli ovvi. Per i titoli secondari, a rischio di un viaggio a vuoto, tocca rintracciare le sempre più rare librerie indipendenti, e dunque viva Amazon. Il parallelo con le edicole non regge: le edicole chiudono perché i giornali non vendono più. Invece nel 2019 le vendite di libri sono salite quasi del 4 per cento, e in un mondo che ha abolito il tempo morto, ricolmato da smartphone, PlayStation, Netflix, Facebook, WhatsApp, mi pare una notizia collocabile fra il commovente e il miracoloso. —



**INSIEME ABBIAMO UN'ALTRA ENERGIA**

**Moda, Parigi nel vivo con lo show di Louis Vuitton**

Virgil Abloh porta in scena il dandy surrealista in una sala magriittiana servizi in **MF Fashion**



Un look Louis Vuitton



**il quotidiano dei mercati finanziari**

**A febbraio via alla revisione del Patto di Stabilità**

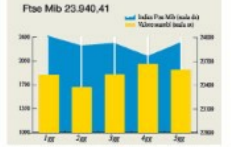
Parte l'iter per cambiare le regole sui conti degli Stati membri della Ue **Ninfale a pagina 5**

Anno XXXI n. 010  
Venerdì 17 Gennaio 2020  
**€2,00** *Classificatori*




**INSIEME ABBIAMO UN'ALTRA ENERGIA**

Conto MF: Magazine for Fashion n. 101 a € 0,20 (0,20) + € 0,20. Conto MF: Magazine for Living n. 48 a € 0,20 (0,20) + € 0,20. Conto MF: Magazine for Health n. 278 a € 0,20 (0,20) + € 0,20. Conto MF: Magazine for Art n. 420 a € 0,20 (0,20) + € 0,20.



**BORSA +0,74%** 1€ = \$1,1169

<b>BORSE ESTERE</b>	Euro-Yen	122,80	▲
Dow Jones	29.827	▲	
Nasdaq	8.530	▲	
Tokyo	23.853	▲	
Francforte	13.439	▲	
Zurigo	10.804	▲	
Londra	7.610	▲	
Parigi	6.058	▲	
<b>VALUTE-RENDIMENTI</b>	Lib Libor	100,00	▼
Euro-Dollaro	1,1169	▲	
Euro-Dollaro	0,8947	▼	
<b>FUTURE</b>	Euro-Btp	145,79	▲
Euro-Bund	100,00	▼	
Lib Libor	100,00	▼	
Fts Mib	23,870	▲	
S&P500 Cma	3,231,1	▲	
Nasdaq100 Miv	6,744	▼	

**FOCUS OGGI**

**Apple soffia una startup a Microsoft e Amazon**  
La Meta acquista Xnor, una società californiana di Intelligenza Artificiale su cui avevano messo gli occhi anche gli altri due colossi tecnologici americani **Zangrandi a pagina 8**

**Dazi, la pace non esalta le borse**  
Piazza Affari la migliore tra i maggiori listini europei: +0,74%. Londra giù, Francoforte stabile **Corvi a pagina 2**

**Caso diamanti, sequestrati 34 milioni a tre società**  
La Guardia di Finanza di Milano ha messo i sigilli a quote societarie e attività finanziarie della holding Magifin e dei distributori Dpi e Diamond Gold Distribution **Dal Macro a pagina 6**

**SOSTENIBILITÀ LA BANCA È PRONTA A FINANZIARE LE AZIENDE ATTIVE NELL'ECONOMIA CIRCOLARE**

**Intesa, green deal da 50 mld**

*L'ad Messina: pronti a fare la nostra parte per favorire in Italia un modello di sviluppo inclusivo Kapito (BlackRock): in questa strategia siamo al fianco dell'istituto tricolore. I progetti in campo*  
*(Gualtieri a pagina 3)*

**ALLO STUDIO UNA JOINT VENTURE CON LA TAIWANESE FOXCONN, CHE SVILUPPERÀ I SOFTWARE DEI VEICOLI VERDI**

**Fca fa il primo passo nell'auto elettrica**

*Immatricolazioni in calo nel 2019, ma con Psa il Lingotto controlla un quinto del mercato europeo*  
*(Mondellini a pagina 7)*

**NUOVO PIANO**  
**Autostrade alla svolta obbligata: 7,5 miliardi di investimenti**  
*(Leone a pagina 6)*

**MERGER & ACQUISITION**  
**Il cda del Cerved si divide sulle proposte per gli npl presentate da Intrum e Credito Fondiario**  
*(Gualtieri a pagina 8)*

**La Turchia di Erdogan lancia la sfida all'Eni in Libia**  
*(Bussi a pagina 2)*

**EMISSIONI**  
**La febbre da bond contagia anche Eni, Salini e Mediobanca**  
*(Campo a pagina 11)*

**IL 7 MARZO ASSEMBLEA SU GOVERNANCE**  
**Nella riorganizzazione Cattolica il dg Ferraresi promuove gli uomini dell'ex ceo Minali**  
*(Messia a pagina 9)*

**IL ROMPISPREAD**  
*Siricione di solidarietà con il Cile sui binari della Bergamo-Milano. Treno interrotto e nessuna solidarietà per i pendolari appiedati*

**VISION E STRATEGIA**  
CON EVENTI E INCONTRI SU INNOVAZIONE - BUSINESS - NETWORKING  
MiCo Milano, 27-28 febbraio

**CONFINDUSTRIA CONNEXT 2020**

Connex è un'occasione unica di confronto, crescita e sviluppo, dove nuovi progetti e ampie prospettive prendono vita per guidare le imprese verso grandi traguardi.

Guru internazionali illustreranno scenari futuri e opportunità nei 4 driver tematici:

- Fabbrica intelligente
- Pianeta sostenibile
- La persona al centro del progresso
- Le città del futuro

[connex.confindustria.it/2020](http://connex.confindustria.it/2020)



Nel 2019 il traffico si è confermato intorno ai 10,6 milioni di Teu

## Italia stabile nei container

*Premiati gli scali di Napoli, Livorno, Trieste e Genova. Intanto il piano di rilancio di Msc su Gioia Tauro evita l'estinzione completa dei porti di puro transhipment*

PAGINA A CURA DI NICOLA CAPUZZO

Traffico container nei porti italiani stabile a quota 10,6 milioni di Teu nel 2019. Ma con due trend diversi. I porti di destinazione finale (gateway) hanno infatti visto leggermente aumentare i propri numeri (8 milioni di Teu), mentre quelli di trasbordo dei container (hub di transhipment) hanno accusato un altro anno di flessione. In attesa delle statistiche ufficiali delle port authority e del riassunto complessivo offerto come ogni anno da **Assoport** (Associazione nazionale degli scali marittimi), è possibile ottenere un quadro completo e aggiornato sull'andamento dei traffici containerizzati nell'esercizio appena trascorso dai dati di consuntivo raccolti da ShippingItaly.it e dai resoconti parziali (i più aggiornati arrivano a fine ottobre) pubblicati dalle Autorità di Sistema Portuale. In attesa che il nuovo container terminal di Vado Ligure entri in attività dal prossimo marzo, gli scali di Genova e Savona dovrebbero aver chiuso il 2019 con circa 2,7 milioni di Teu, in crescita dell'1-2% rispetto a un anno prima. In flessione invece il sistema portuale di La Spezia e Carrara che probabilmente non ha superato la soglia di 1,5 milioni di Teu per effetto del calo del suo maggiore terminalista (La Spezia Container Terminal a fine settembre faceva registrare un -2,2%). L'altro principale player di mercato a Genova, invece, il Psa Genova Prà, nel 2019 ha registrato un nuovo record con 1.604.305 Teu (+1,8% sul 2018). In crescita anche i numeri di Livorno che passa da circa 748.024 Teu a quasi 800 mila, considerando che insieme i due maggiori terminal container dello scalo (Terminal Darsena Toscana e Lorenzini) hanno imbarcato e sbarcato 785 mila Teu. Non tutto, però, è traffico di merce in import/export perché al Terminal Darsena Toscana oltre il 30% dei volumi è costituito da container in trasbordo da nave a nave e dunque vengono conteggiati anche se non hanno quasi alcun impatto sul territorio. Discorso simile per il porto di Trieste dove il Trieste Marine Terminal ha chiuso il 2019 con il primato di 688.647 Teu (+8,5%), portando l'intero scalo a 750-800 mila Teu movimentati grazie anche alle altre banchine. È invece tutto traffico in import/export, invece, quello di Venezia che nel 2019 dovrebbe essere tornata sotto la soglia dei 600 mila Teu, oltre il 5% in meno rispetto a un anno prima. A causa dei fondali ridotti, inoltre, il porto di Marghera non avrà più la linea di navigazione diretta con l'Estremo Oriente a differenza della vicina Trieste. Tra gli altri porti container di prima fascia merita una menzione particolare Napoli che, grazie in particolare a Msc, nel 2019 ha visto aumentare i container imbarcati e sbarcati del 20% circa (dovrebbe superare i 700mila Teu), mentre la vicina Salerno ha subito una flessione del 10%, rimanendo però attorno a 400 mila Teu movimentati nell'anno. Completano il quadro dei porti gateway i terminal container di Civitavecchia, Catania, Palermo, Trapani, Bari, Ancona e Ravenna. Discorso a parte merita infine i porti di transhipment perché Cagliari nel corso del 2019 ha subito l'abbandono di Contship Italia (la port authority ha indetto una nuova gara per riassegnarla) e difficilmente potrà tornare a essere un hub di transhipment. L'anno si è chiuso con circa 60 mila Teu (dai 288.794 del 2018) grazie ai primi mesi di gestione Contship e ai 6.750 Teu che Grendi a Cagliari ha movimentato per Msc negli ultimi mesi. La stessa Contship, società parte del gruppo tedesco Eurokai, nel 2019 si è sfilata anche dal Medcenter Container Terminal di Gioia Tauro, cedendo il proprio 50% a Msc. Il



vettore marittimo elvetico ha avviato un imponente programma di nuovi investimenti in gru e ha dirottato sullo scalo calabrese nuovi traffici

---



## MF

### Primo Piano

---

permettendo al porto di chiudere l' anno in crescita dell' 8,4% (2.522.874 Teu). Nel 2020 è lecito attendersi altri spostamenti di traffici tra porti per l' apertura di Apm Terminals Vado Ligure e per il riavvio delle attività del terminal di Taranto da parte del Gruppo turco Yildirim anche se il totale di circa 8 milioni di Teu nei porti gateway dovrebbe rimanere invariato. Potrebbe invece crescere in maniera rilevante il numero di container trasbordati al porto di Gioia Tauro da Msc. (riproduzione riservata)

## Mose, tutte le paratoie alzate a giugno

*Cronoprogramma del Consorzio Venezia Nuova. Il nodo dei finanziamenti*

VENEZIA Tutte e 78 le paratoie del **Mose** alzate tra fine giugno e inizio luglio. Un sollevamento anche simbolico per dimostrare a tutti che il **Mose** funziona. Lo prevede il nuovo cronoprogramma predisposto dal Consorzio Venezia Nuova e consegnato ieri al Provveditorato alle opere pubbliche e al commissario straordinario. La difesa della città sarà possibile però solo dall'autunno. Fondamentale è lo sblocco dei fondi per pagare le imprese. a pagina 8.



## Mose, tutte le paratoie sollevate a giugno

*Il nuovo piano del Consorzio: ma difesa dalle acque alte solo in autunno. Il nodo dei finanziamenti*

A. Zo.

VENEZIA Tutte e 78 le paratoie del **Mose** alzate tra fine giugno e inizio luglio. Un sollevamento anche simbolico per dimostrare a tutti, in primis al governo che l' ha chiesto tramite il nuovo commissario «sblocca cantieri» Elisabetta Spitz, che il **Mose** funziona. Lo prevede il nuovo cronoprogramma predisposto dal Consorzio Venezia Nuova e consegnato ieri al Provveditorato alle opere pubbliche e alla stessa Spitz, dopo che era stata quest' ultima a promettere nell' incontro in Prefettura di una settimana fa che il **Mose** «entro sei mesi» si sarebbe potuto alzare in condizioni di emergenza. E' come mettere in moto un' auto nuova e fare un giro intorno alla concessionaria, potrebbe essere il paragone: partecipare a una gara è un' altra cosa. D' altra parte non è nemmeno necessario essere già pronti per andare «a tutta», visto che d' estate non ci sono acque alte eccezionali, che storicamente e statisticamente arrivano a ottobre. Ed è proprio per quella data che il sistema potrebbe essere pronto per «inseguire» le alte maree, come dicono in termine tecnico gli esperti del Cvn, e difendere Venezia. Il nodo sta tutto nel sistema di comando e controllo: quello automatizzato, che consentirà di gestire l' intero **Mose** in situazioni meteo complicate, non sarà pronto prima dell' autunno; e con il sistema manuale sarebbe un' impresa fronteggiare le onde e il vento di un' alta marea eccezionale. Per giugno però in tutte le bocche dovrebbero essere cablati due, se non tre, dei 4 compressori previsti a regime (più due di riserva), che quindi renderanno il sollevamento più veloce rispetto ad ora: mezz' ora invece che l' ora e mezza della schiera di San Nicolò martedì scorso o alle tre di Malamocco a inizio dicembre. Serviranno poi un centinaio di tecnici (tra ingegneri, elettricisti, impiantisti) per formare le quattro squadre necessarie, mentre adesso ce n' è una, sufficiente solo per un sollevamento. Oppure il coinvolgimento dell' esercito o della protezione civile. Spitz ha ordinato un' accelerazione, su input della politica, e l' obiettivo di alzare il **Mose** a difesa di Venezia per il prossimo autunno nasce dalla volontà di non vedere più la città sott' acqua come lo scorso 12 novembre, quando la marea è salita a quota 187 centimetri. Per fare prima il Cvn ha deciso di intensificare i test in condizioni meteo complicate. E' stata scelta la bocca di porto di Chioggia, dove la Capitaneria concederà di alzare e abbassare in continuazione quattro paratoie, le più esterne dal lato della città. Non sarà, ovviamente, la stessa cosa che chiudere un' intera bocca, ma i tecnici si aspettano molto da questi «stress test»: vogliono valutare tempi di sollevamento e abbassamento, le oscillazioni, le reazioni alle correnti. Dati fondamentali per settare il sistema. Ma sullo sfondo resta sempre il nodo dei finanziamenti: più arriveranno celermente e più si potranno accelerare i tempi. Intanto in vista del Comitato un gruppo di cittadini guidati dal consigliere comunale Renzo Scarpa, hanno scritto una lettera ai membri del Comitato per sollecitare un uso parziale del **Mose** fin da subito: alzando le paratoie solo a metà o chiudendo solo due bocche (Lido e Chioggia), per ridurre di molto l' afflusso di acqua. «Comprendiamo la difficoltà ad usare un' opera complessa non finita e non collaudata, ma le condizioni non sono normali», dicono.





## Gli ingegneri avvertono il Cvn: «Mose, troppi punti oscuri»

*Il professor Di Tella ha illustrato le criticità ai colleghi padovani: «Il Consorzio non le ha viste» Il presidente dell'Ordine, Coccato: «Mi auguro che i problemi siano risolti, altrimenti sarebbe grave»*

RAFFAELLA VITTADELLO

IL DIBATTITO VENEZIA «Da ingegnere idraulico mi auguro che tutte le critiche mosse da Di Tella al sistema **Mose** in vent' anni siano state valutate e approfondite, perché c' è stato tutto il tempo per farlo. Se così non fosse sarebbe una mancanza gravissima. È una follia mandare tutto all' aria ora, quando ormai arrivati all' ultimo miglio dell' opera. Ma qualsiasi perplessità deve essere vista in un' ottica migliorativa». Così il presidente dell' Ordine degli ingegneri di Padova, Massimo Coccato, presente mercoledì sera all' intervento dell' ingegner Vincenzo Di Tella, ospite del Collegio degli Ingegneri a Padova, per una relazione in cui si è soffermato sugli errori progettuali della grande opera che sono diventati il suo cavallo di battaglia. «È un' opera che non ha termini di paragone - prosegue Coccato - il collaudo deve essere fatto gradualmente, man mano che si presenteranno le condizioni meteorologiche più impegnative, che purtroppo non si possono programmare. Ma quando si verificheranno, il sistema dovrà cogliere l' occasione per testare il funzionamento. E i tempi di collaudo non possono essere compressi». Mercoledì sera c' era attesa per l' intervento di Di Tella: a sentirlo sono arrivati anche i tecnici del Consorzio Venezia Nuova. Il pubblico era qualificato per ascoltare le valutazioni tecniche sollevate dall' ingegnere autore - insieme al collega Paolo Vielmo - del libro **Mose** salverà Venezia?. L' INTERVENTO Di Tella, confortato da un poderoso plico di slides, ha lasciato a bocca aperta i numerosi presenti, quando ha sollevato per l' ennesima volta il problema degli effetti della risonanza, ovvero del comportamento anomalo che potrebbe verificarsi - ha sottolineato - non solo in presenza di mare calmo con un andamento regolare delle onde, ma anche in caso di eventi estremi, come avevano suggerito gli esperti a Delft, in Olanda, molti anni fa. LE CRITICHE «Abbiamo le prove che non hanno letto le loro osservazioni» ha dichiarato Di Tella, aggiungendo poi alcuni errori grossolani «che fatti da qualsiasi studente di ingegneria gli costerebbero la bocciatura», perché nel modello testato è stato simulato il peso come se si trattasse di un corpo galleggiante, mentre le paratoie sono incernierate in fondo al mare. «Siccome il progetto è basato esclusivamente sui risultati delle prove in vasca e quanto è stato fatto non ha alcun valore scientifico, si deduce che le opere realizzate non hanno il progetto, e questo rende difficile anche il progettare il sistema di controllo delle paratoie e non consente il collaudo delle opere» In sostanza Di Tella -che all' indomani dell' acqua grande del 12 novembre scorso si era rivolto in una lettera aperta anche al ministro delle Infrastrutture - chiede che si faccia una verifica tecnica «qualificata, approfondita ed indipendente degli aspetti critici principali per valutare l' opportunità di proseguirne lo sviluppo senza eventuali azioni correttive, ove possibile, e per quantificare i costi futuri che saranno a carico della comunità. La conclusione dell' ingegnere è che «le prove non possano essere esaustive e costituiscano un azzardo». © RIPRODUZIONE RISERVATA.



## Porto, nel governo una linea «anti-scavi» I cinesi: container anche senza la nave diretta

No al Vittorio Emanuele, pressing romano di Brugnaro

Alberto Zorzi

VENEZIA Il Protocollo fanghi è in dirittura d' arrivo, come ha confermato il governo. Ma non è detto che le nuove regole per scavare in laguna, che aggiornano quelle del 1993, siano la panacea per riportare i canali portuali alla piena navigabilità. Nel governo giallo-rosso, infatti, sta prevalendo la linea molto più «a cinque stelle» di un no a tutti gli scavi nella laguna. E la prima «vittima» sarebbe il canale Vittorio Emanuele, che per il sindaco Luigi Brugnaro ma anche per Vtp e le compagnie (che su di esso hanno costruito una proposta di project financing ) è la soluzione migliore per mantenere le crociere a Venezia, facendole arrivare all' attuale Marittima dalla bocca di Malamocco via Marghera. E' per questo che, nel corso dei recenti incontri romani sul tema, di Vittorio Emanuele non si parla, nonostante Brugnaro stia andando in pressing per sostenere il canale. Ma dal ministero dell' Ambiente hanno alzato un muro: in laguna non si scava. Sul tavolo sarebbero rimaste, come soluzioni a lungo termine, il terminal alla bocca di porto del Lido progettato da Dufenco, quello a San Nicolò e infine la sponda nord del canale nord di Marghera. Al prossimo Comitato, tra fine gennaio e inizio febbraio, si dovrebbe scegliere poi la soluzione transitoria e sul tavolo ci sono Fusina e il terminal Tiv. Ma qualcuno inizia a temere che il «no scavi» possa valere anche per il canale dei Petroli, cioè la via di accesso principale al porto commerciale, il cui pescaggio è stato più volte ridotto dalla Capitaneria di Porto nell' ultimo anno e mezzo a causa dei frequenti interrimenti e della difficoltà di dragare: da un lato per lo stallo del Protocollo fanghi, dall' altro per l' assenza di siti di conferimento. Proprio il problema dei pescaggi è stato messo sotto accusa dopo la notizia che la Ocean Alliance ha cancellato la linea diretta settimanale dalla Cina, che veniva effettuata con una nave da 6500 teu (l' unità di misura dei container), dopo che un anno fa era saltata quella «record» da 8500 teu. Ma il numero uno in Italia di Cosco (colosso cinese e uno dei membri di Ocean Alliance), Marco Donati, dà una versione un po' diversa della scelta, che sembra più che altro commerciale. «Parlo solo per noi - premette Donati - però oggi entrare in Mediterraneo con una nave tra i 5 e i 7 mila teu ha un costo astronomico rispetto a quelle da 13-14 mila. E quindi per noi conviene portare una grande nave al Pireo, dove siamo di casa, e da lì fare "feederaggio" a Venezia». Cosco è infatti socio di maggioranza del porto greco, che movimentava 6 milioni di teu, dieci volte Venezia; da lì, anche grazie all' accordo firmato pochi mesi fa dal presidente del Porto **Pino Musolino**, partono due navi a settimana da mille teu per Venezia. Funziona come con gli aerei, quando dall' aeroporto «minore» si va all' hub, tipo Fiumicino, Francoforte o Parigi. «Ma per noi Venezia è uno scalo importante e se c' è la domanda possiamo mettere navi più grandi, da 2 mila teu o anche di più - spiega Donati - Alla fine il traffico complessivo non ne risentirà e anzi il servizio è più flessibile, perché dal Pireo raggiungo più porti cinesi. Inoltre a breve avvieremo un collegamento New York-Pireo, che prosegue anche verso Venezia». Donati boccia invece l' idea di un grande terminal off-shore fuori dalla laguna: «Meglio investire milioni di euro in autostrade e ferrovie», dice. Ipotesi su cui invece convergono il M5s, l' associazione Venezia Cambia e il presidente della Municipalità di Marghera Gianfranco Bettin. «Bisogna superare la contrapposizione tra attività portuali che implicano navi sempre più grandi e la necessità inderogabile di impedire nuovi scavi a un ecosistema ormai stressato», dice





quest' ultimo. «Il sistema del trasporto navale infatti si sta orientando verso il gigantismo e di certo la laguna

---



## Corriere del Veneto

Venezia

---

non può adeguarsi a questa tendenza», concorda il consigliere regionale pentastellato Jacopo Berti. «Anche a Venezia si cominci a ragionare su un porto mercantile a mare in grado di competere con le altre destinazioni europee», conclude Giampietro Pizzo (Venezia Cambia).

# Il Gazzettino

Venezia

Porto

## Un piano B per non perdere i container cinesi

Un piano B per i container cinesi. **Pino Musolino**, presidente del porto, se la sentiva da tempo che le cose sarebbero potute precipitare, e cioè che i cinesi di Ocean Alliance avrebbe potuto sospendere la linea diretta Venezia-Cina-sud est Asiatico per i container, come avverrà dal prossimo aprile, a causa del pescaggio troppo scarso nei canali che impedisce alle navi più grandi di transitare. E quasi un anno fa aveva stretto un accordo con Cosco Shipping e con il porto di Atene per rafforzare i trasporti con le navi feeder portacontainer, più piccole, che sostituiranno la linea diretta transitando per il Pireo. Il traffico rimarrà e le merci viaggeranno più velocemente. Trevisan a pagina XI.



## Porto, un piano B per i container

*Il presidente Musolino aveva previsto che i cinesi avrebbero potuto abbandonare lo scalo a causa del basso pescaggio. Quasi un anno fa ha stretto un accordo con Cosco Shipping per far arrivare navi più piccole e farle transitare per Atene*

ELISIO TREVISAN

PORTO MESTRE Il Porto recupera i soldi, almeno in parte, non la serie A. **Pino Musolino**, presidente dell'Autorità del sistema portuale dell'Adriatico settentrionale (Adspmas) se la sentiva da tempo che le cose sarebbero potute precipitare, e cioè che Ocean Alliance avrebbe potuto sospendere la linea diretta Venezia-Cina-sud est Asiatico per i container, come avverrà in effetti dal prossimo aprile a causa del pescaggio troppo scarso nei canali che impedisce alle navi più grandi di transitare. E aveva giocato d'anticipo già un anno fa: il 19 febbraio scorso aveva stretto un accordo con Cosco Shipping (la compagnia cinese che, assieme a Cma Cgm, Evergreen Line e Orient Overseas Container Line Oocl, costituisce la Ocean Alliance, operatore mondiale primario nel trasporto dei container), e con il porto del Pireo, il principale scalo greco ad Atene, per rafforzare i trasporti con le navi feeder portacontainer. Cosa significa? Che la portacontainer della linea diretta Venezia-Cina-sud est Asiatico verrà sostituita da navi molto più piccole, da oltre mille container l'una invece che 8.500, ma raddoppieranno di numero e di portata con una nave da 2.000 Teu (unità di misura dei container). Faranno la

spola Venezia-Pireo e, una volta arrivate in Grecia, i container verranno scaricati e caricati sulle grandi navi oceaniche che, dal Pireo, partono per tutto il mondo. LA TEMPISTICA «Abbiamo lavorato per tempo e in anticipo, per evitare che le lungaggini burocratiche ci colpissero oltremodo - spiega **Pino Musolino** citando il motto del veliero Amerigo Vespucci, nave scuola della Marina Militare -: «Non chi comincia ma quel che persevera, alla fine il merito vince sempre». Marco Donati, general manager di Cosco Shipping Italia, è convinto che la situazione potrà addirittura migliorare: al quotidiano online del trasporto marittimo Shipping Italy ha dichiarato, infatti, che «la linea diretta con l'Asia per via dei pescaggi ridotti ha sempre avuto dei problemi a Venezia, spesso le navi dovevano arrivare scariche e questo significava dover sbarcare la merce prima. Da adesso in poi paradossalmente il servizio migliorerà in primis perché prevediamo di incrementare, raddoppiandola, la capacità del servizio shuttle con il Pireo inserendo una nave da 2.000 Teu. Inoltre, in termini di transit time, il servizio di Ocean Alliance, una volta raggiunto l'hub di Malta nel Mediterraneo, scalava tre porti in Adriatico (Koper, Trieste e Rijeka) prima di raggiungere Venezia mentre adesso lo shuttle di Cosco con il Pireo e l'ampia rete di servizi con l'Asia che ogni giorno partono e arrivano dal porto greco, consentiranno persino di ridurre i tempi di viaggio delle merci». Gli operatori portuali veneziani e le imprese trivenete che si servono dello scalo lagunare per spedire le loro merci non sono così entusiaste e si accontentano di commentare con un meglio così che niente. Per Donati quello delle linee dirette è un falso mito: «Tutti i porti le vogliono ma si tratta in realtà di servizi molto lenti, se non altro perché le grandi navi richiedono tempi più lunghi per essere lavorate avendo a bordo un numero maggiore di container in un numero ridotto di scali. Le navi piccole vengono lavorate molto più in fretta». PROSPETTIVA Gli operatori riconoscono che è vero, e che effettivamente Venezia lavora da sempre con le navi feeder, non solo di Cosco ma anche di altre compagnie come Hapag Lloyd e Cma Cgm, ma che «i costi complessivi per servire le navi più piccole aumentano. E poi è una questione di



prospettiva». L' iniziativa da buon padre di famiglia del presidente **Musolino** affronta l' emergenza ma anche

---



## Il Gazzettino

Venezia

---

il feederaggio nel giro di cinque o sei anni sarà effettuato da navi più grandi che faranno fatica ad entrare a Venezia se i canali non verranno scavati. «Per gli operatori e le imprese è tutta un' altra cosa sapere che hanno a disposizione una linea diretta con l' estremo Oriente rispetto a un collegamento col Pireo. Cambia completamente l' appeal dello scalo, inoltre più spostati l' equilibrio verso i porti gateway come Trieste o Capodistria più diventi vulnerabile». Non a caso il presidente del Porto mette in chiaro che aver potenziato il servizio di feederaggio col Pireo «ovviamente non significa che smetteremo di lavorare fino all' ultimo per ottenere il pieno ristabilimento dei fondali previsti dal Piano Regolatore Portuale, anzi». © RIPRODUZIONE RISERVATA.

## Bettin a fianco di lavoratori e imprese con cinque azioni

MUNICIPALITÀ MESTRE Lavoratori, sindacati e imprese tornano sul piede di guerra e forse già il 23 gennaio scenderanno in piazza. Il presidente della Municipalità di Marghera, Gianfranco Bettin, è con loro «contro l'immobilismo e le lungaggini, ma anche contro la miopia e l'assenza di lungimiranza, che stanno creando gravi difficoltà all'economia portuale». Il sociologo afferma che servono «cinque decisioni rapide e, insieme, decisioni strategiche» ma avverte che una convivenza tra economia e ambiente «è possibile solo in una nuova visione complessiva e articolata». Quali sono, dunque, le urgenze secondo Bettin? In primo luogo «eseguire il dragaggio dei canali industriali» e quindi «approvare il nuovo protocollo fanghi: il governo precedente ha sprecato più di un anno, l'attuale dichiara di poterlo approvare entro febbraio e deve farlo». Terzo: «Far ripartire il Progetto Moranzani, che prevede la realizzazione dell'impianto di trattamento e ricollocazione dei fanghi dei canali (e delle terre di scavo per le bonifiche), che consentirebbe di risolvere definitivamente nella nostra stessa area il problema. Comune, Regione e governi vari hanno finora perso cinque anni». Quarto: «Riprendere il confronto sul collocamento offshore o, comunque, fronte mare del **porto** o di parte di esso». Quinto, l'economia che, «in chiave di riconversione, potrebbe giovare delle importanti risorse previste dal nuovo Green Deal europeo». (e.t.)



## Il M5S a Venturini: «Governo vicino alla città»

LA REAZIONE MESTRE Ci hanno messo due giorni ma alla fine hanno deciso che all' attacco durissimo dell' assessore comunale Simone Venturini bisognava rispondere. Così i 5 Stelle con la capogruppo in consiglio comunale Sara Visman, la consigliera Elena La Rocca (manca Davide Scano), la senatrice Orietta Vanin e il consigliere regionale Jacopo Berti fanno quadrato attorno al ministro dell' Ambiente Sergio Costa che, per Venturini e non solo, è responsabile dei ritardi nell' approvazione del Protocollo fanghi e del Piano morfologico della laguna alla base della mancata manutenzione dei canali portuali, del loro interrimento e della perdita della linea diretta per i container verso la Cina e il sud-est Asiatico. «Il nostro ministro all' Ambiente ha spiegato che il protocollo fanghi sarà pronto entro fine mese. Poi seguirà il protocollo per il Piano morfologico. Venturini sa perfettamente che quello presentato precedentemente è stato bocciato per carenze, mancanze fondamentali alla tutela della città e della laguna» dice la Vanin che, assieme agli altri tre colleghi, accusa Venturini e la Giunta fucsia di non essersi distinta «in questi anni per attenzione e rispetto all' ambiente e alla salute di città e cittadini». E proprio dall' assessore alla Coesione sociale, oltre che allo Sviluppo economico, non si sarebbero aspettati un attacco pure al reddito di cittadinanza, fiore all' occhio dei grillini: «Un assessore al sociale che denigra una misura di civiltà come il reddito di cittadinanza ci fa capire la sua vera natura di insensibilità», e lo accusano di costellare la campagna elettorale di dichiarazioni palesemente strumentali e, oltretutto, di straparlare perché la compagnia che da aprile sopprimerà la linea diretta per la Cina e il sud est Asiatico «ha già detto che non cambierà nulla. Anzi forse il servizio migliorerà perfino». Neanche l' accusa di disinteresse del Governo verso Venezia va giù ai quattro rappresentanti dei 5 Stelle: «I 60 milioni stanziati per la salvaguardia di Venezia sono la riprova della vicinanza del Governo. La nomina del sindaco a Commissario straordinario, l' impegno a portare a termine il Mose e molto altro sono azioni concrete». Tornando alla portualità i 5 Stelle dicono che non si può «sacrificare la città millenaria al traffico navale. Ci chiediamo se l' assessore abbia nozioni, anche elementari, sull' habitat della Laguna di Venezia e si renda conto che a Marghera un porto intercontinentale deve convivere con un ecosistema tra i più fragili che non ha corrispettivi simili nel mondo». La soluzione per i grillini è quella di un' alternativa esterna alla laguna. Che, poi, almeno per quanto riguarda le navi commerciali è il famoso port offshore per i container in mare aperto già inserito nel Piano triennale del Porto come un progetto da realizzare senza, però, abbandonare le manutenzioni dei canali portuali per riportarli alle profondità previste dalla Legge Speciale, altrimenti in attesa del nuovo scalo in mare, il porto di Venezia va in secca e muore. (e.t.) © RIPRODUZIONE RISERVATA.





## «Lavori in Romea, Porto ancora escluso»

CHIOGGIA L' **Autorità** di **sistema portuale** del **Mare Adriatico Settentrionale** (**Adsp**) è rimasta ancora una volta esclusa dai confronti tecnici preliminari ai grandi lavori sui ponti della Romea. Lo riferisce Alfredo Calascibetta, presidente del comitato per il rilancio del porto. «Il rinvio di ogni decisione nel merito della manutenzione straordinaria del varco sul Canale delle Trezze premette non sorprende affatto gli operatori mercantili. Se l' aspettavano, dati i precedenti. La mancata decisione deriva proprio dal fatto che, ai portavoce della portualità, non è stato affatto consentito di suggerire soluzioni adeguate. E' un dato di fatto che nessuno si sia preoccupato dell' operatività dello scalo marittimo, condannato a rimanere inattivo durante tutto il periodo dei lavori, che avranno inizio in una data ancora da fissare e si protrarranno piuttosto a lungo. La sola certezza consiste nel fatto che le già adottate restrizioni al transito dei trasporti eccezionali hanno comportato il crollo dei traffici più qualificanti. Le industrie del Nord Italia, ad esempio, non si servono più di Val da Rio per spedire all' estero i grandi macchinari destinati all' estrazione degli idrocarburi. Del resto, nessun imprenditore dotato di buon senso spiega Calascibetta si azzarderebbe a spedire merci di valore senza poter contare sul rispetto della tempistica. I trasporti costano cari e le navi non possono aspettare. I lavoratori e l' indotto del porto sono già alle corde. Tutta colpa della classe politica, già dimostratasi incapace di sbloccare il protocollo dei fanghi, indispensabile affinché, nonostante la disponibilità del finanziamento, possa essere dato corso all' escavo dei canali lagunari che conducono dalla bocca di San Felice ai moli d' attracco». Il portavoce degli operatori internazionali si appella infine al presidente della Regione Luca Zaia affinché prenda in mano la situazione che, trascurata, «potrebbe condurre al crollo di tutte le attività».

R.Per. © RIPRODUZIONE RISERVATA.

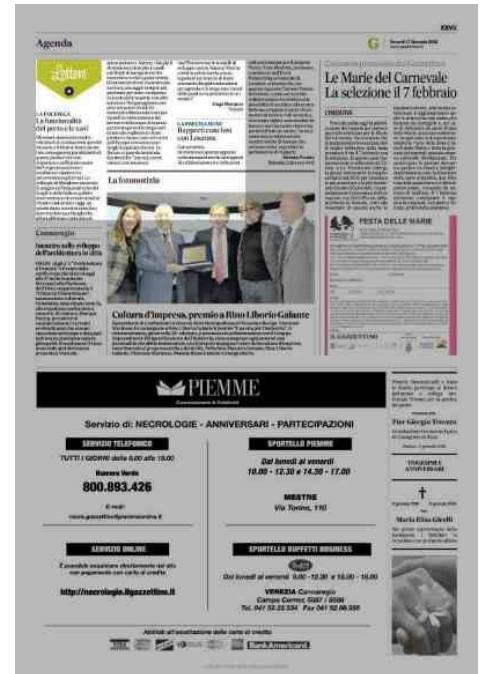


## Il Gazzettino

Venezia

### La funzionalità del porto e le navi

LA POLEMICA La funzionalità del **porto** e le navi Gli esseri umani sono molto refrattari al cambiamento perché il nuovo, e il futuro, fanno paura. Una conseguenza paralizzante di questa paura é che non impariamo sufficientemente dall' esperienza di vita e tendiamo a ripetere e a perseverare negli errori. Lo sviluppo di Marghera un secolo fa poggiò sull' inquinamento dei fanghi e delle falde acquifere dove venivano riversate i residui chimici industriali. Oggi, un secolo dopo, non si sa cosa fare, dove mettere quei fanghi che allora abbiamo contaminato senza pensarci. Adesso, i fanghi li ritroviamo a riempire i canali artificiali di navigazione che immettono nella laguna veneta. Gli armatori cinesi costruiscono navi con pescaggio sempre piú profondo per poter competere nel costo del trasporto con altri armatori. Noi gareggiamo con altre industrie chimiche mondiali abbassando costi per via dell' avvelenamento dei terreni e delle acque. In questa guerra tra poveri le mega navi cinesi che vogliono arrivare presto e a basso costo nel cuore dell' Europa si trovano con i fanghi inquinati che noi. La Natura ci guarda incredula. Sembra dire: ma voi, essere umani, non imparate mai? Perseverate in modelli di sviluppo contro Natura? Perché volete trasformare la vostra laguna in un braccio di mare scavando i fanghi contaminati per agevolare le mega navi cinesi delle quali ve ne pentirete tra un secolo? Hugo Marquez Venezia



## La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

### Grandi Navi via dalla Marittima Ecco tutti i progetti in valutazione

Le tre soluzioni alternative sul tavolo interministeriale (Marghera, San Nicolò, Lido) hanno tutte questa indicazione

Enrico Tantucci Via le Grandi Navi dalla Marittima. Le tre soluzioni "definitive" e alternative per l'eliminazione del passaggio delle navi da crociera dal canale della Giudecca e dal Bacino di San Marco esaminate al tavolo interministeriale dell'altro ieri al Ministero dei Beni Culturali - presieduto dal ministro Dario Franceschini, con anche con i rappresentanti dei Ministeri dell'Ambiente e delle Infrastrutture - e su cui ora è concentrata l'attenzione anche in vista del prossimo Comitato hanno tutte un elemento in comune. Quello, appunto di spostare le Grandi Navi dall'attuale scalo crocieristico fuori della laguna oppure a Marghera, limitando comunque gli approdi nello scalo attuale. Forse anche per questo è "sparita" dal tavolo la soluzione dello scavo del Canale Vittorio Emanuele, per arrivare poi comunque in Marittima, vista anche la difficoltà e le perplessità legate agli effetti dell'intervento e alla questione fanghi. "Resuscitata" invece la soluzione del terminal di Marghera che il ministro delle Infrastrutture uscente Danilo Toninelli aveva accantonato e che ora è stata invece ripresa il mano dal nuovo ministro Paola De Micheli.

Il progetto del **porto** a Marghera è depositato presso il Ministero dell'ambiente dal 2014 per la fase di scoping che si è conclusa con delle indicazioni da osservare nella presentazione alla Valutazione d'impatto ambientale (Via). Seguendo queste indicazioni nel 2017 è stato depositato dai proponenti presso l'Autorità Portuale e il Ministero delle Infrastrutture il progetto definitivo sotto forma di project financing. Ma non è finora stato presentato alla Commissione Via del Ministero dell'Ambiente perché dovrebbe farlo l'Autorità Portuale con le modifiche che riterrà opportune. Il progetto proposto tra gli altri dall'ex assessore all'Urbanistica Roberto D'Agostino prevede di spostare le grandi navi lungo le banchine del Canale Industriale Ovest e del canale Brentella. Ma ha bisogno anche di scavare il bacino di evoluzione, nell'area dei depositi petroliferi. Una seconda ipotesi per Marghera, avanzata dall'ex rettore Luav Carlo Magnani, prevede di utilizzare l'ex **porto** delle super petroliere a San Leonardo. La terza, più gradita sembra alla Venezia Terminal Passeggeri, la società che gestisce lo scalo crocieristico veneziano, prevederebbe le banchine nell'area Monte Syndial. I tre Ministeri stanno valutando anche l'ipotesi di un terminal crocieristico di fronte alla spiaggia di San Nicolò, lungo la diga sud, già tenuto in considerazione anche da Toninelli. La soluzione, ripescando un vecchio progetto della società One works di Marghera, propone la realizzazione di un terminal per le grandi navi a ridosso della spiaggia, lato mare. Lo aveva proposto l'ex presidente del **Porto** Paolo Costa. Tirando fuori il progetto della sublaguna bocciato dieci anni fa. Collegando sottoterra l'aeroporto con il Lido e la terraferma il gioco sarebbe fatto. Non a caso su questo c'è anche l'accordo del presidente della Save Enrico Marchi. Costi superiori alle altre ipotesi progettuali, circa un miliardo di euro secondo la scheda presentata ai Ministeri, e tempi lunghi. Ma soprattutto, necessità di scavare i fondali per far arrivare le grandi navi dove adesso viaggiano i canotti. La terza soluzione valutata è quella del terminal crocieristico in mare di fronte alla Bocca di **porto** di Lido, presentata dalla società dell'ex vicesindaco di Venezia Cesare De Piccoli e dalla società Duferco. L'unica ad avere finora superato la Valutazione d'impatto ambientale. Ciò che sembra chiaro è che questa volta il Governo voglia arrivare a una scelta definitiva tra i vari progetti.





# La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

---

--© RIPRODUZIONE RISERVATA.

# La Nuova di Venezia e Mestre

## Venezia

### Documento Bipartisan a Conte e ai Ministri

### Con l' uso provvisorio del terminal di Fusina spostate l' 80% delle navi

Trasferire a Fusina -dov' è ora il terminal dei traghetti - circa l' 80 per cento delle navi oltre le 55 mila tonnellate. Lo spostamento a Fusina di una parte delle navi da crociera in tempi relativamente brevi è una delle tre ipotesi provvisorie allo studio anche al tavolo tecnico dei Ministri dell' Ambiente, delle Infrastrutture e del Ministero dei Beni Culturali. La rilancia ora il gruppo di lavoro "bipartisan" che si era già costituito in occasione del referendum sulla separazione per iniziativa del consigliere comunale del Gruppo Misto Renzo Scarpa in un articolato documento su tutte le problematiche ambientali veneziane inviata al presidente del Consiglio e ai tre ministri competenti in vista del prossimo Comitato che ormai slitterà certamente a febbraio, visti gli approfondimenti in corso. Secondo i proponenti la possibilità di utilizzo di due ormeggi a Fusina ridurrebbe del 60 per cento i passaggi totali in Bacino San Marco. Se gli ormeggi fossero tre, i passeggeri spostati sarebbero il 75 per cento e appunto oltre l' 80 per cento le navi oltre 55 mila tonnellate spostate dalla Marittima. Per le manovre delle navi maggiori dovrebbe essere usato il bacino di evoluzione numero 4. Il documento interviene anche sulla possibile chiusura in modalità provvisoria del Mose in caso di acque alte eccezionali. Secondo le stime indicate per ottenere una riduzione significativa di marea la chiusura dovrebbe essere estesa a tutta la Bocca di **porto** di Lido e a quella di Chioggia. Si chiede anche l' avvio dei lavori di ripristino integrale della morfologia lagunare, la cui modifica avrebbe pesantemente influito anche sulla consistenza e la frequenza delle alte maree rispetto a quanto avveniva nel secolo scorso. Sempre sul fronte Grandi Navi, infine, il documento definisce ipotesi perlomeno azzardate quella dello scavo del Canale Vittorio Emanuele e quella di realizzare nuovi avvosti per le navi da crociera lungo il Canale Nord-Lato Nord. --



## La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

fondali da scavare

### Navi più piccole dal porto del Pireo contro lo stop dei cargo dalla Cina

Il rappresentante in Italia della Cosco ha assicurato che il servizio continuerà: «Cosi i tempi saranno più brevi»

marghera. I traffici tra la Cina e il porto di Venezia sulla "Via della seta" marittima non spariranno, ma saranno di certo fortemente ridimensionati. Marco Donati, numero uno in Italia della compagnia governativa cinese, Cosco Shipping Lines che fa parte di Ocean Alliance, insieme a Cma-Cgm, ad Evergreen Line e Orient Overseas Container Line - ha voluto rassicurare i clienti interessati a fare arrivare i loro container e Venezia. Un messaggio consolatorio che, indirettamente, conferma la fine, nel prossimo aprile, della linea diretta oceanica settimanale di navi portacontainer da 6.500 teus e l'impossibilità di usare quelle maggiori tra il porto di Venezia e l'Estremo Oriente. Nella nota diffusa dal rappresentante italiano di Cosco si spiega sulla rivista di settore Shipping Italy.it che «in seguito ad alcune informazioni apparse sulla stampa, gradiamo riconfermare l'importanza dello scalo di Venezia per Cosco Shipping Lines, che nel 2020 prevede la regolare toccata a Venezia dei due servizi settimanali esistenti», seppure con navi più piccole e una quantità di container minore. Nel dettaglio e come già aveva anticipato il direttore di Vecon - il terminal portuale veneziano dove arrivano le navi di Ocean Alliance - nell'intervista concessa al nostro giornale, ovvero che dopo il prossimo aprile, al posto delle navi da 6.500 Teus ne arriveranno due molto più piccole (shuttle feeders) dal porto greco di Pireo, controllato dalla Cosco con una capacità di oltre 1.000 Teus, sia in import che in export «in connessione con i molti servizi oceanici Cosco da per China, Far East, Middle East, India e Pakistan, intra Mediterraneo, Nord Europa e prossimamente per gli Usa - East Coast». Inoltre sarà attivo «il servizio Agx, che oltre a Pireo scala direttamente Limassol, Alexandria, Beirut e Izmir». «La linea diretta con l'Asia per via dei pescaggi ridotti ha sempre avuto dei problemi a Venezia» ha spiegato Marco Donati, «spesso le navi dovevano arrivare scariche e questo significava dover sbarcare le merce prima. Da adesso in poi paradossalmente il servizio migliorerà in primis perché prevediamo di incrementare, raddoppiandola, la capacità del servizio shuttle con il Pireo inserendo una nave da 2.000 Teus». «In termini di transit time» ha aggiunto «il servizio di Ocean Alliance, una volta raggiunto l'hub di Malta, scalava tre porti in Adriatico (Koper, Trieste e Rijeka) prima di raggiungere Venezia mentre ora, lo shuttle di Cosco con il Pireo e l'ampia rete di servizi con l'Asia che ogni giorno partono e arrivano dal porto greco, consentiranno persino di ridurre i tempi di viaggio delle merci. Tutti i porti vogliono i container ma si tratta in realtà di servizi molto lenti, se non altro perché le grandi navi richiedono tempi più lunghi per essere lavorate avendo a bordo un numero significativamente maggiore di container da imbarcare e sbarcare in un numero ridotto di scali. Le navi piccole vengono lavorate molto più in fretta». --Gianni Favarato© RIPRODUZIONE RISERVATA.

**MARGHERA - MALCONTENTA**  
Navi più piccole dal porto del Pireo contro lo stop dei cargo dalla Cina  
Il rappresentante in Italia della Cosco ha assicurato che il servizio continuerà: «Cosi i tempi saranno più brevi»

**AVVISI ECONOMICI**  
**MATRI MONDIALI**

**PER LA PUBBLICITÀ**  
**la Nuova**  
A. Manzoni & C. S.p.A.  
900-700-900

# La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

chioggia

## «Protocollo fanghi urgente anche per noi O il Porto rischia»

Calascibetta (Comitato rilancio) sollecita lo scavo «Situazione preoccupante, bisogna intervenire subito»

CHIOGGIA. «**Porto** a rischio, abbiamo bisogno con urgenza del Protocollo fanghi». Una questione - quella dello scavo dei canali navigabili e dello smaltimento dei sedimenti - al centro del dibattito a Venezia, ma decisiva anche per le sorti del **porto** di Chioggia. A tornare sulla necessità impellente di procedere con l'escavo dei canali e delle banchine è il presidente del comitato Rilancio del **porto**, Alfredo Calascibetta, che ipotizza uno scenario disastroso per lo scalo clodiense se quanto prima non verrà effettuato l'intervento. La partita è in mano al Governo e gli appelli del comitato sono tutti rivolti a Roma. «Stiamo vivendo questi mesi con estrema angoscia», spiega Calascibetta, «abbiamo due grosse incognite che pesano sul futuro del nostro **porto**: i lavori sul ponte translagunare, di cui ancora non si conoscono tempi e modi, e i fondali insabbiati che non ci permettono di far arrivare alcuni tipi di mercantili, perdendo per noi traffici vitali. Il progetto per l'escavo è pronto da anni e i soldi ci sono, ma tutto è fermo a Roma. Sul fronte viabilità, con un divieto totale per i mezzi con colli eccezionali sul ponte translagunare, il nostro **porto** deve dire addio a tutto il traffico dell'impiantistica, un disastro.

I segnali negativi in corso con i relativi gravi riflessi commerciali stanno causando pesanti ripercussioni sia ai lavoratori che a tutto l'indotto dell'imprenditoria portuale e ai servizi tecnico nautici portuali». Sul Protocollo fanghi gli strali sono diretti tutti verso Roma. «Il Protocollo è indispensabile», sostiene Calascibetta, «ma è ancora fermo a Roma nel completo disinteresse di questo Governo inesistente e anche dei politici veneti. Ricordo, se interessa a qualcuno, che Chioggia è già interrata da anni e continua pericolosamente a aumentare le sue deficienze nei fondali, Venezia procede sulla medesima strada. Le diatribe politiche portano a nulla e questi sono i risultati tangibili di chi non conosce il lavoro a cui dovrebbe essere demandato. Pur facendo il nostro **porto** le acrobazie matematiche per la quadratura dei conti, la situazione è ormai al collasso, quanto tempo abbiamo ancora per sopravvivere? Venezia perde una linea importante, la Via della Seta, noi abbiamo già perso tutte le linee da anni, nel silenzio più assoluto. L'Autorità portuale di sistema, pur avendo un tesoretto di 23 milioni di euro, per poter dragare attende Roma. Il nostro destino viene dettato non da noi che siamo i diretti interessati, ma da fattori esterni e da politici...». Ai problemi cronici dei fondali, che in molti punti del **porto** di Val da Rio non arrivano ai 6 metri, si sommano poi le incognite legate alla messa in funzione del deposito gpl di Punta Colombi e la nebulosa sul futuro della crocieristica nella marittima dei Saloni. «Questioni che noi periodicamente poniamo all'attenzione», spiega Calascibetta, «ma che allo stato attuale non hanno avuto risposte certe». --Elisabetta B. Anzoletti© RIPRODUZIONE RISERVATA.

CHIOGGIA - SOTTOMARINA - CAVARZERE  
«Protocollo fanghi urgente anche per noi O il Porto rischia»  
Calascibetta (Comitato rilancio) sollecita lo scavo «Situazione preoccupante, bisogna intervenire subito»  
Lavori sui ponti di Adige e Brenta al via da martedì  
Notte dei librai Veronesi sei ore di letture e musica  
Ricerca per la triade di Mestre



## Filt Cgil, per il rilancio del porto di Venezia il governo rispetti gli impegni sul protocollo fanghi

Colombo: «tutto pronto per i dragaggi, ma nulla si muove» Filt Cgil sollecita il governo il governo a rispettare gli impegni sul protocollo fanghi per consentire il rilancio del **porto** di **Venezia**. «Siamo - denuncia il segretario nazionale dell'organizzazione sindacale, Natale Colombo - ancora fermi alle promesse, mentre i grandi competitors lasciano il **porto**». La situazione - spiega - «continua ad essere paradossale: da mesi - sottolinea Colombo - è tutto pronto per i dragaggi ma nulla si muove». «L' imperativo - prosegue il dirigente nazionale della Filt Cgil - è che bisogna assolutamente accelerare la firma del Protocollo fanghi e contemporaneamente lavorare per il Piano morfologico della laguna tenendo nel giusto equilibrio ambiente e lavoro. Un combinato disposto imprescindibile a cui restano aggrappate le speranze di mantenere vivo il **porto**». «Bisogna - chiede Colombo - rapidamente tornare al pescaggio di 11,50 metri per garantire la ripresa ed il consolidamento, nonché la crescita dei traffici lagunari sui quali si regge fortemente l' economia, non solo del territorio, ma dell' intero paese. Per il lavoro la navigabilità della laguna è un obiettivo irrinunciabile e per questo siamo al fianco della nostra struttura territoriale, dei lavoratori, delle imprese e dell' Autorità di Sistema Portuale». «Il governo, quindi - conclude Colombo - ancora una volta è messo alla prova, con la speranza che riesca a dare fattibilità alle promesse ed agli impegni affinché **Venezia** possa mantenere la sua spiccata vocazione commerciale e non venga tagliata fuori dai grandi traffici internazionali».

**informARE**  
Il quotidiano on line per gli operatori e gli utenti del Venezia

16 gennaio 2020

**Filt Cgil, per il rilancio del porto di Venezia il governo rispetti gli impegni sul protocollo fanghi**  
Colombo: «tutto pronto per i dragaggi, ma nulla si muove»

Filt Cgil sollecita il governo il governo a rispettare gli impegni sul protocollo fanghi per consentire il rilancio del porto di Venezia. «Siamo - denuncia il segretario nazionale dell'organizzazione sindacale, Natale Colombo - ancora fermi alle promesse, mentre i grandi competitors lasciano il porto». La situazione - spiega - «continua ad essere paradossale: da mesi - sottolinea Colombo - è tutto pronto per i dragaggi ma nulla si muove».

«L'imperativo - prosegue il dirigente nazionale della Filt Cgil - è che bisogna assolutamente accelerare la firma del Protocollo fanghi e contemporaneamente lavorare per il Piano morfologico della laguna tenendo nel giusto equilibrio ambiente e lavoro. Un combinato disposto imprescindibile a cui restano aggrappate le speranze di mantenere vivo il porto».

«Bisogna - chiede Colombo - rapidamente tornare al pescaggio di 11,50 metri per garantire la ripresa ed il consolidamento, nonché la crescita dei traffici lagunari sui quali si regge fortemente l'economia, non solo del territorio, ma dell'intero paese. Per il lavoro la navigabilità della laguna è un obiettivo irrinunciabile e per questo siamo al fianco della nostra struttura territoriale, dei lavoratori, delle imprese e dell'Autorità di Sistema Portuale».

«Il governo, quindi - conclude Colombo - ancora una volta è messo alla prova, con la speranza che riesca a dare fattibilità alle promesse ed agli impegni affinché Venezia possa mantenere la sua spiccata vocazione commerciale e non venga tagliata fuori dai grandi traffici internazionali».

**Leggi le notizie in: [Domenica Acrobati Mondini](#) [Incontri al servizio gratuito](#)**

Data di fine albergo	Data di arrivo	Data di partenza	
Prodotto	16	17	Cerca
Sist. Anticamere	2020	2020	

Indice • Privacy policy • Inviare notizia

informARE - Piazza Marconi 1/2 - 00122 Genova - ITALIA  
tel. 010-2402122 - fax 010-2516700 - e-mail

**Porto Venezia incontra direttore quotidiano Guangming daily**

L' **Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale** ha ricevuto ieri una nutrita delegazione del quotidiano cinese Guangming Daily, guidata dal Direttore Zhang Zheng e composta dal caporedattore della redazione esteri Xiao Lianbing, dalla sua vice Tan Limin e dal corrispondente in Italia Chen Xiaochen. I vertici della prestigiosa testata hanno interloquito con Stefano Bonaldo, Responsabile della segreteria del presidente e del Segretario Generale, condividendo informazioni relative alla situazione e ai progetti del porto veneziano e hanno espresso il loro interesse a darne notizia ai loro vasto pubblico di lettori. La delegazione di Guangming Daily, quotidiano che può contare su oltre 70 anni di storia e che è tra le principali testate cinesi, si trova in Italia per effettuare una serie di incontri a Milano Venezia Firenze e Roma finalizzati a stringere conoscenze e valutare opportunità di collaborazione con soggetti coinvolti dalla strategia globale della via della seta. Al termine del viaggio in Italia, le uniche altre destinazioni della delegazione in Europa e nel Mediterraneo saranno la Turchia e l' Egitto.

RIPRODUZIONE RISERVATA © Copyright Adnkronos.



## Senza linea diretta i collegamenti marittimi tra Venezia e l'Asia paradossalmente miglioreranno

Nonostante la recente delusione per la scelta di Ocean Alliance di escludere Marghera dalla rotazione del servizio di trasporto marittimo di linea con l'Asia, il porto di Venezia non ha in realtà motivo di abbattersi. Lo scalo, infatti, pare non essere destinato a perdere quote di mercato nel settore del trasporto container per effetto di questa scelta. Cosco Shipping Italy, la società che a tutti gli effetti rappresenta nel nostro paese il vettore marittimo cinese finito sulle prime pagine dei giornali veneziani per la presunta scelta di abbandonare Venezia, si è affrettata a informare infatti il mercato che non cambierà nulla. Anzi, forse il servizio migliorerà persino. Nella nota della compagnia di navigazione è scritto: In seguito ad alcune informazioni fuorvianti apparse sulla stampa, gradiamo riconfermare l'importanza dello scalo di Venezia per Cosco Shipping Lines, che nel 2020 prevede la regolare toccata a Venezia dei due servizi settimanali esistenti: 1) il dedicato PVS (shuttle Venezia/Pireo/Venezia) con una capacità di oltre 1.000 Teu, sia in import che in export, in connessione a Pireo con i molti servizi oceanici Cosco da/per China, Far East, Middle East, India e Pakistan, intra Mediterraneo, Nord Europa e prossimamente per gli Usa East Coast; 2) il servizio AGX, che oltre a Pireo scala direttamente Limassol, Alexandria, Beirut e Izmir. Marco Donati, numero uno di Cosco in Italia, va anche oltre e a SHIPPING ITALY spiega: La linea diretta con l'Asia per via dei pescaggi ridotti ha sempre avuto dei problemi a Venezia, spesso le navi dovevano arrivare scariche e questo significava dover sbarcare le merci prima. Da adesso in poi paradossalmente il servizio migliorerà in primis perché prevediamo di incrementare, raddoppiandola, la capacità del servizio shuttle con il Pireo inserendo una nave da 2.000 Teu. C'è poi un altro aspetto per cui, l'assenza di una linea diretta con l'Asia, potrà quasi rappresentare un vantaggio per lo scalo veneto. In termini di transit time il servizio di Ocean Alliance, una volta raggiunto l'hub di Malta nel Mediterraneo, scalava tre porti in Adriatico (Koper, Trieste e Rijeka) prima di raggiungere Venezia mentre adesso, lo shuttle di Cosco con il Pireo e l'ampia rete di servizi con l'Asia che ogni giorno partono e arrivano dal porto greco, consentiranno persino di ridurre i tempi di viaggio delle merci. Donati conclude sfatando infine il mito dei servizi di linea diretti per il trasporto via mare di container: Tutti i porti li vogliono ma si tratta in realtà di servizi molto lenti, se non altro perché le grandi navi richiedono tempi più lunghi per essere lavorate avendo a bordo un numero significativamente maggiore di container da imbarcare e sbarcare in un numero ridotto di scali. Le navi piccole vengono lavorate molto più in fretta. Insomma il porto di Venezia sembra avere buoni motivi per consolarsi e per non temere lo scippo di volumi e quote di mercato da parte degli scali vicini in Adriatico. Nicola Capuzzo



## Il Secolo XIX (ed. Savona)

Savona, Vado

### La frana delle Funivie è rimasta sospesa sopra l' autostrada

*Il movimento di terra che ha spostato i piloni fermato solo da un muro paramassi La Procura tiene d' occhio la collina di San Lorenzo. I dubbi sulle opere di sicurezza*

Giovanni Ciolina / SAVONA Una ferita, uno squarcio nella collina che non lascia tranquilli, anche se apparentemente tutto sembra sotto controllo. La frana che dalla zona di San Lorenzo ha coinvolto anche alcuni piloni della funivia dei vagonetti che trasportano il carbone dagli alti fondali in porto fino a Ferrania è ben visibile ed è una delle conseguenze più evidenti dei nubifragi di fine novembre. I plinti di due piloni della funivia sono stati spostati e i tralicci crollati. Nubifragi che hanno provocato l' imponente smottamento staccatosi dalla Madonna del Monte e che ha fatto crollare l' omonimo viadotto della corsia nord dell' autostrada Savona -Torino. E sotto tanti aspetti sono molte le similitudini tra le due frane. In entrambi i casi ci ha rimesso la viabilità: bloccata. Il distacco di terra dalla zona della Rusca ha di fatto bloccato il servizio di trasporto del carbone via fune costringendo ad un superlavoro dei mezzi pensati, con conseguente aumento del traffico pesante sulla provinciale del Cadibona, ma soprattutto entrambi i fronti si affacciano su altrettanti tratti autostradali. Se la carreggiata della Savona -Torino è stata travolta, quella della Genova -Savona è stata risparmiata grazie alla presenza di un tunnel paramassi realizzato per evitare che pezzi di carbone trasportati dai vago netti che sovrappassavano l' autostrada potessero cadere e creare problemi al traffico. Nelle scorse settimane il fronte franoso è stato sistemato soprattutto per creare una strada necessaria a col legare un sito abitato dove si trovavano molti animali, ma vista da distante quella ferita nella collina non lascia tranquilli. Preoccupa, anche se al momento non ci sono provvedimenti di alcun tipo. A palazzo di giustizia cadono dalle nuvole di fronte all' eventuale problema, anche se chi si occupa dell' inchiesta sulla frana della Madonna del Monte ha assicurato che un occhio anche a quel fronte lo darà. Ma senza provvedimenti. I rischi per la viabilità sono comunque stati enormi anche per quanto riguarda la A10. Le immagini evidenziano come la massa franosa sarebbe arrivata sulla carreggiata senza la protezione. E che il rischio ci sarebbe ugualmente stato se il fronte si fosse spostato di pochi metri. Per fortuna da parecchie settimane il meteo ha risparmiato il savonese da precipitazioni intense e anche le preoccupazioni si sono attenuate. Ma cosa potrebbe succedere in caso di ulteriori nubifragi? L' area è stata messa in sicurezza? A chi toccherebbe l' opera di risistemazione di quella collina? Si tratta di terreni privati o di zona demaniale o comunque a disposizione di Funivie? Insomma una serie di quesiti che vengono spontanei alla luce di quanto accaduto e soprattutto di fronte a una scena che appare tutt' altro che tranquillizzante. Ovviamente senza fare allarmismi inutili, ma qualche certezza e garanzia di stabilità su quel fronte franoso appare d' obbligo in un momento in cui la rete infrastrutturale ligure e della provincia non lascia tranquilli. -



## Il Secolo XIX (ed. Savona)

Savona, Vado

### Oggi arriva la nave con 10 mila tonnellate di antracite per Cairo

Arriverà oggi alle 17 la nave "Grigory Malov", rinfusiera che trasporta poco meno di diecimila tonnellate di antracite destinate ai parchi di Italiana Coke. Anche questi dovranno essere trasferiti usando i camion in viaggio quotidiano tra Savona e la Valbormida. Il carico di carbone è il primo dell' anno per la cokeria, il secondo che arriva nel porto di Savona dopo quello ordinato da un cementificio. È stato caricato sulla nave battente bandiera panamense nel porto di Costanza, in Romania. Per il momento la staffetta di camion, trenta con un programma di mille viaggi complessivi, non ha provocato particolari disagi al traffico, ma perché il transito è stato diluito e non si sono verificati incidenti o eventi che abbiano mandato in tilt la viabilità. In Comune a Savona e a Cairo resta la preoccupazione: se l' autostrada si blocca, andrebbe in tilt anche la viabilità normale su cui passano i camion del carbone. A partire dal colle di Cadibona.

**SAVONA** **ubik**

**Viabilità, il nuovo allarme**

### La frana delle Funivie è rimasta sospesa sopra l'autostrada

Il presidente di area che ha guidato i lavori fermato solo da un metro palazzina. La Provincia tiene il braccio alzato di Sav. L'opera è in bilico sulle rovine di un'opera

**Scontro Ministero-Regione sui soldi per i vagonetti**

**Viabilità, il nuovo allarme**

**La frana delle Funivie è rimasta sospesa sopra l'autostrada**

**Scontro Ministero-Regione sui soldi per i vagonetti**

**Viabilità, il nuovo allarme**

## Il Secolo XIX (ed. Savona)

Savona, Vado

### Scontro Ministero -Regione sui soldi per i vagonetti

Sorpresa dall' incontro romano. L' assessore chiarisce: «Sono finanziamenti destinati agli enti locali non a una infrastruttura dello Stato come Funivie»  
Giovanni Vaccaro / SAVONA Restano in bilico i quattro milioni di euro per rimettere in sesto gli impianti di Funivie Spa, danneggiati dal mal tempo. Ma la somma, che il Ministero delle Infrastrutture e Trasporti ha promesso, secondo i funzionari dello stesso Mit dovrebbe essere anticipata da Regione Liguria e Protezione civile. La via più breve per ripristinare il **sistema** di trasporto fra il porto di Savona e i depositi di Cairo è diventata argomento di scontro. Dopo il tavolo tecnico a Roma tra i funzionari ministeriali e Paolo Cervetti, amministratore delegato del gruppo Italiana Coke (di cui Funivie fa parte), accompagnato da Gianluigi Miazza (progetti speciali) e Marco Bogliaccino (direttore di esercizio di Funivie), in Regione l' assessore Giacomo Giampedrone è saltato dalla poltrona: «Non è possibile l' anticipo delle risorse come richiesto, si tratta di finanziamenti inseriti in un' ordinanza per la copertura delle somme urgenze destinate agli enti locali e non a un' infrastruttura dello Stato come Funivie. Peraltro, nessuno ci ha inviato un elenco degli inventi urgenti per questa infrastruttura e pertanto non ne siamo a conoscenza». Prima della dura presa di posizione della Regione, Cervetti ha chiesto al Mit un percorso che abbracci anche sostenibilità e sviluppo del porto: «Il **sistema** per teleferica è in primis legato alla portualità rinfusiera del Tirreno». La richiesta non è diretta ed esplicita, si parla di "ampliare il quadro convenzionale esistente", ma l' obiettivo è cercare un coinvolgimento dell' **Autorità** di **sistema portuale**. Un' ipotesi che a Palazzo San Giorgio lascia perplessi, poiché l' Authority diventerebbe nello stesso tempo controllore e gestore associato di un impianto e di un' azienda. Però l' ultima parola spetta sempre al Ministero, che potrebbe trovare una soluzione che concili leggi ed esigenze. Il sostegno agli 87 lavoratori, che non usufruiscono in automatico della cassa integrazione, azienda e Mit stanno aspettando la pronuncia del Ministero del Lavoro dopo l' incontro dell' 8 gennaio con i sindacati.





### Funivie, l' assessore regionale Giampedrone: "Il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti modifichi l' ordinanza e stanzi risorse apposite"

*L' assessore alla Protezione civile risponde alla richiesta inviata dal MIT e dall' azienda a Regione Liguria, affinché metta a disposizione 4 milioni di euro per Funivie a seguito degli ultimi danni subiti per il maltempo*

" Ci chiediamo come fa il Ministero delle Infrastrutture e i Trasporti a organizzare riunioni senza la partecipazione della Protezione civile regionale e del commissario straordinario per l' emergenza maltempo. Il Gabinetto del Ministro dovrebbe sapere comunque che non è possibile la prassi dell' anticipo delle risorse come richiesto al commissario straordinario per l' emergenza, in quanto si tratta di finanziamenti inseriti in un' ordinanza per la copertura delle somme urgenze destinate agli enti locali (comuni, province e regione) e non certo ad un' infrastruttura dello stato come Funivie. Peraltro, nessuno fino ad oggi ci ha inviato un elenco degli inventi urgenti per questa infrastruttura e pertanto non ne siamo neanche a conoscenza ." Risponde così l' assessore regionale alla Protezione civile Giacomo Giampedrone alla richiesta inviata dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e dall' azienda a Regione Liguria, affinché metta a disposizione 4 milioni di euro per Funivie a seguito degli ultimi danni subiti per il maltempo. " Semmai deve essere il MIT - continua Giampedrone - a chiedere al commissario di poter inserire un elenco di opere riguardanti questa importante infrastruttura che, ad oggi, nessuno conosce. E sempre il Ministero deve provvedere a stanziare le relative risorse da inserire nella contabilità speciale così da poter usufruire del regime derogatorio delle norme previsto dall' ordinanza di protezione civile. A questo proposito c' è già un precedente da parte dell' **Autorità di Sistema** del Mar Ligure Occidentale, per la mareggiata del 2018 quando ci si era dotati di una tale procedura specifica con lo stanziamento delle risorse da parte dell' **Autorità** stessa ". News collegate: Funivie, incontro tecnico al Ministero dei Trasporti: nuova ipotesi di percorso e impegno per sostegno a lavoratori e ripristino degli impianti - 16-01-20 18:42.





## Il Secolo XIX (ed. Savona)

Savona, Vado

### Toti arriva in Provincia per il summit sulle strade

La Carcare-Predosa necessaria per il territorio. A ribadirlo sarà il Comune di Cairo, oggi, nel vertice convocato a Palazzo Nervi dal presidente della Provincia, Pierangelo Olivieri, in sinergia con la Regione. Parteciperanno, infatti, il presidente della Regione Giovanni Toti, gli assessori regionali Giampedrone e Mai, il prefetto Antonio Cananà, e l' **Autorità Portuale**. Pur incentrato sui danni alluvionali, l' incontro sarà occasione «per ribadire al governo le necessità imprescindibili di un comprensorio dove le emergenze legate alla viabilità post alluvione rischiano di far collassare l' intero comparto economico». E per questo il sindaco di Cairo, Paolo Lambertini, è deciso a porre l' accento sulla Carcare-Predosa, «ma si dovrà essere molto chiari: non dovrà essere un "cavallo di Troia" per la campagna elettorale delle regionali, come ciclicamente succede con il nuovo carcere savonese. Si deve definire se è un' opera ritenuta utile e in base a questo tracciare un percorso per ottenere che abbia l' attenzione del governo». Ma i sindaci partono già divisi sul progetto.

**22 SAVONA VAL BORMIDA**

### In auto con figlio piccolo e coca Arrestato corriere albanese

(parato da sei civilisti a bordo del pullman) di un'auto di un corriere albanese. Il pullman era diretto a Genova e trasportava un gruppo di turisti. L'auto è stata fermata dai carabinieri di Savona. Il conducente, un albanese di 35 anni, è stato arrestato con un figlio di 4 anni e una quantità di cocaina. L'auto è stata sequestrata e il conducente è stato trasferito in carcere.

### Nuovo polo crematorio, assegnato l'appalto

Il Comune di Cairo ha assegnato l'appalto per la costruzione di un nuovo polo crematorio. L'appalto è stato vinto da una ditta locale. Il polo sarà costruito in un'area adiacente al cimitero. La costruzione è prevista per il prossimo anno.

### Cade in porto e va in coma imprenditore condannato

Un imprenditore di Savona è caduto in porto e si è ferito gravemente. L'incidente è avvenuto durante una gita in barca. L'imprenditore è stato trasportato in ospedale e si trova in coma. L'incidente è stato causato da un cedimento della barca.

### Caserte dell'acqua distrutte dai vandali

Le caserte dell'acqua di Savona sono state distrutte dai vandali. I vandali hanno rotto le caserte e hanno gettato l'acqua. Le caserte sono state sostituite e l'acqua è tornata a scorrere.

### L'ex fidanzata lo picchia e lui si baricca in bagno

Un uomo di Savona è stato picchiato dalla sua ex fidanzata. L'incidente è avvenuto in un appartamento. L'uomo si è rifugiato in bagno e ha barricato la porta. La polizia è intervenuta e ha arrestato la donna.

### La flinta ricevuta ticket del furbetto della sosta

Un furbetto della sosta di Savona è stato punito. Il furbetto aveva ricevuto un ticket di sosta e aveva pagato il ticket. Il furbetto è stato arrestato e ha pagato una multa.

# La Stampa (ed. Savona)

Savona, Vado

INCONTRO in provincia con amministratori e prefetto

## Lambertini all' attacco sulla Carcare-Predosa

Il sindaco oggi tornerà a ribadire l' importanza dell' opera

mauro camoirano cairo m. La Carcare-Predosa necessaria per il territorio. A ribadirlo sarà il Comune di Cairo, oggi, nel vertice convocato a Palazzo Nervi dal presidente della Provincia, Pierangelo Olivieri, in sinergia con la Regione. Parteciperanno, infatti, il presidente della Regione Giovanni Toti, gli assessori regionali Giampedrone e Mai, il prefetto Antonio Cananà, e l' **Autorità Portuale**. Pur incentrato sui danni alluvionali, l' incontro sarà occasione «per ribadire al governo le necessità imprescindibili di un comprensorio dove le emergenze legate alla viabilità post alluvione rischiano di far collassare l' intero comparto economico». E per questo il sindaco di Cairo, Paolo Lambertini, è deciso a porre l' accento sulla Carcare-Predosa, «ma si dovrà essere molto chiari: non dovrà essere un "cavallo di Troia" per la campagna elettorale delle regionali, come ciclicamente succede con il nuovo carcere savonese. Si deve definire se è un' opera ritenuta utile e in base a questo tracciare un percorso per ottenere che abbia l' attenzione del governo». Ma si inizia già divisi in due scuole di pensiero, tra chi, come i sindaci valbormidesi, optano per la versione originaria, ovvero appunto la Carcare-Predosa (60 chilometri, di cui 40 in provincia di Alessandria e 20 in provincia di Savona, dalla A26 a sud-ovest di Predosa, sino all' innesto sull' autostrada A6), e chi, come i sindaci intervenuti nel Consiglio straordinario promosso ad Alassio, citiamo tra tutti il primo cittadino di Imperia Claudio Scajola, che ritengono prioritario l' allungamento dell' infrastruttura ad Albenga, con un tracciato di ulteriori 35 chilometri ». - © RIPRODUZIONE RISERVATA Della bretella autostradale si parla ormai da decenni.

MAURO CAMOIRANO

The collage includes a newspaper clipping with the headline "Lambertini all'attacco sulla Carcare-Predosa" and a sub-headline "Il sindaco oggi tornerà a ribadire l'importanza dell'opera". Below the clipping is a photograph of a modern interior space, likely a courtroom or a public building. At the bottom are two advertisements for MAICO batteries, one showing a battery being inserted into a device and another showing a battery with a red 'X' over it, indicating a comparison or warning.

### Maltempo ed emergenze: il governatore Toti arriva a Savona per fare il punto della situazione

*L' appuntamento è per domani, venerdì 17 gennaio, alle 13.00 presso la Sala Consiglio di Palazzo Nervi, sede della Provincia di Savona*

Domani, venerdì 17 gennaio, alle 13.00 presso la Sala Consiglio di Palazzo Nervi, sede della Provincia di Savona (via Sormano 12) il presidente della Regione Liguria Giovanni Toti, insieme agli assessori alla Protezione civile Giacomo Giampedrone e all' Agricoltura Stefano Mai, incontrerà i sindaci e le istituzioni locali del savonese per fare il punto sui danni provocati dall' emergenza maltempo dell' autunno scorso. Interverranno, tra gli altri, anche il presidente della Provincia di Savona Pierangelo Olivieri, il prefetto Antonio Cananà, il presidente dell' **Autorità Portuale** di **Sistema** del Mar Ligure Occidentale Paolo Emilio Signorini e i rappresentanti delle associazioni di categoria. Saranno presenti parlamentari e consiglieri regionali del territorio.



## Il Secolo XIX

Genova, Voltri

Dall'Its di Albaro escono ogni anno 120 ufficiali, con risultati occupazionali superiori al 90%. In funzione anche le sedi operative di Arenzano e Lavagna

### Un giorno all' Accademia della Marina mercantile «Così da Genova si impara a entrare in ogni porto»

Francesca Forleo Imotori rombano, sul ponte di comando di Villa Candida ad Albaro, mentre una nuvola nera, simile a quella di Fantozzi, offusca la moschea che si vede entrando nel porto di Istanbul. «Niente di grave, si alzano un pochino le onde, ma siamo in porto, più di tanto il mare non si agita», dice il comandante Giorgio Pitacco, 79 anni, conoscitore di mille rotte. «Ora blocco la guida a distanza così il collega nell' altra stanza non ci comanda più». Benvenuti all' Istituto tecnico superiore dell' Accademia Italiana della Marina mercantile di Genova, la scuola che forma ufficiali e personale di bordo. Dall' hotellerie di bordo, settore in partnership con Costa Crociere in cui è specializzata la sede di Arenzano (con tanto di foresteria per chi viene da fuori), al personale specializzato nelle attività di accoglienza sulle navi da crociera e di trasporto passeggeri Msc che si formano a Lavagna, non c' è quasi figura che non abbia un corso dedicato. Compresi ferrovieri. «Perché, in fondo, nei porti ci sono anche le ferrovie - dice la direttrice, Paola Vidotto - e se una patente ferroviaria presa sul mercato costa 20 mila euro, qui si prende gratis. Anche la frequenza ai corsi non si paga. Gli studenti fuori sede - tranne alcune figure particolarmente ricercate, come i pasticceri di bordo - pagano soltanto l' alloggio». LE DINAMICHE «In alcuni casi fatichiamo a trovare candidati - confida Vidotto - eppure abbiamo una percentuale di occupazione del 90%, proprio perché i corsi vengono organizzati sulla base delle necessità delle aziende (nel nostro caso, per citarne alcuni, Costa L' Accademia Italiana della Marina Mercantile nasce a Genova nel 2005 con lo scopo di offrire alta formazione e training in ambito marittimo e viene riconosciuta come Fondazione ITS (Istituto Tecnico Superiore) nel 2011 con la denominazione di "Fondazione Istituto tecnico superiore per la mobilità sostenibile - Settori trasporti marittimi e pesca" La formazione specialistica è mirata verso occupazioni ad alto contenuto professionale e tecnologico, sulla base dei fabbisogni delle imprese dei settori interessati e in particolare nelle aree strategiche del marittimo e della logistica. L' Accademia è ente di formazione specializzato nella preparazione degli ufficiali di macchina e di coperta Nel 2016 viene aperta la nuova sede operativa di Arenzano e nel 2017 quella di Lavagna. Le due sedi sono le prime strutture in Italia ad essere dedicate esclusivamente alla formazione di tecnici superiori professionisti dell' hotellerie di bordo e di figure specializzate nelle attività di accoglienza sulle navi da crociera e di trasporto passeggeri Tecnico superiore per la mobilità delle persone e delle merci Tecnico superiore della logistica e dei trasporti Agente polifunzionale nel trasporto ferroviario Tecnico superiore middle manager di bordo Tecnico superiore multimediale digitale di bordo Tecnico superiore della ristorazione pasticciere/ panettiere di bordo Tecnico superiore dell' ospitalità di bordo cupazione. Tra i nostri partner c' è anche Fincantieri, per cui formiamo personale da occupare a terra». Ma torniamo sul ponte di comando, per capire come e cosa si studia dentro la magnifica villa di fine Ottocento, nel cuore di Albaro, dove si "fanno i marinai". Il ponte di comando simulato si trova nel piano interrato della villa a tre livelli di via Ode rico. Gli allievi si presentano a scuola in divisa. «Ciascuno ha la sua: cuochi, hostess, ufficiali», chiosa la direttrice. «Nella sala di comando gli allievi si esercitano a condurre la nave in gruppo, normalmente in azione ci sono no davv realistiche. Pensate che la m gresso n porto di Dover, in ghilterra, mmerso



na nebia: mi piace fare esercitare gli allievi a muoversi con prudenza tra i banchi. Ecco, l' ho fatta tante volte questa simulazione che



## Il Secolo XIX

Genova, Voltri

---

quando l'estate scorsa sono entrato per la prima volta in quel porto, dopo essere partito in nave da Calais, in Francia, lo conoscevo a menadito e mi sembrava di esserci già stato». All'Accademia mercantile si tengono corsi - a 400 allievi. Il target sono i diplomati del Nautico, del Turistico e dell'Alberghiero ma, ultimamente, sono tanti anche gli studenti del Linguistico che scelgono la via del mare. Numeri a parte, sono quelli dei professionisti adulti che frequentano i corsi di formazione e aggiornamento della sezione internazionale. UNA SCELTA DI VITA oltre 200 ufficiali formati dal 2015, per un totale di 50 edizioni oltre 180 ufficiali formati dal 2015, per un totale di 44 edizioni (per coloro che non possiedono un diploma specifico a indirizzo nautico e intendono intraprendere la carriera di ufficiale della Marina mercantile): obbligatori per legge per gli ufficiali di Marina mercantile che vogliono raggiungere o mantenere posizioni apicali nella gerarchia di bordo, come Ufficiali, Primi ufficiali, Comandanti e Direttori di macchina le palermitana di 20 anni. «Siamo qui perché amiamo il mare pur sapendo che sarà una vita difficile, specialmente per chi navigherà sulle navi da carico dove, a differenza di quelle da crociera, finito il turno non ci sono svaghi, solo una grande solitudine in cabina», spiega il ventenne savonese Samuele China glia. «Nonostante le difficoltà, non avrei potuto scegliere altra vita - aggiunge il sanremese Davide Mauro, anche lui ventenne - sono cresciuto con il mare negli occhi e mio padre faceva il pescatore, quindi è tutta la vita che sono abituato a stare a bordo e in mezzo al mare». L'Accade «Il 5 per cento degli allievi sono donne - dice Vidotto - e normalmente le ragazze arrivano più motivate agli studi rispetto ai colleghi maschi». Ai corsi per ufficiali si accede per concorso. «Per i diplomati del Nautico la.

## Incontro Confetra-De Micheli: Emergenza infrastrutture di Piemonte e Liguria bloccano il sistema portuale

16 Jan, 2020 Incontro ROMA- L 'emergenza infrastrutturale di Liguria e Piemonte sta rendendo ormai quasi impossibile operare servizi di trasporto merce, soprattutto su gomma, da e verso il sistema portuale Ligure - Questo è stato l' oggetto dell' incontro svolto a Roma, presso la sede del MIT, tra i vertici di Confetra (CONFEDERAZIONE GENERALE ITALIANA DEI TRASPORTI E DELLA LOGISTICA) e il ministro De Micheli . «Per non parlare dei Trasporti eccezionali, ormai completamente paralizzati anche nel Nordest, con grave danno anzitutto per l' industria italiana impossibilitata ormai a esportare intere tipologie di manufatti » queste le parole di Guido Nicolini, presidente di Confetra . A queste difficoltà, ha inoltre aggiunto il presidente della Confederazione, si aggiungono quelle di portata internazionale dall' ostracismo austriaco rispetto ai transiti del Brennero agli atteggiamenti francesi rispetto a Colle Tenda e fino alla Brexit che, per diverse ragioni, finiscono tuttavia per produrre il medesimo effetto di incertezza sui costi, sui contratti e sui servizi. « Con le AdSP ancora sotto scacco di procedura infrazione UE per il tema della tassazione , un dossier BER che rischia di consegnare l' industria logistica italiana a pochi oligopoli verticali , con una organizzazione del ciclo operativo nei magazzini da ridisegnare all' insegna della regolarità e della sana competizione di mercato, ci pare chiaro che serva una visione di po-litica industriale per il settore, profondamente innovativa e integrata, capace di parlare all' intera supplychain logistica che, in Italia, con 110 mila imprese e oltre un milione di addetti rappresenta il secondo contribuente del PIL Nazionale 9% -dopo la manifattura »- ha concluso Nicolini. Concetto ribadito dalla vice presidente vicaria della Confederazione, Silvia Moretto : «Oggi arriva più merce, in meno **porti**, da lavorare in meno tempo. E' uno degli effetti fisici di gigantismo navale e concentra-zioni. L' 80% dei TEUS in Italia arrivano in 5 scali, su vettori più grandi e con meno toccate. Paradossalmente innovazioni preziose come il preclearing, che velocizza ulteriormente lo sbarco, se non poste dentro una filiera efficiente e coordinata, finiscono per accrescere lo stress operativo sull' intera catena di movimentazione e distribuzione. Il tema del congestionamento dei principali nodi del Paese è un tema che necessita di una regia nazionale : riguarda committenza manifatturiera, armatori, terminalisti, Autorità di regolazione e governance della portualità, Autorità dedicate ai controlli sulla merce, spedizionieri, e i cui effetti distortivi si abbattono poi sull' ultimo anello, l' autotrasporto. Di fronte a un fenomeno sistemico non bastano Tavoli bilaterali e risposte parziali esclusivamente di natura finanziaria, serve una visione di insieme del ciclo logistico ». Confetra ha chiesto pertanto a De Micheli di riattivare il Tavolo per la Legalità , di riprendere gli incontri del Tavolo per lo sviluppo del Cargo Aereo , di con-vocare l' Organismo di Partenariato della Logistica e dei Trasporti « per poter finalmente avere dei luoghi istituzionali permanenti e strutturati dove sviluppare, su tutti questi temi e per tutti i segmenti della filiera, un con-fronto quotidiano tra operatori di mercato e decisori pubblici » queste le conclusioni di Nicolini.



## Laghezza (Confetra Liguria) fa scattare l' allarme, autotrasporto verso la resa dei conti finale

(FERPRESS) - **Genova**, 16 GEN - Tremila mezzi che ogni giorno trasportano containers da e per il **porto** di **Genova**, altri 1500 da e per La Spezia e in prospettiva più di un migliaio da e per il nuovo terminal container di Savona Vado. Piaccia o non piaccia è questa la realtà e pensare di poter dirottare in tempi brevi una parte significativa di questi numeri dalla strada alla rotaia significa cavalcare un' utopia. Il problema è quindi un altro: come gestire questo flusso di mezzi nella maniera più efficiente possibile date le infrastrutture esistenti e come supportare l' autotrasporto in un momento particolarmente critico. A scendere in campo commentando il recente grido di allarme lanciato dalle associazioni dell' autotrasporto circa la congestione del nodo logistico di **Genova** e i tempi di attesa per il ritiro dei container in **porto** è Alessandro Laghezza, Presidente di Confetra Liguria. Superando le barriere di contrapposizione e di interesse fra categorie e in particolare fra i rappresentanti della merce, gli spedizionieri e l' autotrasporto, Laghezza ha denunciato i rischi che una sottovalutazione dei problemi, oggi di sopravvivenza, dell' autotrasporto potrebbe porre all' intero sistema logistico

e in definitiva economico italiano. Con una rete infrastrutturale che denuncia invecchiamento, incuria e perdita di affidabilità e la contemporanea concentrazione dei traffici indotta dal gigantismo navale, l' intero sistema logistico e quindi tutte le componenti che ne fanno parte, dagli armatori ai terminal sino alle industrie e alle catene distributive della merce, sono chiamati oggi a un riflessione complessiva e a una presa di coscienza seria. Con l' 85% dei container sbarcati e imbarcati nei porti italiani che viene trasportato su strada, la logica del "laissez faire" potrebbe - secondo il Presidente di Confetra Liguria - sortire conseguenze disastrose, quando invece è urgente che tutti si facciano carico di questi problemi, tentino di risolverli e intervengano in modo condiviso sull' emergenza. Vale per la congestione di **Genova**, vale per le autostrade del mare, vale per tutti i disservizi che colpiscono le imprese di autotrasporto, costringendole a pagare un conto danni derivanti dai tempi di attesa, dalla mancata effettuazione di più viaggi nella stessa giornata e dall' impossibilità di recuperare dal mercato i danni e i maggiori costi derivanti dalla crisi infrastrutturale e non solo da quella. È impensabile che i trasportatori possano farsi carico da soli di tutte le inefficienze del sistema; tutte le componenti pubbliche e private devono farsi parte attiva di un percorso che vada dalla gestione dell' attuale fase di emergenza sino alla condivisione di un percorso di crescita e valorizzazione dell' autotrasporto come componente fondamentale del sistema logistico italiano. "Tutti - conclude Alessandro Laghezza - scommettiamo per il futuro sulla ferrovia e su forme eco-compatibili di trasporto, ma nascondersi dietro a messaggi e proclami utopici non produrrà alcun spostamento di merci dalla strada ai binari, materializzando solo il fantasma di un' economia nazionale in black out a causa della crisi di quelle aziende di trasporto su strada che ne rappresentano il fondamentale apparato circolatorio".





## Genova24

Genova, Voltri

## Confetra Liguria, nodo di Genova e rincari: "Autotrasporto alla resa dei conti"

*Laghezza: "La congestione di Genova e gli aumenti sulle autostrade del mare spingono il trasporto su gomma verso una crisi che danneggerà tutto il sistema Italia"*

**Genova**. 'Tremila mezzi che ogni giorno trasportano container da e per il porto di **Genova**, altri 1500 da e per La Spezia e in prospettiva più di un migliaio da e per il nuovo terminal container di Savona Vado. Piaccia o non piaccia è questa la realtà e pensare di poter dirottare in tempi brevi una parte significativa di questi numeri dalla strada alla rotaia significa cavalcare un' utopia. Il problema è quindi un altro: come gestire questo flusso di mezzi nella maniera più efficiente possibile date le infrastrutture esistenti e come supportare l' autotrasporto in un momento particolarmente critico'. A scendere in campo commentando il recente grido di allarme lanciato dalle associazioni dell' autotrasporto circa la congestione del nodo logistico di **Genova** e i tempi di attesa per il ritiro dei container in **porto** è Alessandro Laghezza, Presidente di Confetra Liguria. Superando le barriere di contrapposizione e di interesse fra categorie e in particolare fra i rappresentanti della merce, gli spedizionieri e l' autotrasporto, Laghezza ha denunciato i rischi che una sottovalutazione dei problemi, oggi di sopravvivenza, dell' autotrasporto potrebbe porre all' intero sistema logistico e in definitiva economico italiano. 'Con una rete infrastrutturale che denuncia invecchiamento, incuria e perdita di affidabilità e la contemporanea concentrazione dei traffici indotta dal gigantismo navale, l' intero sistema logistico e quindi tutte le componenti che ne fanno parte, dagli armatori ai terminal sino alle industrie e alle catene distributive della merce, sono chiamati oggi a un riflessione complessiva e a una presa di coscienza seria', si legge nella nota. 'Con l' 85% dei container sbarcati e imbarcati nei porti italiani che viene trasportato su strada, la logica del 'laissez faire' potrebbe - secondo il Presidente di Confetra Liguria - sortire conseguenze disastrose, quando invece è urgente che tutti si facciano carico di questi problemi, tentino di risolverli e intervengano in modo condiviso sull' emergenza. Vale per la congestione di **Genova**, vale per le autostrade del mare, vale per tutti i disservizi che colpiscono le imprese di autotrasporto, costringendole a pagare un conto danni derivanti dai tempi di attesa, dalla mancata effettuazione di più viaggi nella stessa giornata e dall' impossibilità di recuperare dal mercato i danni e i maggiori costi derivanti dalla crisi infrastrutturale e non solo da quella. È impensabile che i trasportatori possano farsi carico da soli di tutte le inefficienze del sistema; tutte le componenti pubbliche e private devono farsi parte attiva di un percorso che vada dalla gestione dell' attuale fase di emergenza sino alla condivisione di un percorso di crescita e valorizzazione dell' autotrasporto come componente fondamentale del sistema logistico italiano'. 'Tutti - conclude Alessandro Laghezza - scommettiamo per il futuro sulla ferrovia e su forme eco-compatibili di trasporto, ma nascondersi dietro a messaggi e proclami utopici non produrrà alcun spostamento di merci dalla strada ai binari, materializzando solo il fantasma di un' economia nazionale in black out a causa della crisi di quelle aziende di trasporto su strada che ne rappresentano il fondamentale apparato circolatorio'.



## Informazioni Marittime

Genova, Voltri

### Congestione autotrasporto, Confetra Liguria preoccupata

*Tremila mezzi pesanti intorno a Genova, 1,500 intorno a La Spezia. Tutti i giorni. Laghezza: "Diamoci da fare. Spostare tutto su ferrovia è un' utopia"*

Tremila mezzi che ogni giorno movimentano container attraverso il **porto di Genova**. Altri 1,500 attraverso La Spezia e in prospettiva più di un migliaio in uscita e ingresso dal nuovo terminal container di Savona Vado. «Piaccia o non piaccia è questa la realtà e pensare di poter dirottare in tempi brevi una parte significativa di questi numeri dalla strada alla rotaia significa cavalcare un' utopia. Il problema è un altro, come gestire questo flusso di mezzi nella maniera più efficiente possibile date le infrastrutture esistenti e come supportare l' autotrasporto in un momento particolarmente critico». Per il presidente di Confetra Liguria, Alessandro Laghezza, la sfida logistica dei prossimi mesi per l' area industriale del Nord Ovest Italia è questa. Laghezza interviene sulle difficoltà della circolazione dei mezzi pesanti soprattutto nel nodo logistico di **Genova**, con lunghi tempi di attesa per il ritiro dei container. Al di là della competizione tra rappresentanti della merce, spedizionieri e autotrasportatori, Laghezza ha denunciato i rischi che una sottovalutazione dei problemi di quest' ultimo metterebbe in crisi il sistema logistico e in definitiva quello economico italiano. Secondo Laghezza, «con una rete infrastrutturale che denuncia invecchiamento, incuria e perdita di affidabilità e la contemporanea concentrazione dei traffici indotta dal gigantismo navale, l' intero sistema logistico e quindi tutte le componenti che ne fanno parte, dagli armatori ai terminal sino alle industrie e alle catene distributive della merce, sono chiamati oggi a un riflessione complessiva e a una presa di coscienza seria». Con l' 85 per cento dei container sbarcati e imbarcati nei porti italiani che viene trasportato su strada, la logica del lasciar fare potrebbe, secondo il presidente di Confetra Liguria, sortire conseguenze disastrose, quando invece è urgente che tutti si facciano carico di questi problemi. «Vale - spiega - per la congestione di **Genova**, per le autostrade del mare, per tutti i disservizi che colpiscono le imprese di autotrasporto, costringendole a pagare un conto danni derivanti dai tempi di attesa, dalla mancata effettuazione di più viaggi nella stessa giornata e dall' impossibilità di recuperare dal mercato i danni e i maggiori costi derivanti dalla crisi infrastrutturale e non solo da quella. È impensabile che i trasportatori possano farsi carico da soli di tutte le inefficienze del sistema; tutte le componenti pubbliche e private devono farsi parte attiva di un percorso che vada dalla gestione dell' attuale fase di emergenza sino alla condivisione di un percorso di crescita e valorizzazione dell' autotrasporto come componente fondamentale del sistema logistico italiano. Tutti - conclude Laghezza - scommettiamo per il futuro sulla ferrovia e su forme eco-compatibili di trasporto, ma nascondersi dietro a messaggi e proclami utopici non produrrà alcun spostamento di merci dalla strada ai binari, materializzando solo il fantasma di un' economia nazionale in black out a causa della crisi di quelle aziende di trasporto su strada che ne rappresentano il fondamentale apparato circolatorio». - credito immagine in alto.



## Congestione Genova, Laghezza (Confetra): "Trasporto su gomma verso crisi"

**GENOVA** - "La congestione di **Genova** e i rincari sulle autostrade del mare spingono il trasporto su gomma verso una crisi che danneggerà tutto il Sistema-Italia. Tremila mezzi che ogni giorno trasportano containers da e per il **porto di Genova**, altri 1500 da e per La Spezia e in prospettiva più di un migliaio da e per il nuovo terminal container di Savona Vado". A scendere in campo commentando il recente grido di allarme lanciato dalle associazioni dell' autotrasporto circa la congestione del nodo logistico di **Genova** e i tempi di attesa per il ritiro dei container in **porto** è Alessandro Laghezza , Presidente di Confetra Liguria. "Piaccia o non piaccia è questa la realtà e pensare di poter dirottare in tempi brevi una parte significativa di questi numeri dalla strada alla rotaia significa cavalcare un' utopia. Il problema è quindi un altro: come gestire questo flusso di mezzi nella maniera più efficiente possibile date le infrastrutture esistenti e come supportare l' autotrasporto in un momento particolarmente critico", dice Laghezza. Superando le barriere di contrapposizione e di interesse fra categorie e in particolare fra i rappresentanti della merce, gli spedizionieri e l' autotrasporto, Laghezza denuncia i rischi che una sottovalutazione dei problemi, oggi di sopravvivenza, dell' autotrasporto potrebbe porre all' intero sistema logistico e in definitiva economico italiano. "Con una rete infrastrutturale che denuncia invecchiamento, incuria e perdita di affidabilità e la contemporanea concentrazione dei traffici indotta dal gigantismo navale, l' intero sistema logistico e quindi tutte le componenti che ne fanno parte, dagli armatori ai terminal sino alle industrie e alle catene distributive della merce, sono chiamati oggi a un' riflessione complessiva e a una presa di coscienza seria. Con l' 85% dei container sbarcati e imbarcati nei porti italiani che viene trasportato su strada, la logica del "laissez faire" potrebbe - secondo il Presidente di Confetra Liguria - sortire conseguenze disastrose, quando invece è urgente che tutti si facciano carico di questi problemi, tentino di risolverli e intervengano in modo condiviso sull' emergenza". Per Laghezza, "vale per la congestione di **Genova**, vale per le autostrade del mare, vale per tutti i disservizi che colpiscono le imprese di autotrasporto, costringendole a pagare un conto danni derivanti dai tempi di attesa, dalla mancata effettuazione di più viaggi nella stessa giornata e dall' impossibilità di recuperare dal mercato i danni e i maggiori costi derivanti dalla crisi infrastrutturale e non solo da quella. È impensabile che i trasportatori possano farsi carico da soli di tutte le inefficienze del sistema; tutte le componenti pubbliche e private devono farsi parte attiva di un percorso che vada dalla gestione dell' attuale fase di emergenza sino alla condivisione di un percorso di crescita e valorizzazione dell' autotrasporto come componente fondamentale del sistema logistico italiano". "Tutti - conclude Alessandro Laghezza - scommettiamo per il futuro sulla ferrovia e su forme eco-compatibili di trasporto, ma nascondersi dietro a messaggi e proclami utopici non produrrà alcun spostamento di merci dalla strada ai binari, materializzando solo il fantasma di un' economia nazionale in black out a causa della crisi di quelle aziende di trasporto su strada che ne rappresentano il fondamentale apparato circolatorio".

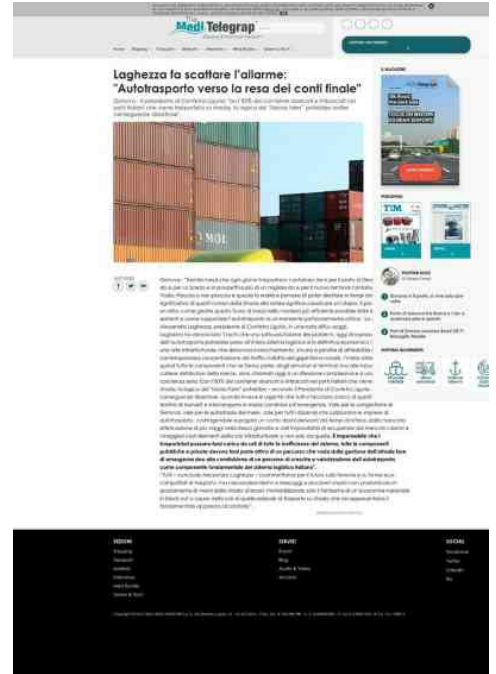


# The Medi Telegraph

Genova, Voltri

## Laghezza fa scattare l' allarme: "Autotrasporto verso la resa dei conti finale"

**Genova** - "Tremila mezzi che ogni giorno trasportano containers da e per il porto di **Genova**, altri 1500 da e per La Spezia e in prospettiva più di un migliaio da e per il nuovo terminal container di Savona Vado. Piaccia o non piaccia è questa la realtà e pensare di poter dirottare in tempi brevi una parte significativa di questi numeri dalla strada alla rotaia significa cavalcare un' utopia. Il problema è quindi un altro: come gestire questo flusso di mezzi nella maniera più efficiente possibile date le infrastrutture esistenti e come supportare l' autotrasporto in un momento particolarmente critico". Lo scrive Alessandro Laghezza, presidente di Confetra Liguria, in una nota diffusa oggi. Laghezza ha denunciato "i rischi che una sottovalutazione dei problemi, oggi di sopravvivenza, dell' autotrasporto potrebbe porre all' intero sistema logistico e in definitiva economico italiano. Con una rete infrastrutturale che denuncia invecchiamento, incuria e perdita di affidabilità e la contemporanea concentrazione dei traffici indotta dal gigantismo navale, l' intero sistema logistico e quindi tutte le componenti che ne fanno parte, dagli armatori ai terminal sino alle industrie e alle catene distributive della merce, sono chiamati oggi a un riflessione complessiva e a una presa di coscienza seria. Con l' 85% dei container sbarcati e imbarcati nei porti italiani che viene trasportato su strada, la logica del 'laissez faire' potrebbe - secondo il Presidente di Confetra Liguria - sortire conseguenze disastrose, quando invece è urgente che tutti si facciano carico di questi problemi, tentino di risolverli e intervengano in modo condiviso sull' emergenza. Vale per la congestione di **Genova**, vale per le autostrade del mare, vale per tutti i disservizi che colpiscono le imprese di autotrasporto, costringendole a pagare un conto danni derivanti dai tempi di attesa, dalla mancata effettuazione di più viaggi nella stessa giornata e dall' impossibilità di recuperare dal mercato i danni e i maggiori costi derivanti dalla crisi infrastrutturale e non solo da quella. È impensabile che i trasportatori possano farsi carico da soli di tutte le inefficienze del sistema; tutte le componenti pubbliche e private devono farsi parte attiva di un percorso che vada dalla gestione dell' attuale fase di emergenza sino alla condivisione di un percorso di crescita e valorizzazione dell' autotrasporto come componente fondamentale del sistema logistico italiano". "Tutti - conclude Alessandro Laghezza - scommettiamo per il futuro sulla ferrovia e su forme eco-compatibili di trasporto, ma nascondersi dietro a messaggi e proclami utopici non produrrà alcun spostamento di merci dalla strada ai binari, materializzando solo il fantasma di un' economia nazionale in black out a causa della crisi di quelle aziende di trasporto su strada che ne rappresentano il fondamentale apparato circolatorio'.



## Informare

Genova, Voltri

### THE Alliance conferma gli scali diretti ai porti di Genova e La Spezia nel proprio network di servizi per il 2020

La sudcoreana HMM affiancherà le compagnie Hapag-Lloyd, ONE e Yang Ming Anche quest' anno **Genova** e La Spezia saranno i soli porti italiani scalati direttamente dal network di servizi di trasporto marittimo containerizzato operati da THE Alliance, il consorzio armatoriale costituito dalla compagnia di navigazione tedesca Hapag-Lloyd, da quella giapponese Ocean Network Express (ONE) e dalla taiwanese Yang Ming a cui ha recentemente ha aderito anche la compagnia sudcoreana Hyundai Merchant Marine (HMM) ( del 1° luglio 2019). L' alleanza armatoriale ha infatti confermato oggi che nella nuova programmazione dei propri servizi di linea che entrerà in vigore il prossimo primo aprile l' Italia sarà presente, così come nel 2019, con i soli due porti liguri, mentre in precedenza le navi del consorzio toccavano anche il **porto** di Livorno (nel 2018 e nel 2017) e il **porto** di Salerno (nel 2018). Nel 2020 il **porto** di **Genova**, così come lo scorso anno, sarà scalato dai servizi MD1 e MD2 che collegano l' Estremo Oriente con il Mediterraneo, mentre il **porto** della Spezia, come nel 2018, sarà incluso nella rotazione del servizio MD2. Nelle schedule relative ai servizi offerti dall' alleanza nel 2017 e nel 2018 i due porti liguri, così come Salerno e Livorno, erano toccati anche dal servizio AL6 che collegava il Mediterraneo con la costa orientale degli USA, rotta che successivamente THE Alliance ha abbandonato. La programmazione dei servizi dell' alleanza per il 2020 è stata annunciata dopo che la statunitense Federal Maritime Commission (FMC) ha autorizzato la compagnia HMM ad aderire alla THE Alliance. Quest' anno nel proprio network di rotte, che sarà costituito da 33 servizi che toccheranno 78 porti rispetto a 29 servizi per 76 porti nel 2019, il consorzio impiegherà complessivamente oltre 280 portacontainer rispetto a 249 navi utilizzate lo scorso anno. La programmazione dei servizi di THE Alliance per il 2020 è la seguente: Asia e Nord Europa FP1: (dalla West Coast), Shimizu, Kobe, Nagoya, Tokyo, Singapore, (canale di Suez), Rotterdam, Amburgo, Le Havre, (canale di Suez), Singapore, Kobe, Nagoya, Tokyo, (verso la West Coast) FE2: Pusan, Shanghai, Ningbo, Yantian, Singapore, (canale di Suez), Southampton, Le Havre, Amburgo, Rotterdam, (canale di Suez), Port Kelang, Pusan FE3: Hong Kong, Xiamen, Kaohsiung, Yantian, (canale di Suez), Rotterdam, Amburgo, Anversa, Southampton, (canale di Suez), Jebel Ali, Singapore, Yantian, Hong Kong FE4: Qingdao, Pusan, Ningbo, Shanghai, Yantian, (canale di Suez), Algeciras, Rotterdam, Amburgo, Anversa, London Gateway, Algeciras, (canale di Suez), Singapore, Qingdao FE5: (dalla West Coast), Laem Chabang, Cai Mep, Singapore, Colombo, (canale di Suez), Rotterdam, Amburgo, Anversa, Southampton, (canale di Suez), Jeddah, Singapore, Laem Chabang, Cai Mep, Hong Kong, Yantian, (verso la West Coast) Asia e Mediterraneo MD1: Qingdao, Pusan, Shanghai, Ningbo, SPRC, Singapore, Jeddah, (canale di Suez), Damietta, Barcelona, Valencia, Tanger Med, **Genova**, Damietta, (canale di Suez), Jeddah, Singapore, SPRC, Qingdao MD2: Pusan, Qingdao, Shanghai, Ningbo, Kaohsiung, SPRC, Singapore, (canale di Suez), Pireo, **Genova**, La Spezia, Fos, **Genova**, Pireo, (canale di Suez), Singapore, SPRC, Pusan MD3: Pusan, Ningbo, Shanghai, SPRC, Singapore, Jeddah, (canale di Suez), Ashdod, Istanbul, Izmit, Aliaga, Mersin, Ashdod, (canale di Suez), Jeddah, Singapore, Kaohsiung, Pusan Asia e Medio Oriente/Mar Rosso AR1 (HMM non parteciperà al servizio): Pusan, Shanghai, Ningbo, Shekou, Singapore, Port Kelang, Jeddah, Aqaba, Sokhna, Jeddah, Singapore, Pusan THE Alliance realizzerà altri tre servizi Asia-Medio Oriente la cui configurazione sarà comunicata prossimamente



Transpacifici, West Coast PN1: Xiamen, Kaohsiung, Ningbo, Nagoya, Tokyo, PNW, Tokyo, Kobe, Nagoya, Xiamen  
PN2: Singapore, Laem Chabang, Cai Mep, Haiphong, Yantian, PNW, Tokyo, Kobe, Singapore PN3: Hong Kong,  
Yantian, Shanghai, Pusan, PNW, Pusan, Kaohsiung, Hong Kong PN4: Qingdao, Ningbo, Shanghai, Pusan, Prince  
Rupert, PNW, Pusan, Kwangyang, Qingdao FP1:



## Informare

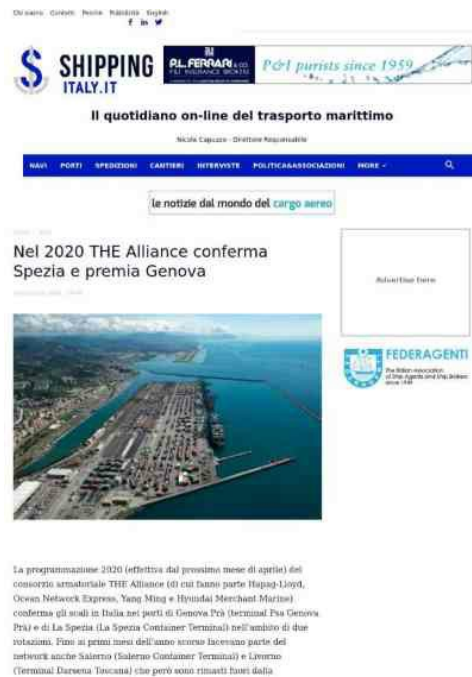
### Genova, Voltri

---

(dall' Europa), Singapore, Kobe, Nagoya, Tokyo, Los Angeles/Long Beach, Oakland, Tokyo, Shimizu, Kobe, Nagoya, Tokyo, Singapore, (verso l' Europa) PS3: Nhava Sheva, Pipavav, Colombo, Port Kelang, Singapore, Cai Mep, Haiphong, Los Angeles/Long Beach, Oakland, Pusan, Shanghai, Ningbo, Shekou, Singapore, Port Kelang, Nhava Sheva PS4: Xiamen, Yantian, Kaohsiung, Keelung, Los Angeles/Long Beach, Oakland, Keelung, Kaohsiung, Xiamen PS5: Shanghai, Ningbo, Los Angeles/Long Beach, Pusan, Shanghai PS6: Qingdao, Ningbo, Pusan, Los Angeles/Long Beach, Oakland, Kobe, Qingdao PS7: (dall' Europa), Jeddah, Singapore, Laem Chabang, Cai Mep, Hong Kong, Yantian, Los Angeles/Long Beach, Oakland, Giappone, Hong Kong, Laem Chabang, Cai Mep, Singapore, Colombo, (verso l' Europa) PS8: Shanghai, Kwangyang, Pusan, Los Angeles/Long Beach, Oakland, Pusan, Kwangyang, Incheon, Shanghai Transpacifici, East Coast (via Panama e canale di Suez) EC1: Xiamen, Kaohsiung, Hong Kong, Yantian, Pusan, Tokyo, (canale di Panama), Manzanillo, Savannah, Jacksonville, Charleston, Norfolk, Manzanillo, (canale di Panama), Panama (porto sul Pacifico), Tokyo, Kobe, Xiamen EC2: Qingdao, Ningbo, Shanghai, Pusan, (canale di Panama), hub nei Caraibi, New York, Wilmington, Savannah, Charleston, hub nei Caraibi, (canale di Panama), Pusan, Qingdao EC3: Ningbo, Shanghai, Pusan, (canale di Panama), hub nei Caraibi, Savannah, Norfolk, Charleston, hub nei Caraibi, (canale di Panama), Panama (porto sul Pacifico), Pusan, Ningbo EC4: Kaohsiung, Hong Kong, Yantian, Cai Mep, Singapore, (canale di Suez), New York, Norfolk, Savannah, Charleston, New York, (canale di Suez), Singapore, Kaohsiung EC5: Laem Chabang, Cai Mep, Singapore, Port Kelang, Colombo, (canale di Suez), Halifax, New York, Savannah, Jacksonville, Norfolk, Halifax, (canale di Suez), Jebel Ali, Singapore, Laem Chabang Transatlantici (HMM non parteciperà a questi servizi) AL1: Rotterdam, Amburgo, Anversa, London Gateway, Norfolk, Philadelphia, New York, Halifax, Rotterdam AL2: Le Havre, London Gateway, Rotterdam, Amburgo, New York, Charleston, Savannah, Le Havre AL3: Anversa, Amburgo, London Gateway, Charleston, Port Everglades, Houston, Savannah, Norfolk, Anversa AL4: London Gateway, Anversa, Amburgo, Le Havre, Veracruz, Altamira, Houston, New Orleans, London Gateway AL5: Southampton, Le Havre, Rotterdam, Amburgo, Anversa, Savannah, Cartagena, (canale di Panama), Balboa, Los Angeles/Long Beach, Oakland, Seattle, Vancouver, Oakland, Los Angeles/Long Beach, Balboa, (canale di Panama), Cartagena, Caucedo, Savannah, Southampton.

## Nel 2020 THE Alliance conferma Spezia e premia Genova

La programmazione 2020 (effettiva dal prossimo mese di aprile) del consorzio armatoriale THE Alliance (di cui fanno parte Hapag-Lloyd, Ocean Network Express, Yang Ming e Hyundai Merchant Marine) conferma gli scali in Italia nei porti di Genova Prà (terminal Psa Genova Prà) e di La Spezia (La Spezia Container Terminal) nell'ambito di due rotazioni. Fino ai primi mesi dell'anno scorso facevano parte del network anche Salerno (Salerno Container Terminal) e Livorno (Terminal Darsena Toscana) che però sono rimasti fuori dalla programmazione anche per il prossimo anno a conferma della progressiva concentrazione di toccate messa in atto dai vettori marittimi. Nel dettaglio, dunque, il terminal Psa Genova Prà sarà scalato dai servizi MD1 e MD2 che collegano l'Asia con il Mediterraneo, mentre il porto della Spezia, come nel 2018, sarà incluso nella rotazione del servizio MD2. Da notare che, rispetto ai mesi scorsi, il terminal container del capoluogo ligure ha ottenuto una doppia toccata sia all'andata che al ritorno dal far East nell'ambito della rotazione MD2 che tocca i seguenti porti: Pusan, Qingdao, Shanghai, Ningbo, Kaohsiung, SPRC, Singapore, (canale di Suez), Pireo, Genova, La Spezia, Fos, Genova, Pireo, (canale di Suez), Singapore, SPRC, Pusan. Il servizio MD1 invece scalerà a Qingdao, Pusan, Shanghai, Ningbo, SPRC, Singapore, Jeddah, (canale di Suez), Damietta, Barcelona, Valencia, Tanger Med, Genova, Damietta, (canale di Suez), Jeddah, Singapore, SPRC, Qingdao. Quest'anno nel proprio network di rotte, che sarà costituito da 33 servizi che toccheranno 78 porti rispetto a 29 servizi per 76 porti nel 2019, il consorzio THE Alliance impiegherà complessivamente oltre 280 portacontainer rispetto a 249 navi utilizzate lo scorso anno.





## Rimorchiatori del porto di Genova: si cambia dopo cento anni?

MATTEO CANTILE

di Matteo Cantile giovedì 16 gennaio 2020 GENOVA - Dopo quasi cento anni il servizio dei rimorchiatori del porto di Genova potrebbe cambiare gestore : entro la fine di questo 2020, infatti, il comparto sarà affidato tramite una gara. Lo ha confermato il presidente dell' **Autorità di Sistema** Paolo Emilio Signorini che ha spiegato che la gara sarà bandita dalla Capitaneria di Porto, trattandosi di un servizio tecnico-nautico, mentre l' **autorità portuale** dovrà istruire la pratica per assegnare gli spazi sui quali i rimorchiatori potranno operare (sempre a ponte Parodi). Il servizio a Genova è garantito dalla società Rimorchiatori Riuniti, che opera nel nostro porto dal 1922 : nel corso della sua lunga storia l' azienda ha subito una profonda evoluzione che l' ha portata a crescere e acquisire servizi anche nei porti italiani di Salerno, Ravenna, Trieste, Ancona, Ortona, Vasto, Termoli e Pescara e all' estero, Valletta e Marsaxlokk (Malta) e Floro (Norvegia). Rimorchiatori Riuniti è attiva anche nello shipping, disponendo di due portacontainer e una portarinfuse, e nei servizi di rimorchio offshore. In totale sono 21 i porti toccati, con 120 imbarcazioni e quasi mille dipendenti. La Rimorchiatori Riuniti è un' azienda tipicamente genovese a conduzione familiare, di proprietà delle famiglie Delle Piane e Gavarone: l' alta borghesia genovese, fatta di understatement e investimenti accorti, sarà sostituita dopo così tanti anni? E' ovviamente un rischio collegato alle gare per l' affidamento dei servizi di rimorchio che il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha normato con una circolare del marzo dell' anno scorso, recependo il regolamento europeo 2017/352: come tutte le gare che intendono modificare lo status quo di servizi che vengono erogati da moltissimi anni non è esente da rischi, come quello dei ricorsi. L' impressione è che la Rimorchiatori Riuniti abbia basi sufficientemente solide per affrontare anche una competizione aperta, il timore in casi simili è però l' arrivo in porto di grandi gruppi internazionali con sedi e interessi molto lontani da Genova.



# Il Secolo XIX (ed. La Spezia)

La Spezia

## Aumentati i controlli all' interno del porto

Super lavoro della Polizia di Frontiera che ha aumentato l' attività sia nell' ambito dei controlli marittimi e del contrasto all' immigrazione clandestina, sia in materia di sicurezza, vigilanza e controllo del territorio delle aree demaniali portuali, con particolare riferimento agli approdi delle navi da crociera. Durante le recenti festività, sono state impiegate 98 pattuglie, controllate 1.590 persone e 41 veicoli ed elevate due contravvenzioni. L' attività ha registrato un incremento non solo in occasione degli attracchi delle navi da crociera, ma anche in relazione al traffico mercantile: 74 navi cargo giunte in **porto** di cui 32 da porti nazionali, 21 porti da porti Schengen e 21 da paesi terzi. Complessivamente 1571 i marittimi giunti in **porto** e 2.580 i permessi rilasciati per la visita in città. -

# Citta della Spezia

## La Spezia

### "Architettonicamente belle ma le nuove barriere antirumore sono davvero efficaci?"

- Gentile redazione, sono nato e cresciuto al Canaletto, ed oggi, sebbene residente fuori città, ho parenti lì residenti che mi giovo di andare a trovare spesso. Le barriere antirumore in via di installazione lungo viale San Bartolomeo, nel tratto che interessa questo quartiere - mi chiedo - sono efficaci? Qualcuno ha pianificato il loro progetto sulla base della reale efficacia di insonorizzazione? Ho abitato lì per oltre 20 anni, e oggi, sia che si cammini lungo iale san bartolomeo, sia che si stia in casa, davvero, la differenza che riscontro in termini di rumore assorbita è trascurabile, minima. potri persino dire nulla. certo, architettonicamente sono belle, ma se le confrontiamo con l' efficacia di altre strutture simili (penso al raccordo autostradale, nel tratto che affianca melara) è proprio evidente che qui qualcosa non funziona. I rumori del **porto**, in particolare le frequenze basse quali le motrici diesel o le sirene delle navi da crociera, sono, ad orecchio umano, fortemente udibili come prima della loro posa. Spero sinceramente che siano previste prove fonometriche ufficiali da parte del Comune e che vi sia margine, da progetto, per intervenire sulla base di queste a tutela dei cittadini residenti (e non). Mi piacerebbe davvero, un giorno, pensare che chi abita là possa tenere la finestra socchiusa, durante le notti d' estate, e sentire "solo" i rumori delle auto. Bello (e sano) sarebbe dire (magari in dialetto..) : "a te ricordi er rumoe ch' i fasëa er **porto** 'na vota?"... Bello il mio Canaletto! Un affezionato lettore Marco Giannini Giovedì 16 gennaio 2020 alle 11:11:15 Redazione.



# Citta della Spezia

La Spezia

## Dal porto rumore "oltre i limiti di legge", ma i dati non si possono utilizzare

*La campagna di accertamenti fonometrici di Arpal conferma il disagio per il Canaletto. I mezzi pesanti la prima fonte.*

La Spezia - Cinque punti di ascolto distribuiti lungo il levante cittadino di fronte al **porto**. Per dare una misura reale al disagio che i residenti del Canaletto vivono ogni giorno dovendo osservare, e soprattutto ascoltare, la frenetica attività delle banchine a pochi metri in linea d'aria dalle finestre di casa. La campagna di rivelazione, organizzata senza dare preavviso agli operatori portuali, si è tenuta nella notte tra il 17 e il 18 settembre scorso ( leggi qui ) con Viale San Bartolomeo chiuso per evitare il traffico automobilistico e quindi dedicarsi esclusivamente al rumore prodotto dal **porto**. I microfoni erano piazzati su cinque balconi dei piani alti di altrettanti palazzi, ad una distanza dalle fonti di rumore che andava dai 50 fino ai 730 metri. I risultati dimostrano, come era logico aspettarsi, che per i residenti di Viale San Bartolomeo il fattore più impattante sono i generatori delle navi; per chi vive nei pressi di Piazza Duca degli Abruzzi (incrocio Via San Cipriano-Viale Italia) è invece il treno in manovra il problema principale, mentre gli abitanti di Via del Canaletto hanno nelle orecchie il continuo sottofondo della somma delle attività portuali. I dati raccolti sono stati confrontati con altri registrati in passato, in particolare un test simile svolto nel 2018 in presenza del traffico stradale sottostante. Se ne ricava "una stima - avverte il report - perché nella comparazione dei dati storici l' influenza dei transiti ferroviari non può essere considerata completamente analoga". E inoltre i microfoni erano piazzati a diversi metri dal suolo, mentre per le rilevazioni fonometriche del traffico stradale la legge impone si trovino a 4 metri dall' asfalto. I numeri dicono che "l' infrastruttura portuale in quanto tale" genera un livello di immissione di 60dBA; i generatori delle navi 56 dBA, le manovre dei mezzi operativi 58 dBA e l' infrastruttura ferroviaria 56 dBA. La strada di per sé, come valore indicativo, è risultata produrre 61dBA. "La disciplina dell' inquinamento acustico originato dal traffico marittimo limitatamente alle infrastrutture portuali non è ancora stata emanata", avverte il report. Prendendo però come riferimento i valori limiti di immissione delle infrastrutture di trasporto generiche, allora il rumore dei veicoli in transito sulla strada basterebbe da solo a superare i limiti di legge e, molto vicino, anche il **porto** in sé sarebbe al limite. Unica sarebbe la ferrovia a rimanere all' interno dei parametri. In generale però "l' insieme dei contributi di queste infrastrutture supera il valore limite di legge più alto attualmente previsto". La beffa semmai consiste nel fatto che queste rilevazioni non bastano a consegnare al Comune della Spezia una leva per obbligare il **porto** ad intervenire per mitigare il disagio per la popolazione. "Eventuali rilevazioni mirate alla determinazione del rumore prodotto dell' infrastruttura marittimo/portuale, non avrebbero come riferimento alcun metodo dichiarato, in termini di descrittore, periodo di comparazione, postazione di misura, ecc., e quindi, allo stato attuale, i risultati ottenuti non sarebbero formalmente impiegabili sul piano amministrativo". Manca una legge che disciplini come fare le rilevazioni, quindi in un certo senso a "validare" questi dati, per quanto affidabili di per sé. Questo anche quando l' agenzia confermi come "le immissioni sonore attribuibili a tutte queste sorgenti, soprattutto per la loro persistenza nella notte, risultano essere auditivamente particolarmente disturbanti [...] ancorché questo fatto non sia ancora ben inquadrabile dal punto di vista normativo, e qualora lo fosse, in ogni caso per forza di cose, non sarebbe pienamente riconosciuto". La strada rimane quella di trovare una "alimentazione alternativa ai motogeneratori" e ammortizzare in qualche modo gli urti derivati dalla movimentazione dei container. In ogni caso il problema principale, per Arpal, rimane la "circolazione dei mezzi pesanti





## Citta della Spezia

### La Spezia

---

sia per il rumore provocato che per la persistenza. Laconica la considerazione per cui "appaiono problematici, allo stato attuale delle possibilità tecnologiche, interventi diretti su queste sorgenti". Giovedì 16 gennaio 2020 alle 20:24:42 ANDREA BONATTI [bonatti@cittadellaspezia.com](mailto:bonatti@cittadellaspezia.com) Segui [@andbonatti](#).

# Citta della Spezia

## La Spezia

### Polizia di Frontiera, superlavoro anche a Capodanno

La Spezia - La Polizia di Frontiera spezzina ha implementato in questo periodo l'attività sia nell'ambito dei controlli di frontiera marittima e del contrasto all'immigrazione clandestina, sia in materia di sicurezza, vigilanza e controllo del territorio delle aree demaniali portuali, con particolare riguardo agli approdi delle navi da crociera a salvaguardia delle migliaia di passeggeri presenti a bordo ed in transito in questo capoluogo. Solo nel periodo delle festività di fine anno, in cui sono giunte in **porto** più unità da crociera, anche per la stessa notte di Capodanno, sono state impiegate 98 pattuglie, controllate nelle aree portuali e perimetrali, 1590 persone e 41 veicoli, elevate 2 contravvenzioni al C. di S. L'attività della Polizia di Frontiera ha registrato un incremento non solo in occasione degli attracchi delle navi da crociera, ma anche in relazione al traffico mercantile: 74 navi cargo giunte in **porto** di cui 32 da porti nazionali, 21 da porti Schengen e 21 da paesi terzi. Complessivamente 1571 i marittimi giunti in **porto** e 2580 i permessi visita città rilasciati. Giovedì 16 gennaio 2020 alle 12:26:02 Redazione redazione@cittadellaspezia.com.



«Interrogateci un'altra volta»

## Affondamento della Berkan B: gli accusati vogliono esser risentiti

*Presidente, segretario e dirigente tecnico di Autorità Portuale di nuovo davanti agli inquirenti dopo la chiusura dell'inchiesta*

Hanno chiesto di essere interrogati di nuovo tutti e tre. Diritto del resto riservato a chiunque abbia ricevuto di recente, come in questo caso, un avviso di conclusione indagine. Ad ascoltarli, sarà probabilmente la capitaneria di porto su delega della procura. Di sicuro per il presidente di **Autorità Portuale** Daniele Rossi, il segretario generale Paolo Ferrandino e il dirigente amministrativo Fabio Maletti, si tratta del terzo interrogatorio dopo quelli già sostenuti l'estate scorsa davanti al pm Angela Scorza, titolare del fascicolo assieme al procuratore capo Alessandro Mancini. E a fine settembre davanti al gip Janos Barlotti il quale, per l'affondamento del relitto della Berkan B con fuoriuscita di idrocarburi, li aveva poi sospesi tutti e tre dall'incarico per un anno per pericolo di reiterazione del reato con conseguente nomina di un commissario esterno. In chiave difensiva, figura anche quanto sostenuto dai legali dei tre indagati davanti al tribunale del Riesame di Bologna, lo stesso che a fine ottobre aveva azzerato la sospensione ripristinando di conseguenza l'organigramma del vertice di **Autorità Portuale**. I giudici bolognesi si erano dati 45 giorni per depositare le motivazioni della loro decisione; finora tuttavia non sono ancora state rese note. Impossibile rifarsi dunque a tale documento per spiegare la decisione. In quella sede, la difesa aveva sostenuto tra le altre cose che il reato di inquinamento ambientale non è contestabile in una situazione così circoscritta; e che in ogni caso la competenza sul relitto della Berkan B, era in capo all'**autorità** marittima. Non sappiamo se questa sintesi possa ricalcare anche quanto i tre indagati andranno a dire durante il prossimo interrogatorio. Di sicuro l'interpretazione della procura è opposta e inconciliabile: e cioè solo il vertice di **Autorità Portuale** è responsabile di quanto accaduto con la motonave. Tanto che di cinque indagati iniziali, i due legati alla proprietà dello scafo non compaiono nell'avviso di chiusura inchiesta: le loro posizioni sono cioè state probabilmente stralciate in vista di richiesta di archiviazione. Dal punto di vista tecnico, tre fondamentalmente sono gli assi cartesiani dell'accusa. E vanno identificati con i risultati di altrettante consulenze. A partire da quella eseguita sui gabbiani trovati attorno al relitto: deceduti proprio a causa della fuoriuscita di idrocarburi, secondo l'istituto zooprofilattico sperimentale (sede di Lugo). Le carcasse prelevate il 5 luglio dall'area adiacente al relitto, si presentavano non solo imbrattate di materiale oleoso: ma i pennuti erano pure dimagriti e senza cibo nello stomaco. Nella loro relazione conclusiva, i ricercatori avevano rilevato come l'imbrattamento da idrocarburi in generale altera le funzioni di impermeabilizzazione e isolamento del piumaggio. E così quegli uccelli che si cibano in acqua, si bagnano e vanno in ipotermia. Inoltre non riescono più ad alimentarsi mentre allo stesso tempo consumano riserve per tentare di mantenere una sufficiente temperatura corporea. Su questo meccanismo che li porta alla morte, secondo gli esperti influiscono anche ingestioni dirette di idrocarburi: un quadro compatibile appunto con la Berkan B. Tanto che - si arriva alla seconda consulenza - le analisi chimiche avevano rilevato un'alterazione della concentrazione degli idrocarburi all'interno della zona delimitata dalle panne galleggianti. Da ultima, c'è la consulenza di un ingegnere navale secondo cui già nel 2018, ancora prima che la Berkan B affondasse, sarebbe stato possibile individuare le casse carburante per la bonifica. Del resto un operaio di Secomar, era stato fotografato mentre, a relitto già affondato, realizzava operazioni







# Si chiude l'indagine sulla Berkan B. In tre sotto accusa

*Dovranno rispondere del reato di inquinamento ambientale*

Verso la fine il capitolo della Berkan B Dovranno rispondere del reato di inquinamento ambientale per il parziale affondamento del relitto della nave Berkan B (con fuoriuscita di idrocarburi) nella piallassa Piomboni i vertici dell' **Autorità Portuale**: il presidente Daniele Rossi; il segretario generale Paolo Ferrandino e il dirigente amministrativo Fabio Maletti. Come riporta il Resto del Carlino, è stato recapitato ai diretti interessati l' avviso di conclusione indagine, quindi la procura intende portarli a processo. Questa, l' ultima svolta dopo l' ennesimo ribaltone del 28 ottobre 2019 : il Tribunale della Libertà di Bologna annullò la sospensione ( decisa dal Gip su richiesta della procura il 25 settembre 2019 ) di Rossi, Ferrandino e Maletti, che tornarono quindi in carica. Il provvedimento di sospensione, emesso per la prima volta il 9 settembre 2019 , era già stato revocato il 19 settembre 2019, salvo poi venire confermato dal Gip. A dicembre, il caso della Berkan B finì a Striscia la Notizia Mario Petrosino nuovo direttore operativo dell' **Autorità Portuale** Mario Petrosino farà ritorno in via Antico Squero dopo anni in Cna diventando il nuovo direttore operativo dell' **Autorità Portuale**. Leggi anche: 10 settembre 2019: Caso Berkan B: azzerati i vertici dell' **Autorità Portuale** 11 settembre 2019: **Autorità portuale**: "Gli interessati respingono fermamente gli addebiti" 15 settembre 2019: **Autorità Portuale**. Il commissario potrebbe essere Paolo Ferrecchi 17 settembre 2019: **Autorità Portuale**: il Commissario è Paolo Ferrecchi 19 settembre 2019: **Autorità Portuale**. Revocato il provvedimento di interdizione al presidente Daniele Rossi 25 settembre 2019: Nuovamente sospesi i vertici dell' **Autorità Portuale** 30 settembre 2019: **Autorità portuale**: Paolo Ferrecchi è di nuovo il Commissario Straordinario 28 ottobre 2019: **Autorità Portuale**, ennesimo ribaltone: sospensione dei vertici annullata dal Tribunale del riesame.



## Vicenda Berkan B. Indagine conclusa, vertici di Autorità Portuale sotto accusa

Come riporta il Resto del Carlino in edicola oggi, giovedì 16 gennaio, in un articolo a firma di Andrea Colombini, si è chiusa l'indagine sul caso Berkan B, la nave parzialmente affondata in piallassa con conseguente fuoriuscita di idrocarburi: il reato delineato per i vertici di **autorità Portuale** è di inquinamento ambientale. La procura intende quindi portare a processo i tre (il presidente Daniele Rossi, il segretario generale Paolo Ferrandino e il dirigente amministrativo Fabio Maletti).



### Incidente sul lavoro alla LNT al porto di Ravenna

Nella tarda mattinata di oggi, giovedì 16 gennaio, all' azienda LNT nell' area portuale di **Ravenna**, si è verificato un incidente sul lavoro: l' operaio rimasto ferito è stato soccorso dai sanitari del 118, che lo hanno trasportato all' ospedale cittadino per accertamenti. La dinamica dell' incidente al momento non è stata resa nota.



## Il Tirreno (ed. Massa-Carrara)

### Marina di Carrara

stasera la nostra iniziativa

### Stalli blu anche a Marina: siete favorevoli o contrari?

*Il dibattito organizzato dal Tirreno sul tema dei parcheggi a pagamento Saranno presenti residenti, commercianti e per il Comune il vicesindaco*

carrara. I residenti, i commercianti e le associazioni si confronteranno col vicesindaco Ci siamo: dopo quasi una settimana di intenso e vibrante dibattito che abbiamo riportato e raccontato giorno dopo giorno sull' introduzione degli stalli blu a valle del centro, stasera (venerdì) arriva l' incontro pubblico nella sala conferenze dell' **Autorità Portuale**, in viale Colombo 6 a Marina di Carrara, organizzato dal Tirreno dove sarà presente anche il vicesindaco Matteo Martinelli per l' amministrazione carrarese. L' appuntamento è a partire dalle 21 e - come scriviamo anche a parte - darà modo a tutti i carraresi di approfondire il tema e le sue sfaccettature e di partecipare attivamente al dibattito con spunti, domande, riflessioni su una questione che negli ultimi giorni ha tenuto banco, ha fatto discutere, ha diviso, a partire dai social network. E che dunque il Tirreno ha cercato di raccontare con articoli di approfondimento, interviste, contributi diversi, tra favorevoli e contrari all' introduzione: dal mondo della politica, dall' amministrazione ai consiglieri d' opposizione, ai cittadini, passando per operatori, associazioni varie e commercianti; marinelli e non, perché ovviamente la revisione del piano della

sosta "tocca" tutto il Comune. E intanto, mentre la partecipazione all' incontro del Tirreno si preannuncia corposa con la presenza annunciata, tra gli altri, di varie associazioni del territorio, facciamo il punto sulle posizioni raccolte. Una sorta di guida per orientarsi tra le opinioni, alcune di queste più sfumate di un secco "no" o "sì". I punti di vista Chiarissima la posizione di balneari e albergatori che, nei giorni scorsi, se da un lato non hanno chiuso all' introduzione, dall' altro hanno voluto sottolineare quanto sia importante la necessità, prima di tutto, di sedersi attorno a un tavolo e progettare insieme all' amministrazione il futuro del litorale. Futuro (prossimo) che passa per loro attraverso le priorità che hanno elencato: dal divieto di transito su viale Colombo dei mezzi pesanti al decoro urbano e alla cura del verde. Proseguendo, tra i favorevoli c' è chi spera che gli stalli blu possano risolvere il nodo dei camper che stazionano nel largo Cacciatori. Poi c' è chi ha fatto notare come Marina di Carrara sia l' unica zona "bianca" per i parcheggi, da Fiumaretta a Viareggio. Quasi 40 chilometri - sparsi tra tre province e due regioni - di parcheggi "blu" con Marina di Carrara a fare da cuscinetto, da "oasi". Dall' altra parte i contrari. Come quelli emersi in buon numero dal sondaggio tutto social messo in piedi in poche ore dalla pagina Facebook "Sei di Avenza se..."; oppure come Amare Marina, da dove hanno catalogato l' introduzione del ticket come «un' altra tassa» con il rischio in futuro di un' ipotesi aumento degli stalli blu sul litorale. E poi ancora, altre associazioni, commercianti, balneari e cittadini. Non solo schieramenti, ma anche suggerimenti, a partire da quelli da adottare per il piano della sosta del centro storico: un nuovo percorso per il bus navetta, parcheggi a disco orario da aumentare e zone per i residenti da sbloccare per alleggerire il centro, tra i punti. Stasera l' occasione a partire dalle 21 all' **Autorità Portuale** a Marina di Carrara di poter condividere tutto questo: consigli, domande, suggerimenti. --Luca Barbieri.



# Il Tirreno (ed. Massa-Carrara)

## Marina di Carrara

alle 21

### Il confronto pubblico all' Autorità portuale

L' appuntamento è per stasera, alle 21, nella sala dell' **Autorità portuale** di Marina. Per il Tirreno ci saranno Alessandra Vivoli e Chiara Sillicani coadiuvate da , Luca Barbieri, Alessandra Poggi e Irene Rubino. Per l' amministrazione il vicesindaco Matteo Martinelli. Aspettiamo i marinelli, e non solo.

**Stalli blu anche a Marina: siete favorevoli o contrari?**  
Il dibattito organizzato dal Tirreno sul tema del parcheggio a pagamento. Dal loro o passeri di residenti, commentatori e per il Comune il vicesindaco

**Il confronto pubblico all' Autorità portuale**

**Sosta a pagamento a Marina. Parliamone stasera alle 21**  
Nella foto dall' Autorità portuale di Marina. In alto: il sindaco Colonna e il vicesindaco Martinelli. In basso: il sindaco Colonna e il vicesindaco Martinelli.

# MF

## Livorno

### GRIMALDI E NERI, 15 MLN AL PORTO DI LIVORNO

Tramite la società Sintermar il gruppo Grimaldi di Napoli e il gruppo Fratelli Neri hanno rilevato una preziosa area del **porto di Livorno** investendo circa 15 milioni di euro. L'area in questione è quella dell'ex fabbrica Trinseo e sorge nel cuore dello scalo. Si tratta di circa 115 mila metri quadri che dovranno essere prima bonificati e poi attrezzati per la movimentazione e lo stoccaggio di carichi rotabili, in primis auto nuove, ma all'occorrenza anche camion e semirimorchi. L'area non demaniale oggetto di acquisizione, che non gode di accesso diretto al mare ma è raccordata alla ferrovia, è attualmente occupata dalle infrastrutture logistiche che il gruppo Trinseo (multinazionale attiva nella produzione di plastiche stireniche, gomme e lattici per l'industria cartaria) aveva utilizzato fino alla definitiva chiusura dell'attività avvenuta nell'estate del 2016, e dovrà essere bonificata.



## Livorno firma il "Blue Agreement", navi ro/ro e passeggeri a basso impatto ambientale

16 Jan, 2020 Porto di Livorno, a cordo per mitigare gli effetti dell' inquinamento ambientale da traffico marittimo firmato dalle principali compagnie di navigazione interessate da traffici ro/ro, passeggeri. **LIVORNO-**

Un accordo volontario finalizzato a mitigare gli effetti dell' inquinamento ambientale derivanti dal traffico marittimo nel porto di Livorno, a tutela della salute dei cittadini e dei lavoratori portuali. E' ' Blue Agreement ' che sarà firmato lunedì 20 gennaio a Livorno tra le principali compagnie di navigazione interessate da traffici ro/ro, passeggeri nel porto di Livorno ( Cin, Forship, Grimaldi, Moby e Toremar ) - l' Amministrazione comunale, rappresentata dagli assessori: al porto e Barbara Bonciani e all' ambiente Giovanna Cepparello e l' Ammiraglio Giuseppe Tarzia comandante della Capitaneria di porto di Livorno. Il Livorno Blue Agreement spiega l' assessora Bonciani 'c

ostituisce 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 Bonciani - c ostituisce 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. Questi i nomi dei firmatari dell' accordo per le compagnie di navigazione Per CIN Spa, Giuseppe Vicidomini Per FORSHIP Spa, Giuseppe Parenti Per Grimaldi Spa, Dario Bocchetti Per Moby Spa, Giuseppe Vicidomini Per TOREMAR Spa, Matteo







# Corriere Marittimo

Livorno

---

Savelli.

## Piombino, l' annuncio del governo «Sì allo sconto sull' energia a Jindal»

Vertice a Roma sulle acciaierie. Rossi: è un incentivo all' azienda per fare il forno elettrico

Mauro Bonciani

La svolta (che dovrà essere confermata) è arrivata quando Giorgio Sorial, vice capo gabinetto del ministro dell' Economia, ha affermato che quando Jindal realizzerà il forno elettrico, avrà energia allo stesso costo delle altre imprese italiane, in linea con quelli europei. Avrà insomma il famoso sconto che da tutti è ritenuto decisivo per la realizzazione del piano industriale di Jws sulle acciaierie ex Lucchini. Proprio il punto sull' attuazione del programma di rilancio dell' area di crisi industriale di Piombino e delle acciaierie era al centro della riunione al ministero dell' Economia a Roma alla quale erano convocati 4 ministeri (ma quelli dei Trasporti, dell' Ambiente e per il Sud non hanno partecipato) e altri sette soggetti (tra i quali Terna, Rete ferroviaria italiana, Invitalia, Comune di Piombino e **Autorità** portuale) oltre alla Regione. Una riunione a pochi giorni dal 24 gennaio, termine ultimo entro il quale Jsw si è impegnata anche con l' esecutivo a presentare il piano industriale e quindi soldi, tempi e modalità della realizzazione del forno elettrico che sostituirà il vecchio altoforno spento ormai da anni. Il governatore Rossi ha chiesto assicurazioni, e il sindaco di Piombino, Francesco Ferrari, ha allargato la questione ad altri interventi sulla città e per l' ambiente. «Tutto sommato è stata una riunione positiva - ha detto Rossi al termine dell' incontro - La consegna del piano industriale da parte di Jsw Steel Italy é attesa per la prossima settimana e la novità sull' adeguamento del costo dell' energia è un bell' incentivo per Jsw a dar pronto corso all' investimento più volte annunciato per il forno elettrico. Restano le questioni dei tempi entro i quali potranno disporre degli allacciamenti ai servizi le 14 aziende che si sono dette disponibili ad insediare le loro attività nel nuovo porto di Piombino ed Invitalia deve utilizzare i 18 milioni che ha per opportunità di finanziamenti alle imprese disponibili ad insediarsi». Rossi poi ha appoggiato la richiesta del sindaco Ferrari per collegamenti infrastrutturali come la 398 e la rete ferroviaria. «Abbiamo portato un documento contenente le richieste del Comune e le possibili soluzioni delle principali criticità del nostro territorio: le bonifiche di Poggio ai venti, di Città futura, della falda, la rimozione cumuli ed i collegamenti infrastrutturali - afferma Francesco Ferrari - È necessario trattare il tema industriale assieme a infrastrutture e ambiente». Rossi, che poi a Roma ha incontrato i sindacati per aggiornarli, conclude: «Ho parlato anche con Fs che conferma i suoi impegni di acquisto e che presto bandirà una nuova gara per le rotaie: dovremmo seguire l' esempio di altri Paesi europei che nei bandi riservano fino all' 80% al produttore nazionale».



## Il Tirreno (ed. Piombino-Elba)

Piombino, Isola d' Elba

### Jindal, ora il Governo fa la promessa di un prezzo equo dell' energia

Rossi: «Le cose procedono lentamente ma la direzione è giusta». Intanto la presentazione del piano Jsw può slittare

**PIOMBINO.** «Mi pare che le cose stiano procedendo, anche se più lentamente di ciò che vorremmo, ma nella direzione giusta». Così si è espresso il presidente della Regione, Enrico Rossi, al termine dell' incontro di ieri al ministero dello Sviluppo economico per fare il punto sull' attuazione del programma di rilancio dell' area di crisi industriale complessa di Piombino. Se infatti al centro dell' incontro c' erano indubbiamente le questioni legate al piano industriale di Sajjan Jindal - da cui entro le fine del mese ci si attende di capire se Jsw realizzerà l' acciaieria elettrica - il confronto ha riguardato anche i temi delle infrastrutture viarie e alla fornitura di energia elettrica e gas al nuovo **porto**. L' incontro, a cui hanno partecipato la Regione col Governatore Rossi e il presidente della commissione sviluppo, Gianni Anselmi, il Comune di **Piombino** col sindaco Francesco Ferrari, il vicesindaco Giuliano Parodi e l' assessore ai lavori Sabrina Nigro, oltre a rappresentanti dei ministeri dell' Ambiente delle Infrastrutture e di Terna, era presieduto dal vicecapo di gabinetto del Mise, Giorgio Sorial. Assente il ministro Stefano Patuanelli, presente invece nel pomeriggio al tavolo convocato sulla crisi della Safilo. «Dobbiamo far emergere l' importanza di **Piombino** a livello nazionale - ha spiegato successivamente Rossi incontrando i sindacati - facendolo diventare un esempio di decarbonizzazione della produzione di acciaio. Ho parlato anche con Ferrovie dello Stato che conferma i suoi impegni di acquisto e che presto bandirà una nuova gara per le rotaie, rispetto alla quale dovremmo seguire l' esempio di altri Paesi europei che nei bandi riservano fino all' 80% delle commesse al produttore nazionale». Per il governatore «sarebbe importante avere l' attenzione del ministro Patuanelli, il cui interesse verso quello che è comunque il secondo polo italiano dell' acciaio, darebbe una risposta alla grande disponibilità mostrata dai lavoratori nello sforzo per il rilancio di **Piombino**». L' incontro è stato utile, secondo quanto affermato da varie fonti al tavolo, per verificare che il problema dell' energia è considerato risolto dal Governo, nel senso che Terna avrebbe dichiarato la disponibilità a fornire energia a Jsw allo stesso costo della concorrenza. Questione complessa, che riguarderà a fine anno un enorme numero di aziende energivore di tutto il Paese per la scadenza in arrivo di alcuni strumenti di cui hanno usufruito fin qui per pagare l' energia un prezzo più conveniente. Una risposta, quella del Governo, che testimonia un impegno ma che bisognerà capire se sarà sufficiente a risolvere i dubbi di Jindal sull' economicità della realizzazione di una nuova acciaieria. Jindal che peraltro avrebbe avuto già delle rassicurazioni sul caro energia in un incontro con Patuanelli lo scorso novembre dopo la visita a **Piombino**. Jsw dovrebbe presentare il suo piano secondo gli accordi a fine gennaio, il 24 per la precisione, ma al di là delle dichiarazioni ufficiali, in molti si attendono un rinvio, anche per il prevedibile cambio di governance di Jsw Italy, con la presidenza proposta - come anticipato ieri dal Tirreno - all' ex ad di Enel ed Eni, Paolo Scaroni, che si presume disponibile solo in presenza di un progetto importante, ambizioso, e che proprio per verificarlo incontrerà Jindal prossimamente. Si è parlato dunque anche di **porto**, nell' incontro del Mise. Rossi ha battuto uno dei suoi tasti preferiti, la necessità di far diventare il **porto** un vero motore di sviluppo dopo i consistenti investimenti pubblici: «Se non vogliamo che i 250 milioni che la Regione ha dedicato alla realizzazione delle nuove banchine restino inutilizzati - ha sostenuto il presidente della Regione - è necessario





## Il Tirreno (ed. Piombino-Elba)

Piombino, Isola d' Elba

---

fornire certezze sui tempi entro i quali potranno disporre degli allacciamenti ai servizi le 14 aziende che si sono dette disponibili a insediare le loro attività nel nuovo porto di Piombino. Entro l' inizio di febbraio presenteranno i loro progetti con i quali si impegnano a mantenere a Piombino le loro attività per un minimo di dieci anni». Il governatore toscano ha affermato anche che occorre considerare le aree retrostanti alle banchine per realizzare un retroporto, per cui il Governo dovrebbe convocare un tavolo con tutti i soggetti che devono provvedere alla infrastrutturazione, perché sottoscrivano un accordo di programma in cui si definiscano impegni precisi e tempi certi. «Così come - ha aggiunto Rossi - chiedo a Invitalia di utilizzare i circa 18 milioni di euro che ha a disposizione per offrire opportunità di finanziamenti alle imprese disponibili a insediarsi a Piombino. Noi siamo disponibili a integrarli con i fondi europei che la Regione gestisce». Sulle bonifiche della falda al tavolo è emerso che Invitalia è finalmente pronta per gli appalti, mentre per Rossi «è necessario convocare un' apposita riunione per definire compiutamente la questione dei cumuli di materiali che devono essere smaltiti». --CLOZ.

MARCIANA MARINA

«Porto, il piano sarà rivisitato»

Nell' incontro si è parlato del **porto** turistico, tema portante della campagna elettorale. «Il piano regolatore portuale adottato dalla precedente amministrazione - ha spiegato il vicesindaco Donatella Martorella - sarà rivisitato dando ascolto alle istanze dei marinesi. Procederemo ad un adeguamento tecnico funzionale del piano in modo da evitare opere impattanti che deturpino il paesaggio, pur garantendo il riordino di alcuni servizi portuali a partire dalla rilocalizzazione del distributore per garantire l' efficienza e la sicurezza della struttura».

ELBA E ARCIPELAGO

### «Campo di calcio, scuole e strade»

L'elenco delle cose che il sindaco Alberti farà nei prossimi mesi - interventi importanti per i cittadini»



**MARCIANA MARINA**  
Donatella Martorella, vicesindaco di Marciana Marina, ha parlato delle sue priorità per i prossimi mesi. In alto: il sindaco Alberto Alberti e la vicesindaco Donatella Martorella.

**MARCIANA MARINA**  
«Porto, il piano sarà rivisitato»

**SPESERÈ IN CHIUSURA**  
La fine dei corsi con i permessi

**OPIN DAY AL CURSINI**  
Donatelli l'evento per conoscere le scuole

**PERFUGIATI**  
Molti sono i rifugiati che hanno chiesto asilo politico in Italia. In alto: un rifugiato che riceve assistenza.

**DELITTI DEL BARTUME**  
Nuovi episodi

**MINI OLIMPIADI, IL CALENDARIO**  
Saranno i prossimi 100 giorni di tutti gli anni del 2020

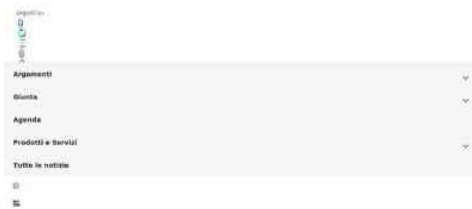


## Regione Toscana

Piombino, Isola d' Elba

### Rossi su Piombino: "Passi avanti tra luci ed ombre"

"Tutto sommato è stata una riunione positiva. Mi pare infatti che le cose stiano procedendo, anche se più lentamente di ciò che vorremmo, ma nella direzione giusta". Il presidente della Regione Toscana, Enrico Rossi, fotografa così l' incontro che si è tenuto questa mattina a Roma, al Ministero dello sviluppo economico per fare il punto sull' attuazione del programma di rilancio dell' area di crisi industriale complessa di **Piombino** e al quale erano stati convocati 4 ministeri (ma quelli dei Trasporti, dell' ambiente e per il Sud non hanno partecipato) e altri sette soggetti (tra i quali Terna, RFI, Invitalia, Comune di **Piombino** e Autorità portuale) oltre alla Regione Toscana. Dopo l' annuncio del breve rinvio (la consegna del documento da parte di JSW Steel Italy é attesa per la prossima settimana) della presentazione del Piano industriale, sul tavolo sono rimaste comunque questioni importanti a partire da quella della realizzazione delle infrastrutture viarie e della fornitura di energia elettrica e gas al nuovo **porto**. "Se non vogliamo - ha precisato il presidente Rossi su questo punto - che i 250 milioni di investimento che la Regione ha dedicato alla realizzazione delle nuove banchine restino inutilizzati, é necessario fornire certezze sui tempi entro i quali potranno disporre degli allacciamenti ai servizi le 14 aziende che si sono dette disponibili ad insediare le loro attività nel nuovo **porto** di **Piombino**. Entro l' inizio di febbraio presenteranno i loro progetti con i quali si impegnano a mantenere a **Piombino** le loro attività per un minimo di dieci anni". Nel sollecitare un' accelerazione nella fornitura delle utilities, Rossi ha detto che occorre anche considerare le aree retrostanti alle banchine per realizzare un retroporto. A suo giudizio il Governo dovrebbe esporsi maggiormente e convocare un tavolo con tutti i soggetti che devono provvedere alla infrastrutturazione, perché sottoscrivano un Accordo di programma in cui si definiscano impegni precisi e tempi certi. "Così come - ha aggiunto Enrico Rossi - chiedo ad Invitalia di utilizzare i circa 18 milioni di euro che ha a disposizione per offrire opportunità di finanziamenti alle imprese disponibili ad insediarsi a **Piombino**. Noi siamo disponibili ad integrarli con i fondi europei che la Regione gestisce. Se le bonifiche della falda idrica sono a buon punto é invece necessario convocare una apposita riunione per definire compiutamente la questione dei cumuli di materiali che devono essere smaltiti". Su richiesta esplicita del presidente é emersa una novità per ciò che riguarda l' adeguamento del costo dell' energia. Secondo Giorgio Sorial, vice capo gabinetto del ministro, quando Jindal realizzerà il forno elettrico, avrà energia allo stesso costo delle altre imprese italiane e a prezzi perfettamente in linea con quelli europei: un bell' incentivo per JSW a dar pronto corso all' investimento più volte annunciato per la realizzazione del forno elettrico. E, da questo punto di vista, il presidente Rossi ha detto che nell' incontro avuto con lui prima di Natale ha ricevuto rassicurazioni dall' imprenditore indiano circa la sua volontà di insediarsi stabilmente a **Piombino** e di aggiungere ai circa 220 milioni di investimento già effettuati, altri 15-20 nei laminatoi e di procedere con il programma di sviluppo annunciato. Terminata la riunione al Mise il presidente ha incontrato una delegazione sindacale per informarla sugli esiti della riunione del mattino. Con loro ha sottolineato quindi "la necessità di fare sistema". "Dobbiamo far sì - questo il suo auspicio - di far emergere **Piombino** a livello nazionale, facendolo diventare un esempio di decarbonizzazione della produzione di acciaio. Ho parlato anche con Ferrovie dello Stato che conferma i suoi impegni di acquisto e che presto bandirà una nuova gara per le rotaie, rispetto alla quale dovremmo seguire l' esempio di altri Paesi europei che nei bandi riservano fino all' 80% delle commesse al produttore nazionale. Infine sarebbe importante avere l' attenzione del ministro Patuanelli, il cui



### Rossi su Piombino: "Passi avanti tra luci ed ombre"

"Tutto sommato è stata una riunione positiva. Mi pare infatti che le cose stiano procedendo, anche se più lentamente di ciò che vorremmo, ma nella direzione giusta".

Il presidente della Regione Toscana, Enrico Rossi, fotografa così l'incontro che si è tenuto questa mattina a Roma, al Ministero dello sviluppo economico per fare il punto sull'attuazione del programma di rilancio dell'area di crisi industriale complessa di Piombino e al quale erano stati convocati 4 ministeri (ma quelli dei Trasporti, dell'ambiente e per il Sud non hanno partecipato) e altri sette soggetti (tra i quali Terna, RFI, Invitalia, Comune di Piombino e Autorità portuale) oltre alla Regione Toscana.

Dopo l'annuncio del breve rinvio (la consegna del documento da parte di JSW Steel Italy é attesa per la prossima settimana) della presentazione del Piano industriale, sul tavolo sono rimaste comunque questioni importanti a partire da quella della realizzazione delle infrastrutture viarie e della fornitura di energia elettrica e gas al nuovo porto.

"Se non vogliamo - ha precisato il presidente Rossi su questo punto - che i 250 milioni di investimento che la Regione ha dedicato alla realizzazione delle nuove banchine restino inutilizzati, é necessario fornire certezze sui tempi entro i quali potranno disporre degli allacciamenti ai servizi le 14 aziende che si sono dette disponibili ad insediare le loro attività nel nuovo porto di Piombino. Entro l'inizio di febbraio presenteranno i loro progetti con i quali si impegnano a mantenere a Piombino le loro attività per un minimo di dieci





## Regione Toscana

### Piombino, Isola d' Elba

---

che é comunque il secondo polo italiano dell' acciaio, darebbe una risposta alla grande disponibilità mostrata dai lavoratori nello sforzo per il rilancio di **Piombino**".

## La Provincia di Civitavecchia

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

### Eurocargo Napoli vira verso Livorno

CIVITAVECCHIA C'è un problema di spazi nel porto di Civitavecchia. Il campanello d'allarme ha suonato più volte, ma a quanto pare il problema non è stato affrontato con la dovuta attenzione nel corso dei mesi. Perché si ripresenta. E si è ripresentato, a quanto pare, anche in questi giorni. Grimaldi Lines, infatti, dalla prossima settimana dovrebbe spostare la Eurocargo Napoli, nave che trasporta prevalentemente auto, proveniente da Cagliari, nel porto di Livorno. Questa, infatti, sarebbe l'ultima settimana con scalo a Civitavecchia, poi si cambia rotta. Da un paio di passaggi a settimana al dirottamento verso un altro porto. Nulla di ufficiale, nessuna dichiarazione in merito. Ma a quanto pare la decisione sarebbe motivata proprio dalla necessità di maggiori spazi; una richiesta che evidentemente lo scalo toscano riesce a soddisfare. Più volte gli armatori hanno evidenziato questa carenza e la necessità di trovare delle soluzioni. Ma non sono arrivati, a quanto pare, gli interventi richiesti. E così le compagnie guardano altrove. Ed il rischio, concreto oggi per il porto di Civitavecchia, è proprio quello di perdere navi per questo problema, se non adeguatamente affrontato. Un problema che si aggiunge a quello, sollevato nei giorni scorsi dall'esperto di logistica e rappresentante dell'autotrasporto al tavolo di partenariato, Patrizio Loffarelli, legato alla necessità di garantire dei servizi di qualità e di livello. Un progetto condiviso per rilanciare un'offerta che miri all'efficienza, alla rapidità, che risponda alle esigenze del mercato. «Un porto che non è competitivo nei servizi è svantaggiato - ha sottolineato - solo attraverso la competitività dei servizi resi si può colmare quel gap infrastrutturale che ci portiamo dietro rispetto agli altri paesi, specie quelli del nord Europa».



## La Provincia di Civitavecchia

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

### Sciopero a Molo Vespucci: 15 giorni per avere risposte sui piani di sviluppo

CIVITAVECCHIA Da un lato una crisi evidente, profonda. Dall'altro l'impegno sì a virare la rotta, ma senza fornire ancora segnali concreti. Sono questi i motivi che hanno spinto le organizzazioni sindacali Filt Cgil, Fit Cisl, Ultrasporti e Ugl mare a dare tempo fino a fine mese ai vertici dell'Autorità di Sistema portuale del Mar Tirreno centro settentrionale per presentare atti concreti ed elementi validi nell'ottica di quel rilancio e di quella vision strategica per il futuro del porto promessi la scorsa settimana dal segretario generale Roberta Macii nell'ambito dell'incontro nell'ambito del tentativo di raffreddamento e conciliazione alla luce dello stato di agitazione, ancora in atto, e dello sciopero inizialmente previsto per oggi da parte dei dipendenti di Molo Vespucci, non certo ritirato ma congelato, almeno per quindici giorni. Due settimane per consentire all'ente di dimostrare, con i fatti, le promesse di un cambio di passo in termini di sviluppo e visioni strategiche per far uscire il network dallo stallo, soprattutto sotto l'aspetto commerciale, e per convocare anche una riunione con il presidente Francesco Maria di Majo. Questo è stato ribadito ieri, nel corso dell'assemblea dei lavoratori. Perché dalle parole della dottoressa Macii non sono scaturiti quei fatti concreti e quei passi decisi che i sindacati si aspettavano. La volontà di invertire la tendenza con nuove iniziative di sviluppo va infatti definita nel dettaglio e concretamente. Così come vanno spiegati e motivati, dal punto di vista amministrativo, i trasferimenti del personale e la soppressione di alcuni uffici, così come vanno chiariti alcuni aspetti legati alla pianta organica; e questo per le ovvie ripercussioni e riflessi sull'attività di programmazione e gestione dell'ente, per la crescita e lo sviluppo del porto. E proprio la preoccupazione per la crisi dello scalo è alla base di un'azione forte come lo sciopero, indetto per la prima volta nella storia dell'ente.



## Allarme veleni nell' aria di Napoli Banchine non elettrificate, il porto resta sotto osservazione

*Monitoraggio dell' Arpac. Spirito (Authority): progetto bloccato*

napoli L' aria che da una decina di giorni respirano i napoletani, gli abitanti dell' hinterland e più in generale i campani è un aerosol di veleni. Scarsa ventilazione e mancanza di piogge favoriscono il ristagno degli inquinanti prodotti dal traffico automobilistico e dai riscaldamenti. A Napoli contribuiscono non poco, poi, il porto e lo scalo aeroportuale. Il primo tuttora in attesa della elettrificazione delle banchine che permetterebbe alle navi che sostano di spegnere i motori (oggi accesi 24 ore su 24). Il secondo sempre più congestionato dai voli in arrivo ed in partenza. Si aspetta la pioggia prevista nel fine settimana per respirare. Intanto, però, i dati che registrano le centraline di monitoraggio dell' Arpac sono allarmanti. A Napoli il 15 gennaio cinque delle sette apparecchiature hanno oltrepassato la soglia di 50 microgrammi di polveri sottili per metro cubo di aria, limite da non superare per legge. Il record - 98 microgrammi - in via Argine. Sforamenti anche negli altri capoluoghi di provincia e nei comuni della provincia partenopea. Se poi si guarda all' andamento dal primo gennaio ad oggi, la preoccupazione cresce. La centralina napoletana di via Argine ha già inanellato 12 sforamenti. Quella nei pressi dell' ospedale Nuovo Pellegrini 9. Alla Ferrovia sono 6. Cinque al Museo Nazionale. Rimedi? Lasciare l' auto in garage quando ci sono alternative ed impiegare i riscaldamenti solo se necessario ed a temperature moderate è un imperativo per tutti. A Napoli, però, ci si interroga anche sulle ragioni per le quali l' elettrificazione delle banchine del porto sia ancora al palo. «C' è un protocollo d' intesa tra Caremar, Enel ed **Autorità Portuale** - spiega il presidente di quest' ultima, Pietro Spirito - e prevede la costruzione con 80.000 euro di una cabina elettrica sul molo di Porta di Massa per alimentare i traghetti. Quelli che restano in porto la notte. Noi daremmo un eco bonus a Caremar sotto forma di riduzione del canone per l' attracco. Purtroppo il progetto è bloccato perché il concessionario del molo, Terminal Traghetti Napoli, non ha permesso il subentro in sub concessione alla Caremar, che è il soggetto che dovrebbe realizzare l' investimento. Hanno posto la condizione che fossero loro a vendere l' energia, il che non è possibile in un mercato regolato. Ho provato ad esercitare la mia persuasione, ma evidentemente finora non sono stato incisivo. Il progetto prevede anche l' elettrificazione dei moli di sosta dei traghetti a Capri ed Ischia». Restano fuori le navi da crociera - città galleggianti - e quelle che coprono le rotte tra Napoli e la Sicilia e la Sardegna. «Il motivo - argomenta Spirito - è che l' impiego di energia elettrica sulle navi non è sostenibile con la tariffa diurna. Servirebbe un incentivo da parte del soggetto che vende l' elettricità». Nel frattempo va avanti la campagna di monitoraggio della qualità dell' aria nello scalo marittimo avviata dall' Arpac e che prevede venti giorni di rilevazioni ogni tre mesi. I primi risultati statisticamente attendibili si avranno a settembre. Dal primo gennaio, infine, è entrata in vigore la norma europea che impone a tutte le navi di impiegare un carburante a basso tenore di zolfo, il cosiddetto 05. Costa di più o richiede l' adozione di specifici filtri sulle navi, ma inquina meno. Purché, naturalmente, i controlli sulle navi si effettuino per davvero e con assiduità.



# Corriere del Mezzogiorno

Napoli

---

Spettano alla Capitaneria di Porto.

L' economia La prima tranche dei lavori durerà 80 giorni, l' Authority: «Benefici subito dopo il collaudo»

## Porto, sprint per le crociere

*Dragaggi al via con la Breydel: «Navi più grandi alla Stazione marittima già in estate»*

Sono iniziati i lavori di dragaggio dei fondali del porto di Salerno. Almeno nella prima fase, quella relativa ai prossimi tre mesi, che terminerà verosimilmente il 15 aprile. Con l' obiettivo, sottolineato dal segretario generale dell' **autorità di Sistema** del mar Tirreno Centrale, Francesco Messineo, e cioè portare le navi da crociera alla stazione marittima «da questa estate». Con un calendario crocieristico vicino all' ultimazione la stagione dovrebbe iniziare a marzo, quindi a dragaggi in corso e che fino a giugno vedrà i colossi del mare ancora al molo commerciale. A pag. 27.

Diletta Turco



## Dragaggi, attesa finita ora il rilancio crociere

*Partono i lavori con la draga belga «Maxi-navi a Salerno già in estate» Approdi alla Stazione marittima dopo la prima tranche degli scavi*

Diletta Turco

Sono iniziati i lavori di dragaggio dei fondali del porto di Salerno. Almeno nella prima fase, quella relativa ai prossimi tre mesi, che terminerà verosimilmente il 15 aprile. Con un preciso obiettivo, sottolineato e confermato anche dal segretario generale dell' **autorità di Sistema** del mar Tirreno Centrale, Francesco Messineo, e cioè portare finalmente le navi da crociera alla stazione marittima «da questa estate». Con un calendario crocieristico vicino all' ultimazione la stagione dovrebbe iniziare a marzo, quindi a dragaggi in corso e che almeno fino a giugno vedrà i colossi del mare attraccare ancora al molo commerciale. Questo perché ci sarà da attendere il tempo tecnico del collaudo della prima fase di dragaggio, un obbligo tecnico necessario a poter, poi, consentire gli attracchi delle navi. «Per il report finale dice Messineo sarà coinvolta una terza società che si occupa proprio di questo aspetto e che, presi i dati elettronici registrati dal diario di bordo della draga, elaborerà le statistiche definitive. Con quel documento, che, di fatto, rappresenterà la fotografia attuale della profondità dei fondali del porto di Salerno, non solo si aggiornerà la cartografia del porto di Salerno, ma la capitaneria di porto potrà ufficializzare con uno specifico provvedimento, la capacità di ormeggio sia delle banchine della zona commerciale che di quelle dell' area turistica». I LAVORI Pochi altri mesi di sacrifici, dunque, per il comparto crocieristico salernitano, che poi si trasferirà definitivamente nell' area dedicata del molo Manfredi. Dagli attuali 6,40 metri, i fondali del porto salernitano arriveranno ad una profondità di 11 metri a lavoro completato. Ma già alla fine di questa prima tranche di lavori, ci sarà un approfondimento di circa 3 metri ulteriori. Cosa che consentirà alle navi da crociera di attraccare alla banchina della conchiglia firmata da Zaha Hadid. La draga belga è arrivata a Salerno, attraccando alla stazione marittima, alle prime luci dell' alba di ieri mattina. «L' attesa è finita si legge in un post social del management della Stazione Marittima di Salerno - Alle luci dell' alba ha attraccato alla banchina della Stazione Marittima del porto di Salerno la maxi draga belga Breydel, che ha lasciato Setubal, in Portogallo, per approdare al Molo Manfredi di Salerno. Lavorerà per lo scavo dei fondali, garantendo così un più ampio pescaggio per le navi da crociera che dall' inizio della primavera faranno scalo alla Stazione Marittima disegnata da Zaha Hadid. Le attività, che andranno avanti 24 ore su 24, saranno suddivise tra il Molo Manfredi e lo scalo commerciale. La prima parte dei lavori durerà 80 giorni. Saranno scavati in totale circa 3,25 milioni di metri cubi. Gli interventi serviranno ad approfondire i canali di accesso e le banchine per far entrare e attraccare navi di più elevata stazza e pescaggio». I SINDACATI L' avvio dei dragaggi, per il segretario provinciale della Filt Cgil, Gerardo Arpino, è un «passo fondamentale per il rilancio del porto di Salerno, sia da un punto di vista turistico che occupazionale. I dragaggi consentiranno, infatti, di recuperare traffici e di portare più turisti, e, conseguentemente, più lavoro. È, però, importante che parallelamente ai dragaggi si compiano anche i lavori per l' imboccatura, in modo da consentire l' arrivo e la partenza delle grandi navi in totale sicurezza». I CONTROLLI Assieme all' arrivo della maxidraga, ieri l' **autorità di Sistema** ha ufficializzato anche l' incarico per il monitoraggio delle acque. La delibera, a firma del presidente dell' authority unica, Pietro Spirito, affida tutte le attività alla stazione zoologica Anton Dohrn, con un importo di 2,5 milioni di euro. Il monitoraggio sarà condotto prima,





durante e al termine delle fasi di dragaggio.



## Il Mattino (ed. Salerno)

Salerno

---

«L' analisi dei dati rilevati dai punti di osservazione fissi - si legge nella relazione tecnica della stazione - saranno fondamentali per l' individuazione e la mitigazione di situazioni anomale durante tutte l' attività e guideranno anche le tempistiche del dragaggio qualora il mezzo nautico utilizzato generi, un' eccessiva sospensione dei sedimenti in acqua». © RIPRODUZIONE RISERVATA.

Lo scenario

**Traffico merci il peggio è passato «Recupereremo e cresceremo»**

Il 2019, in sintesi, è stato un anno decisamente da dimenticare. Con un segno negativo pressoché costante davanti a tutte le principali componenti dell'attività commerciale del **porto** di **Salerno**. Giù i container, giù i traffici in generale. A pag. 27.



## Container, 2019 da dimenticare «Ma ora possiamo recuperare»

LO SCENARIO Il 2019, in estrema sintesi, è stato un anno decisamente da dimenticare. Con un segno negativo pressoché costante davanti a tutte le principali componenti dell'attività commerciale del **porto** di **Salerno**. Giù i container, giù i traffici in generale. I numeri, insomma, hanno «costretto» gli operatori portuali a tirare la cinghia, e programmare investimenti in grado di far recuperare nel minor tempo possibile il ritardo accumulato in questi mesi. «L'arrivo della draga Breydel e l'avvio degli escavi rappresenta una tappa fondamentale per il futuro del **porto** di **Salerno** dice Agostino Gallozzi, presidente dell'omonimo gruppo che opera da decenni nei traffici internazionali di merci - che possiamo ora rilanciare sulle rotte commerciali dello shipping mondiale, con l'acquisizione di nuovi servizi full-container transoceanici. Recupereremo velocemente i traffici mercantili persi nel 2019, puntando ad una nuova e ulteriore crescita. Nell'anno appena trascorso, con circa ventitré milioni di euro di nuovi investimenti, abbiamo completato il più ambizioso programma di sviluppo e potenziamento del nostro sistema di gru e mezzi di movimentazione, così da essere pronti a cogliere queste nuove sfide». LE PREVISIONI Se non annunciata, infatti, la crisi dell'anno appena concluso è stata quantomeno attesa. Non hanno destato mai sorprese le cifre dell'anima commerciale del **porto** salernitano, che, indiscutibilmente, ha vissuto un periodo di contrazione. Ma una contrazione abbondantemente prevista dagli operatori del settore, che, anzi, stimavano cali seppure momentanei ancora peggiori. Ma, soprattutto, momentanei e temporanei, in grado di essere quasi interamente recuperati già nella seconda metà di quest'anno. Quando la prima «annualità» dei lavori di escavo dei fondali del **porto** commerciale sarà completata. «Il calo del traffico merci nel **porto** di **Salerno** era già previsto fin dallo scorso anno aveva detto Gallozzi lo scorso mese di ottobre in un'intervista a Il Mattino - ed è strettamente connesso al mancato avvio delle opere di riqualificazione infrastrutturale, in particolare al dragaggio dello scalo. Alcune compagnie di navigazione hanno dovuto, infatti, temporaneamente sospendere lo scalo a **Salerno** per l'insufficienza dei fondali, non adatti ad accogliere le grandi navi di nuova generazione. Per questa motivazione le opere programmate e in via di realizzazione restano un passaggio estremamente importante per la piena competitività del nostro **porto** che si conferma, in ogni caso, un riferimento senza dubbio non secondario nel contesto delle rotte globali». LO SVILUPPO Già da questa estate anche il **porto** commerciale potrà beneficiare dei risultati della prima fase di scavo dei fondali, e accogliere navi più grandi. Cosa che porterà anche nuova occupazione. «Il nostro gruppo conclude ora Gallozzi - che con oltre 300 addetti diretti è il maggiore datore di lavoro del **porto** di **Salerno**, ha come traguardo per i prossimi anni proprio l'ulteriore crescita della occupazione. È oggi questo il migliore augurio che Gallozzi Group, nato nello scalo salernitano nel lontano 1952, vuole fare con forza al nostro **porto** e alla nostra città». di.tu. © RIPRODUZIONE RISERVATA.



## Porto di Salerno, è attraccata la maxi draga belga: partono i lavori

*Si occuperà dello scavo dei fondali per garantire un più ampio pescaggio per le navi da crociera che dall'inizio della primavera faranno scalo presso la moderna infrastruttura disegnata da Zaha Hadid*

Partono ufficialmente i lavori di dragaggio nel porto di Salerno. Alle prime luci dell'alba ha attraccato alla banchina della Stazione Marittima, infatti, la maxi draga belga Breydel, che ha lasciato Setubal, in Portogallo, per approdare al Molo Manfredi. Si occuperà dello scavo dei fondali per garantire un più ampio pescaggio per le navi da crociera che dall'inizio della primavera faranno scalo presso la moderna infrastruttura disegnata da Zaha Hadid. I lavori, che andranno avanti 24 ore su 24, saranno suddivise tra il Molo Manfredi e lo scalo commerciale. La prima parte dei lavori durerà 80 giorni. Saranno scavati in totale circa 3,25 milioni di metri cubi. Gli interventi serviranno ad approfondire i canali di accesso e le banchine per far entrare e attraccare navi di più elevata stazza e pescaggio. Il dragaggio dei fondali consentirà, al termine dei lavori, di arrivare, dagli 11 metri attuali ai 6,40 metri; la prima parte dei lavori, che terminerà entro metà marzo, porterà i fondali a 8,40 metri. I primi attacchi Grande fermento alla Stazione Marittima e grande attenzione da parte del management della società Salerno Stazione Marittima: il calendario crocieristico è in via di completa definizione. Il primo arrivo è previsto per il 31 marzo ma il test probante sarà quello del 19 aprile quando a Salerno farà rotta la Crown of Princess, nave da crociera della compagnia Princess Cruises. Se i lavori saranno ultimati i passeggeri potranno sbarcare alla Stazione Marittima rendendola così finalmente vero terminal passeggeri.



L'arrivo in porto

Msc Hannah, la nave del record

È lunga 211 metri per 32 di larghezza. Una nave in grado di trasportare fino a 6 mila Teu. Nel pomeriggio è approdata la Msc Hannah, la più grande portacontainer mai attraccata al porto di Bari. L'imbarcazione (una container ship costruita nel 2006 che naviga attualmente sotto bandiera della Panama) proveniva da Gioia Tauro. «È una bella soddisfazione - afferma Ugo Patroni Griffi, presidente dell' **Autorità portuale** - perché conferma che Bari si sta muovendo bene sul mercato dei cargo. Certo, la profondità dei fondali non consente di ospitare le grandi porta container, ma questa soluzione ci consente di continuare a crescere». Nel solo 2019, infatti, i traffici di merci sono aumentati sensibilmente. La variazione con l'anno precedente si è attestata al più 21% con previsioni di ulteriori sviluppi.

## L'ANNUNCIO DI CATALFO E TURCO

### Prorogata Agenzia portuale che ha in carico 500 ex Tct

*Trovate le risorse pari a 11,2 milioni di euro*

«Con un emendamento del Governo al decreto Milleproroghe, è stata prorogata l'attività dell'Agenzia per la somministrazione del Lavoro e per la riqualificazione professionale del Porto di Taranto. Superato il limite temporale di 36 mesi della stessa Agenzia e trovate le risorse pari a 11,2 milioni di euro per l'anno 2020, a valere sul Fondo sociale per occupazione e formazione, che serviranno a prorogare gli ammortizzatori sociali per i circa 500 lavoratori, ex TCT, confluiti nella stessa Agenzia». Ad annunciarlo sono il Ministro del Lavoro, Nunzia Catalfo, e il sottosegretario alla Presidenza del Consiglio, Mario Turco. L'Agenzia per la somministrazione del Lavoro e per la riqualificazione professionale del Porto di Taranto nata nel 2017, aveva lo scopo di sostenere l'occupazione e di accompagnare i processi di riconversione industriale delle infrastrutture portuali. L'Agenzia, nella quale erano confluiti appunto i lavoratori in esubero dell'impresa che operava nel Porto di Taranto, hanno usufruito di ammortizzatori sociali per il triennio 2017-2019. Con l'emendamento del Governo al Milleproroghe tale vincolo viene superato permettendo così ai lavoratori che attendono di essere riassorbiti dalla nuova società controllata da Yilport Holding AS, che ha ottenuto la concessione della banchina del Molo Polisettoriale del Porto di Taranto, di usufruire ancora del sostegno al reddito. «È il secondo risultato ottenuto da questo Governo a dimostrazione dell'attenzione verso il territorio di Taranto - spiegano il ministro Catalfo e il sottosegretario Turco - Solo pochi giorni fa sempre con un emendamento al decreto Milleproroghe presentato dal Governo, è stata risolta la questione inerente l'integrazione del trattamento di cassa integrazione guadagni straordinaria per i dipendenti del Gruppo Ilva in Amministrazione Straordinaria; l'integrazione è prorogata per l'anno 2020, per un importo di spesa di 19 milioni di euro a valere sul Fondo sociale per Occupazione e Formazione».



**Demarauto** Gruppo De Mariani  
Nuova Concessionaria e Service Volkswagen a Brindisi - Via Pertusillo 10 - Tel. 0831 548218

## «Dal Governo tante promesse ma fino ad ora solo pochi fatti»

La denuncia dei sindacati: «Potenzialità mai messe a frutto»

È arrivato il momento di porre fine allo stato di stallo in cui versa la vertenza dell' Ar senale militare di **Taranto**. Finora ci sono state tante promesse, ma pochi fatti. Le organizzazioni sindacali di categoria Fp Cgil, Cisl Fp, Uil Pa, Confsal Unsa, ed Fp Difesa, rappresentate da Grazia Albano, Massimo Ferri, Giuseppe Andrisano, Cosimo Gualano, Pasquale Baldari e Lorenzo Caldaralo, per le rappresentanze sindacali unitarie, da anni portano avanti questa con lo scopo di mantenere, valorizzare e rilanciare le potenzialità dello stabilimento di manutenzione del naviglio militare, che da oltre cento anni è parte integrante del territorio ionico, della sua storia e della sua economia. La Marina militare, con i suoi importanti insediamenti tecnici e logistici (Arsenale, Base Navale, Direzione di Magazzini, Direzione di Munizionamento, Marigenimil) è da sempre parte importante e imprescindibile dell' economia e della storia di questo territorio e tutti insieme contribuiscono a fa vorire l' occupazione di circa 15mila unità tra diretti, militari e indotto. I sindacalisti sostengono che la maggior parte di questi insediamenti ha ragione di esistere grazie alla funzione e all' operatività dell' Arsenale che invece oggi è messa fortemente a rischio per la mancanza di nuove e consistenti assunzioni di personale civile, compromettendo tutto il sistema Difesa nel territorio ionico con conseguenti ricadute occupazionali. A distanza di anni, i punti della vertenza restano fermi: in primis il mantenimento del ruolo pubblico delle manutenzioni, che rappresenta garanzia di sicurezza per il Paese in quanto assicura l' in dipendenza manutentiva e funge da calmiera dei costi nelle riparazioni; il turn over del personale che è di fatto un' esigenza non più rinviabile, considerando non solo le carenze organiche attuali, ma quelle prevedibili entro il 2021, in seguito ai pensionamenti; inoltre il piano di formazione sulle nuove unità navali, anche mediante la riattivazione della scuola Allievi operai; ed il completamento del piano di ammodernamento dello stabilimento. «Portare a rapida soluzione ciascuno di questi punti - fanno sapere Albano, Ferri, Andrisano, Baldari, Gualano e Caldaralo - ci consentirebbe, non solo di dare una pronta ed efficiente risposta alle prioritarie esigenze delle manutenzioni delle Unità navali della Marina, ma anche di metterci sul mercato ed offrire strutture e maestranze per ampliare la filiera produttiva attraverso la compartecipazione alle attività di refittaggio e/o demolizione delle unità navali, per offrire a chilometro zero materia prima per il siderurgico, nonché aprire i nostri bacini anche ad unità mercantili offrendo supporto logistico e tecnico alle attività del nuovo gestore del **porto di Taranto**». Rsu e sindacalisti chiedono quindi di poter partecipare a tutti i tavoli istituzionali e decisionali in cui si parla dell' Arsenale di **Taranto**, insieme agli attori istituzionali locali e nazionali finalizzati all' effettiva conoscenza del «Piano Industriale Integrato 2020-2025» allo studio dello Stato Maggiore Marina e all' emanazione di un corso -concorso, con bando unico per almeno 600 unità lavorative con professionalità tecnico -specialistiche.





## Doppia richiesta di concessione del molo crociere

Diversi ambiti ma due notizie positive per il porto di Taranto. Innanzitutto, con un emendamento del governo al decreto Milleproroghe, è stata prorogata l'attività dell' Agenzia per la somministrazione del Lavoro e per la riqualificazione professionale del Porto di Taranto. Una nota congiunta del ministro del Lavoro Nunzia Catalfo e del sottosegretario alla Presidenza del Consiglio, Mario Turco ha confermato l'ok all'estensione dell' Agenzia portuale nata nel 2017 con lo scopo di sostenere l'occupazione e di accompagnare i processi di riconversione industriale delle infrastrutture portuali. Per i quasi 500 lavoratori ex Tct, quindi, è stato superato il limite temporale di 36 mesi della stessa Agenzia e sono state trovate le risorse pari a 11,2 milioni di euro per l'anno 2020, a valere sul Fondo sociale per occupazione e formazione, che serviranno a prorogare gli ammortizzatori sociali. Per quanto concerne la diversificazione dello scalo jonico, invece, è stata presentata un'istanza di concessione per l'occupazione e l'uso di uno spazio portuale al Molo San Cataldo allo scopo di gestire servizi in favore dei crocieristi in imbarco e sbarco. La domanda di concessione è stata prodotta congiuntamente da Port operation holding e Global ports Melita

limited appartenenti a Global ports holding il più grande operatore portuale di crociere al mondo. La richiesta è per l'uso esclusivo di un'area scoperta di circa 400 metri quadrati dove sarà installata una struttura prefabbricata. In attesa chiaramente del centro Falanto - il collaudo è previsto per dicembre - dove saranno anche realizzati i locali riservati agli equipaggi delle navi da crociera. Il programma delle crociere, come anticipato su Quotidiano dal presidente dell'**Authority** Sergio Prete, prevede 11 navi per quest'anno con un numero massimo di passeggeri di 14.400 unità mentre per il 2021 17 navi con un numero massimo di 26mila passeggeri. Fino al 24 febbraio, sarà possibile depositare domande concorrenti. Per quanto riguarda il nuovo terminalista del Molo Polisettoriale, infine, è stato il presidente esecutivo e Ceo di Yilport Robert Yildirim ad annunciare di aver rivisto la strategia di crescita e il piano aziendale quinquennale per il 2020-2025, in linea con il nostro obiettivo di posizionarci tra i primi 10 operatori internazionali di terminal container entro il 2025. Citando in primis Taranto: Siamo impegnati nelle fasi finali per avviare le operazioni. Abbiamo in programma di rinnovare il Terminal container di Taranto e portare la capacità annuale fino a 1,5 milioni di Teu. A. Pig. © RIPRODUZIONE RISERVATA.



TARANTO DEFINITO «PORTO SICURO»

## Sbarcati altri 119 migranti dalla Nave Ong Sea Watch 3

*Sono 104 uomini e 15 donne; 41 i minori non accompagnati*

Sono sbarcati ieri mattina al molo San Cataldo di Taranto i 119 migranti soccorsi dalla Sea Watch 3 nei giorni scorsi in tre distinti interventi in acque maltesi. Circa 40 minori stranieri non accompagnati sono stati trasferiti in strutture comunali, mentre gli altri migranti transiteranno nell' hotspot per le procedure di identificazione e poi saranno dislocati nei centri di accoglienza nazionali ed esteri come previsto dalle disposizioni del Viminale. Francia, Germania, Portogallo e Irlanda hanno già dato la loro disponibilità ad accogliere i richiedenti asilo. Ad accogliere i migranti (la nave ha attraccato attorno alle 7.30) la collaudata macchina dell' accoglienza coordinata dalla Prefettura e dal Comune, con il supporto delle Forze dell' ordine, della Croce Rossa, della Protezione Civile e delle associazioni di volontariato. In tutto sono sbarcati 104 uomini e 15 donne provenienti da Guinea (27), Bangladesh (26), Libia (17) e da vari paesi sub-sahariani (Gambia, Mali, Costa d' Avorio ecc). Particolare attenzione è stata prestata dai soccorritori alle famiglie con minori, tutte libiche, con bambini tra i 2-5 anni, ad una donna sola nigeriana con bambina minore di un anno e ad un donna nigeriana incinta. Tra gli sbarcati, anche un cieco -sordo -muto. A quanto si è appreso, sono apparsi provati ma in buone condizioni di salute. L' equipaggio della nave ha riferito che «il soccorso ha presentato non pochi pericoli perché in corso una tempesta ma per fortuna tutto è andato bene, a parte il freddo durante la notte». Il via libera al trasferimento dei migranti è arrivato nel capoluogo ionico dopo che il Viminale ha indicato l' approdo di Taranto come porto sicuro. Gli adulti sono stati accompagnati all' hot spot per l' identificazione, mentre i minori saranno ripartiti tra centri di Taranto e della provincia, di Mesagne (Brindisi), Foggia e Potenza. Anche in questo caso non sono mancate le polemiche politiche con il deputato pugliese della Lega, Rossano Sasso che ha commentato: «Ennesimo sbarco, ennesima beffa degli italiani che non vogliono più una immigrazione senza regole». «Ho assistito a Taranto allo aggiunge Sasso - allo sbarco dalla Sea Watch, nave ong già tristemente nota per aver speronato una motovedetta della nostra GdF, ed ho ribadito il no della Lega e di tanti pugliesi a questa nuova invasione. La Puglia è sempre più campo profughi d' Europa per volontà del Pd e del M5S, con il ministro Lamorgese che continua a non rispondere alla mia interrogazione parlamentare, mentre trova il tempo per venire in Parlamento ed annunciare una sanatoria per circa 800.000 immigrati, che si preannuncia devastante». «Ho chiesto, da oltre un mese, di sapere - aggiunge quanti, tra i circa 1000 sbarcati in Puglia da settembre ad oggi, siano stati ricollocati all' estero, come mai viene consentito ai poliziotti francesi e tedeschi di scegliersi, all' interno del Cara di Bari, quali immigrati portare ed infine, se la Puglia abbia preso ormai il posto della Sicilia come terra in cui far sbarcare gli immigrati. Pugliesi a Maggio, Calabresi ed Emiliano -Romagnoli tra 10 giorni hanno una sola possibilità per manifestare il proprio dissenso a questa politica: votare Lega alle prossime regionali».



Demarauto Gruppo De Mariani

Nuova Concessionaria e Service Volkswagen a Brindisi - Via Pertusillo 10 - Tel. 0831 548218

# Libero

## Taranto

### Nuovo sbarco a Taranto: 119 nordafricani

Continua l'arrivo di migranti sul territorio nazionale. La Sea Watch 3, una volta fatta richiesta di approdare in un porto italiano, ha visto accolta in poche ore dal Governo la sua richiesta. Il Viminale ha poi indicato l'approdo di Taranto dove già altre navi con migranti sono arrivate negli ultimi mesi. «I migranti sono attualmente all'interno dell'hotspot, godono di buona salute, e questo è già un dato confortante. Per quanto riguarda gli adulti e i nuclei familiari, noi siamo ancora in attesa di avere indicazioni da parte del ministero dell'Interno, mentre i minori non accompagnati, in base alle disposizioni normative, troveranno collocazione all'interno di strutture apposite per minori che saranno della provincia di Taranto, del Comune anzitutto, ma anche del territorio provinciale». Lo ha dichiarato il prefetto di Taranto, Demetrio Martino, a proposito dello sbarco di 119 migranti dalla nave Sea Watch 3 avvenuto ieri al molo San Cataldo del porto di Taranto dove l'unità era attraccata nella prima mattinata. L'assessore ai Servizi sociali del Comune di Taranto, Gabriella Ficocelli (il Comune fa parte della macchina per l'accoglienza ed assistenza che coordinata dalla Prefettura mette insieme Asl, 118 e ong), conferma che è terminato lo sbarco dei 119 profughi. Si tratta, spiega l'assessore, «di 104 uomini e 15 donne. Tra gli uomini c'erano anche 41 minori non accompagnati, le loro nazionalità di appartenenza sono Algeria, Marocco, Libia ed Egitto, e dei minori si è fatto carico il Comune in attesa della loro nuova sistemazione peraltro già individuata». I minori saranno infatti ripartiti tra centri di Taranto, provincia, Mesagne (Br), Foggia e Potenza. «Il porto di Taranto è già predisposto per questa accoglienza avendo un hotspot che si sviluppa tra il molo San Cataldo e la parte retrostante - aggiunge il prefetto Martino - e gli operatori hanno maturato anche un elevato livello di professionalità che rende in maniera ottimale ed efficace tutto il complesso delle attività che occorrono in questo genere di situazioni». riproduzione riservata.

MESE	GRILLINI	ALTRI
GEN	10,0	10,0
FEB	10,0	10,0
MAR	10,0	10,0
APR	10,0	10,0
MAG	10,0	10,0
GIO	10,0	10,0
MAG	10,0	10,0
LUG	10,0	10,0
AUG	10,0	10,0
SET	10,0	10,0
OCT	10,0	10,0
NOV	10,0	10,0
DIC	10,0	10,0



## Porto aperto ai migranti Sbarcate le 119 persone a bordo della Sea Watch3

*Ieri mattina l'accoglienza al molo I maggiorenni in transito all' hotspot I 41 minori saranno trasferiti in centri di Taranto, Mesagne, Foggia e Potenza*

Sono sbarcati ieri mattina al molo San Cataldo di Taranto i 119 migranti soccorsi dalla Sea Watch 3 nei giorni scorsi in tre distinti interventi in acque maltesi. Circa 40 minori stranieri non accompagnati sono stati trasferiti in strutture comunali, mentre gli altri migranti sono solo in transito nell' hotspot - una struttura creata appunto per le procedure di identificazione - e poi saranno dislocati nei centri di accoglienza nazionali ed esteri come previsto dalle disposizioni del Viminale. Francia, Germania, Portogallo e Irlanda hanno già dato la loro disponibilità ad accogliere i richiedenti asilo. La nave ha attraccato attorno alle 7.30, come da previsione. E poco dopo sono iniziate le operazioni di sbarco. La collaudata macchina dell' accoglienza - coordinata dalla Prefettura e dal Comune, con il supporto delle Forze dell' ordine, della Croce Rossa, della Protezione Civile e delle associazioni di volontariato - ha provveduto ad assistere e soccorrere tutti i migranti. I 41 minori non accompagnati sbarcati dalla Sea Watch 3 e accompagnati in strutture comunali, nelle prossime ore saranno trasferiti anche in centri di altri comuni pugliesi e lucani. In tutto ieri mattina sono sbarcati 104 uomini e 15 donne provenienti da Algeria, Marocco, Libia ed Egitto. A quanto si è appreso, sono apparsi provati ma in buone condizioni di salute. L' equipaggio della nave ha riferito che «il soccorso ha presentato non pochi pericoli perché era in corso una tempesta ma per fortuna tutto è andato bene, a parte il freddo durante la notte». Il via libera al trasferimento dei migranti è arrivato nel capoluogo ionico dopo che il Viminale ha indicato l' approdo di Taranto come **porto** sicuro. Gli adulti sono stati accompagnati all' hotspot per l' identificazione, mentre i minori saranno ripartiti tra centri di Taranto e della provincia, di Mesagne (Brindisi), Foggia e Potenza. Ma c' è chi non è convinto di questa forma di accoglienza: «Ennesimo sbarco, ennesima beffa degli italiani che non vogliono più una immigrazione senza regole». È il deputato pugliese della Lega, Rossano Sasso, ad affermarlo dopo essere stato a Taranto, ieri. «Questa mattina (ieri per chi legge, ndr)- dice - ho assistito a Taranto allo sbarco dalla Sea Watch, nave ong già tristemente nota per aver speronato una motovedetta della nostra Guardia di Finanza, ed ho ribadito il no della Lega e di tanti pugliesi a questa nuova invasione. «Ho chiesto, da oltre un mese, di sapere - aggiunge - quanti, tra i circa 1000 sbarcati in Puglia da settembre ad oggi, siano stati ricollocati all' estero, come mai viene consentito ai poliziotti francesi e tedeschi di scegliersi, all' interno del Cara di Bari, quali immigrati portare ed infine, se la Puglia abbia preso ormai il posto della Sicilia come terra in cui far sbarcare gli immigrati», ha concluso Sasso.



## Migranti, la Sea Watch 3 è approdata a Taranto

BARI- Nel porto di Taranto la nave Sea watch 3 è arrivata quando mancavano 15 minuti alle otto del mattino: a bordo ci sono 119 migranti, salvati in mare qualche giorno fa. Sulla banchina del porto ionico era stata attivata la macchina dell' accoglienza per fornire assistenza e soccorso ai migranti. Gli adulti saranno smistati in centri di accoglienza pugliesi e di altre regioni. Resteranno a Taranto, invece, i 40 minori non accompagnati che erano a bordo della nave della Ong tedesca.

The screenshot shows a news article from the website 'DIRE Taranto'. The main headline reads 'Migranti, la Sea Watch 3 è approdata a Taranto'. Below the headline is a photograph of the Sea-Watch 3 ship. The article text states: 'BARI- Nel porto di Taranto la nave Sea watch 3 è arrivata quando mancavano 15 minuti alle otto del mattino: a bordo ci sono 119 migranti, salvati in mare qualche giorno fa. Sulla banchina del porto ionico era stata attivata la macchina dell' accoglienza per fornire assistenza e soccorso ai migranti. Gli adulti saranno smistati in centri di accoglienza pugliesi e di altre regioni. Resteranno a Taranto, invece, i 40 minori non accompagnati che erano a bordo della nave della Ong tedesca.' The article includes social media sharing icons and a 'Leggi anche:' section with a small thumbnail image. The website header shows 'DIRE Taranto' and navigation links like 'Canali', 'Sport', 'Impari', 'Speciali', 'Multimedia', and 'Seasamey'.

**Gioia Tauro, a Medrepair Italia i servizi portuali di manutenzione e riparazione container**

16 Jan, 2020 GIOIA TAURO - Il porto di Gioia Tauro si dota di un altro elemento strategico per lo sviluppo globale dell' infrastruttura portuale e retroportuale . L' Autorità portuale ha completato l' iter istruttorio per l' assegnazione della concessione demaniale marittima di un capannone alla ditta Medrepair Italia , azienda «specializzata nella gestione dei contenitori reefer con prestazioni logistiche personalizzate e ideate per le differenti esigenze» lo fa sapere l' Autorità portuale in una nota. La società si occuperà della manutenzione e riparazione container dry, reefer e del deposito dei contenitori oltre che alla loro ispezione e al monitoraggio , nonché all' assistenza del contenitore a bordo nave e a terra .«Alla base di questa scelta » - continua l' ente portuale - « il background di Medrepair Italia che ha strutturato le proprie attività sulle reali esigenze delle compagnie di navigazione, dotandosi di un team di tecnici qualificati in grado di mettere a disposizione il proprio know-how aziendale al completo servizio delle esigenze di settore ».



## Il Dispaccio

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi e Villa San Giovanni

### Porto di Gioia Tauro, Sul: "Bene impegni presi da ministro Provenzano, vigileremo"

"La visita del Ministro del Sud e della Coesione Territoriale, Giuseppe Provenzano, è stata l' occasione per fare il punto sul Porto di Gioia Tauro e sulle problematiche infrastrutturali e relative al cosiddetto retroporto, ossia all' area industriale largamente sotto utilizzata. Intanto bisogna rilevare che il cambio dell' assetto societario dell' azienda terminalista, fortemente voluto dal SUL, ha prodotto il risultato concreto di un rilancio importante delle attività di transhipment, riuscendo a determinare una vera e propria inversione di tendenza che potrebbe aprire ulteriori interessanti prospettive, stante anche la peculiarità di una delle pochissime strutture portuali capaci di accogliere le grandissime navi da 23.000 teus. Esistono, tuttavia, problemi che devono essere superati con estrema rapidità. Il completamento dell' infrastrutturazione non può vedere realizzati solo i progetti di competenza dell' **Autorità Portuale**, ed è indispensabile supportare adeguatamente ogni possibile occasione di sviluppo. Perciò il SUL condivide fortemente l' opinione espressa dal Ministro secondo la quale non aver considerato il Sud come priorità ha fatto perdere occasioni ed ha indebolito l' assetto economico dell' Italia tutta. "In base a queste considerazioni il SUL ha chiesto iniziative a breve per aiutare un processo di ripresa dopo anni di crisi, ed in particolare: Il completamento dell' infrastrutturazione ad iniziare dalla fattiva partenza produttiva del gateway ferroviario e della realizzazione del bacino di carenaggio, nonché delle opere previste dall' APQ non interamente messo in atto; La definizione di norme certe per la fruizione degli incentivi fiscali previsti dalla ZES che oggi non riguardano le aziende del cabotaggio; Delineare una strategia di forte incremento dell' attività dell' area industriale retroportuale; Il prolungamento della durata, e la successiva trasformazione, dell' Agenzia per il Lavoro **Portuale** in art. 17 della L. 84/94, e l' uscita dalla gestione commissariale dell' **Autorità Portuale** che, per importanza e attività svolta, merita di essere governata da gestioni ordinarie e non commissariali. Il Ministro ha preso impegni che seguiremo con grandissima attenzione per il valore strategico che il Porto di Gioia Tauro ha per tutta la Calabria e per l' intero Paese". E' quanto si legge in una nota del segretario generale del Sul Calabria, Aldo Libro, e del segretario nazionale Sul Porti, Daniele Caratozzolo.



## Sui porti della Sardegna si gioca una scommessa da 350 milioni

*Settore strategico. Da Cagliari a Oristano, Portovesme, Porto Torres e Olbia, un sistema che registra in media un milione di passeggeri e una movimentazione merci pari a più di 47 milioni di tonnellate.*

Davide Madeddu - Si punta sui porti in una partita di investimenti, tra risorse pubbliche e private, che supera i 350 milioni di euro. Da Cagliari a Oristano, continuando con Portovesme, **Porto** Torres e **Olbia**. Il tutto per rilanciare un settore che spazia dai depositi costieri di Gnl (gas naturale liquefatto) alle crociere, continuando con merci e industrie. Settori strategici per valorizzare il sistema portuale della Sardegna che registra in media mezzo milione di passeggeri nel sistema crocieristico (513.962), 4.784.734 di passeggeri nei traghetti e una movimentazione merci pari a 47.613.784 tonnellate. «Un piano importante» come rimarca Massimo Deiana, presidente dell' Autorità di sistema portuale del mare di Sardegna, «con investimenti privati e pubblici, finanziati dalla regione e in compartecipazione». Nel caso delle risorse private, gli investimenti riguardano la costruzione dei depositi costieri per lo stoccaggio del Gnl, il gas naturale liquefatto. Programmi legati anche al processo di metanizzazione dell' intera isola. Attualmente i progetti, in aree differenti, sono portati avanti da Isgas, Higas, Ivi petrolifera e Edison. L' ultimo atto, in ordine di tempo, il 17 dicembre: Edison e l' Autorità di sistema portuale e del mare di Sardegna hanno sottoscritto un accordo per la concessione di beni demaniali, propedeutico alla realizzazione di una banchina per le navi a servizio del deposito di Gnl che la società energetica ha in progetto nell' area. Una partita, quella dei depositi costieri, che complessivamente, come chiarisce Deiana, «vale molto più di 160 milioni di euro» tra Cagliari e Oristano a cui si aggiunge «una manifestazione di interesse che stima opere per 30 milioni di euro a **Porto** Torres». I programmi di sviluppo, che in qualche caso devono fare i conti con vincoli stringenti, si giovano di risorse pubbliche o comunitarie «che sfiorano i 200 milioni di euro». Solo per il rilancio del **porto** canale di Cagliari l' Autorità ha a disposizione 94 milioni di euro. Si tratta di risorse provenienti da finanziamenti europei «spendibili» con cui si prevede lo spostamento sulla parte del **porto** canale del traffico merci e la trasformazione dell' area utilizzata attualmente per trasformarla in polo per l' accoglienza passeggeri e il traffico crocieristico. Il progetto, rimarca il presidente Deiana, «è ancora appeso a causa dei vincoli che bloccano le autorizzazioni». In questo contesto di valorizzazione rientrano anche le iniziative, adottate recentemente dal Comitato di Gestione, relative alla «modifica della destinazione d' uso di alcune aree del **porto** storico e della parte di quello industriale destinata alle rinfuse» e alla «fase di armonizzazione delle procedure amministrative e di rilevazione statistica; ma anche anticorruzione, concessioni demaniali, fino al monitoraggio dei livelli occupazionali in banchina». In itinere anche un piano per controllo e la sicurezza portuale. Senza dimenticare poi la call internazionale per trovare un concessionario cui affidare in gestione «la banchina di 1.500 metri e 40 ettari di area in cui operava la Cict». In mezzo poi ci sono interventi già avviati, come il bunkeraggio di Gnl effettuato da una nave bettolina nella banchina della Saras, e i progetti in fatto di sicurezza marittima e monitoraggio del traffico via mare delle merci pericolose «per scongiurare i disastri ambientali nelle coste del Mediterraneo». Gli investimenti riguardano anche altri scali che ricadono sotto la competenza dell' Autorità. A Portovesme,







## Il Sole 24 Ore

### Cagliari

---

nella Sardegna sud occidentale, dove è presente lo scalo industriale utilizzato per approvvigionare l'industria metallurgica e la vicina centrale elettrica, e quello civile per i collegamenti con Carloforte nell'isola di San Pietro, è previsto un intervento finanziato dalla Regione con 15 milioni e 800 mila euro per il dragaggio del fondale. L'intervento consentirà l'abbassamento del fondale e l'accesso di navi di portata superiore a quelle che transitano e ormeggiano attualmente. A **Porto** Torres, dove è presente sia lo scalo industriale sia quello civile, «sono previsti interventi per trenta milioni di euro». «Risorse necessarie per rendere competitivo lo scalo - argomenta Deiana - sia per quanto riguarda il settore industriale sia quello crocieristico». A **Olbia** dal 1 gennaio, e per i successivi quattro mesi, la Sinergest gestisce il servizio di instradamento per i mezzi in arrivo e partenza dal **porto** di **Olbia** - Isola Bianca: si punta su traffico merci, passeggeri e scalo crociere. «Su questo **porto** ci sono investimenti importanti - prosegue ancora il presidente dell'Autorità portuale - parliamo di circa 20 milioni di euro». Agli importi più rilevanti si aggiungono quelli «che riguardano progetti minori e interventi sugli altri porti e banchine di nostra competenza». In programma per il futuro anche la trasformazione degli scali principali (Cagliari e **Olbia**) in home port (il **porto** che una compagnia sceglie come capolinea e punto di partenza delle sue navi) e l'introduzione del multiscalo in un unico itinerario sulla falsariga di quanto avviene a Barcellona o Miami. © RIPRODUZIONE RISERVATA.

## La Nuova Sardegna

Cagliari

### Caccia a chi ha inquinato il mare

*Indagano Capitaneria e Arpas, la chiazza di idrocarburi circoscritta con le panne galleggianti*

GAVINO MASIA

PORTO TORRES Le chiazze oleose che martedì mattina si erano estese per trecento metri quadrati nelle acque adiacenti la diga foranea del porto industriale, stanno lentamente diminuendo dopo gli interventi della società Sarda Antinquinamento. Gli operatori dell'azienda turritana stanno infatti lavorando intensamente sia con panne galleggianti sia con panne assorbenti nello specchio acqueo interessato dalle macchie di idrocarburi. Questo significa, secondo le previsioni, che la situazione ambientale in quel tratto di mare dovrebbe tornare alla normalità entro pochi giorni. La Capitaneria di porto ha comunque già presentato una denuncia contro ignoti alla procura della Repubblica di Sassari. Ora però attende i risultati delle analisi da parte dell'Arpas sui campioni prelevati dai militari della Guardia costiera la stessa mattina dell'avvistamento delle chiazze da parte della Sarda Antinquinamento. L'allarme era partito proprio dalla società incaricata alla prevenzione e alla bonifica degli inquinamenti delle acque portuali, che aveva avviato subito l'intervento per cercare di arginare quanto prima l'inquinamento marino. Il comandante dell'**Autorità** marittima ha invece provveduto a inviare una motovedetta in direzione della diga foranea, per prelevare dei campioni del prodotto oleoso che galleggiava in mare e consegnarli poi a Sassari nei laboratori dell'Agenzia regionale per la protezione ambientale. Anche la dirigenza della società Ep di Fiume Santo ha fatto svolgere, per proprio conto delle analisi, considerando che il luogo dello sversamento non è molto lontano dalle strutture della centrale termoelettrica. I risultati delle sostanze analizzate non sarebbero per niente riconducibili alle attività svolte, sia all'interno sia all'esterno della centrale di Ep. Chi ha causato lo sversamento all'altezza della diga è quindi ancora ignoto alla Capitaneria, che sta comunque vagliando tutte le ipotesi che possano ricondurre agli autori e alla eventuale società committente. In quel tratto di mare transitano i traghetti che vanno a ormeggiare nelle banchine del porto industriale e le navi che attraccano al pontile liquidi di Eni. Serve quindi una comparazione di tutti gli esami svolti da altri enti e aziende, per poter svelare di che prodotto si tratta e a chi è riconducibile. «La situazione dello sversamento è in netto miglioramento - assicura il comandante della Capitaneria di porto, Gianluca Oliveti - perché la società sta lavorando senza soste: ci ha dichiarato che nel giro di tre giorni la situazione dovrebbe essere risolta». La presenza delle chiazze oleose davanti alla diga foranea ha ricordato un altro problema esistente da mesi nella struttura. Si tratta dello squarcio presente nella diga che è in continuo aumento - causa l'intensità dei venti dei quadranti orientale e occidentale - e sta mettendo a rischio i due cassoni laterali adiacenti alla falla. L'**autorità** di **sistema portuale**, dopo aver affidato le prospezioni subacquee, dovrebbe intervenire per evitare danni ulteriori. ©RIPRODUZIONE RISERVATA.



# La Nuova Sardegna

## Cagliari

### Operatore investito da un rimorchio

*L'incidente nel piazzale del porto industriale durante lo sbarco dalla Grimaldi*

**PORTO TORRES** Un operatore portuale è stato ferito inavvertitamente da un semirimorchio mercoledì mattina intorno alle 12,30 nella grande area sosta del **porto** industriale. Il mezzo pesante era infatti appena sbarcato dalla plancia della nave merci della compagnia marittima Grimaldi - in arrivo da Savona - e si era diretto come da consuetudine nel parcheggio riservato ai semirimorchi. Durante le operazioni di manovra l'autista non si è però accorto dell'operatore presente nel piazzale. Un impatto improvviso che ha messo in allarme tutte le persone presenti in quel momento nell'area del molo industriale. Che si sono avvicinate per cercare di aiutare l'uomo ferito e nel contempo hanno allertato attraverso i telefoni cellulari i mezzi di soccorso. Sul posto è arrivata immediatamente l'ambulanza del servizio 118: dopo la prima visita dei medici, il ferito è stato sistemato sulla barella ed è stato trasferito all'ospedale civile di Sassari. Le sue condizioni non sono gravi. Gli agenti del posto fisso di polizia di frontiera, coordinati dall'ispettore superiore Antonello Seghene, hanno invece provveduto a ricostruire l'esatta dinamica dell'incidente e a mettere in sicurezza la porzione di area portuale dove sostano i semirimorchi. All'interno del bacino industriale sono arrivati anche gli operatori dello Spresal, per le verifiche a garanzia della tutela della salute e della sicurezza dei lavoratori. (g.m.)



Porto Torres

Chiazze d' olio: operazioni di pulizia

Panne galleggianti assorbenti per mitigare il danno ambientale e autospurgo per contenere e assorbire la lunga chiazza di idrocarburi rinvenuta nel porto. All'opera c'è la Sarda Antinquinamento, concessionaria del servizio che per prima ha fatto la scoperta con intervento immediato per confinare la lingua oleosa di 300 metri quadri. Intanto proseguono i sopralluoghi e il monitoraggio a tutto campo della Capitaneria di porto che ha rilevato lo sversamento di idrocarburi nel porto industriale di Porto Torres. Una lunga chiazza di colore giallastro rinvenuta martedì scorso nel sottobanchina della diga foranea in prossimità del Terminal di Ep Fiume Santo, la società gestore della centrale termoelettrica che ha già provveduto ad inviare una lettera agli enti preposti, compreso il ministero dell' Ambiente, escludendo ogni responsabilità sulla perdita di idrocarburi, una probabile miscela di olio e gasolio, di cui non si conosce ancora la vera consistenza e la provenienza. Ieri mattina vertice tra Capitaneria, Sarda Antinquinamento e **Autorità portuale** per coordinare le attività in grado di tenere sotto controllo il condensato inquinante accumulatosi sulla superficie del mare. (m. p. )



Via Università. Coinvolti 270 addetti alle pulizie negli uffici pubblici

## Stipendi in ritardo: sit-in al Rettorato

Sono invisibili. Agiscono soprattutto all'alba perché al risveglio, come d'incanto, il caos abbia lasciato il posto all'ordine. La loro vita, però, non ha niente di favoloso. I più fortunati guadagnano 800-850 euro al mese. Ma ci sono anche quelli che arrivano appena a 250-300 euro. Tutti aspettano ancora la retribuzione di dicembre e, alcuni, anche la tredicesima. Sono i 270 lavoratori che rendono più vivibile aule e uffici dell'Università, del Tribunale, all'**Autorità portuale**, di Argea. Sono tutti dipendenti della cooperativa Sis, inserita nel Cns (consorzio nazionale servizi) che ha in affidamento l'appalto. Ieri sono tornati in piazza, sotto la sede del Rettorato di via Università, per protestare

accanto alle segreterie di Filcams-Cgil e Fisascat-Cisl. Le storie Chiedono puntualità nei pagamenti, «un problema che va avanti dal 2014», dice Monica Porcedda, segretaria provinciale della Fisascat. Tra loro c'è Silvana Di Berardina, 56 anni, da 20 pulisce gli uffici dell'Università. «Mio marito è disoccupato e paghiamo 500 euro di mutuo. Come si fa a vivere in queste condizioni?». Giusto per avere un'idea, racconta che «senza stipendio, per la cena di Natale abbiamo mangiato pane e mortadella. È umiliante», dice ancora, «perché non è stata una scelta ma un obbligo». «Noi chiediamo solo quello che ci spetta», aggiunge Patrizia Mascia, 55 anni, da una decina d'anni addetta alle pulizie negli uffici del Comune. «Continuiamo a lavorare, anche per senso del dovere, ma se non pagano puntualmente lo stipendio non possiamo andare avanti». La vertenza I sindacati denunciano questa condizione da tempo. «Abbiamo portato tante volte all'attenzione sia della cooperativa che delle aziende committenti», università, Tribunale, Argea, **Autorità Portuale** e Comune «ma a parte le ultime due sembra che siano tutti sordi», spiega Monica Porcedda. E aggiunge. «I lavoratori in malattia non vengono sostituiti ma si pretende che i colleghi con un orario minore coprano i loro giri di lavoro». Alle società committenti chiedono «di essere più attente», spiega Nella Milazzo. «L'urgenza è riuscire a ottenere subito la retribuzione di dicembre, ma allo stesso tempo occorre risolvere il problema definitivamente». Come? «Se la coop non è in grado di organizzare il servizio, allora bisogna insistere affinché l'appalto venga affidato a un'altra azienda». La replica In una nota, il Cns spiega di essersi «attivato, manifestando nell'incontro del 15 gennaio con le rappresentanze regionali delle organizzazioni sindacali in Prefettura la piena disponibilità a subentrare in surroga nel pagamento delle tredicesime per gli impiegati negli appalti scuole (Miur), unici, utile precisarlo, a non averle ricevute direttamente dal datore di lavoro e della mensilità di dicembre per la totalità dei lavoratori della propria associata». ( ma. mad. )



## Aumento delle tariffe sui collegamenti con la Sardegna

Giulia Sarti

CAGLIARI Come scongiurare l'aumento delle tariffe dopo l'entrata in vigore della Direttiva Ue relativa alla riduzione del tenore di zolfo di alcuni combustibili? Per trovare soluzioni, si è riunita una rappresentanza delle compagnie che offrono servizi da e per la Sardegna, Moby, Tirrenia, Sardinia Ferries, Grimaldi, Grandi Navi Veloci oltre ai rappresentanti della Logistica gruppo Nieddu e le associazioni di categoria. Questo incontro -ha spiegato l'assessore dei Trasporti della Regione Sardegna Giorgio Todde nel corso del tavolo di confronto- nasce dalla volontà di trovare una soluzione al caro trasporti. Abbiamo ben presente la necessità di tutelare l'ambiente mettendo in atto ogni buona pratica che possa abbattere le emissioni e contribuire alla lotta all'inquinamento globale, ma non possiamo accettare che questi costi ricadano sui cittadini sardi così come paventato dalle Compagnie di navigazione. È necessario un intervento di carattere ministeriale che abbiamo già chiesto e che solleciteremo in queste ore. Un'alternativa, ha continuato l'assessore, è necessaria per evitare che il costo delle merci venga spalmato sui sardi, motivo per il quale abbiamo chiesto una proroga all'Unione europea ma non ci è stata concessa. Siamo in attesa di una risposta da parte del ministro dei Trasporti a cui abbiamo chiesto un incontro urgente e siamo pronti a qualsiasi interlocuzione utile a chiarire la situazione di svantaggio che grava sulla nostra isola. L'assessore, per il quale è necessario un incentivo statale, parla di situazione legata all'aumento delle tariffe abbastanza grave perchè tanti trasportatori hanno manifestato la volontà di lasciare l'import-export della Sardegna e noi di questo siamo preoccupati. La riunione con gli armatori si è comunque dimostrata costruttiva, da parte loro c'è stata la conferma della necessità di alzare i prezzi per ripianare il costo dei carburanti. In merito alla continuità territoriale marittima Todde ha espresso preoccupazione sui tempi: Il ministero ha in mano tutti i dati di traffico. Siamo in attesa che venga attivato l'iter per il bando della continuità territoriale, che deve partire con l'indagine di mercato.



## Porto turistico di Palau: finanziamenti per 4 milioni

*Situato in una posizione strategica, il piano complessivo prevede l'ampliamento del porto commerciale e turistico per 16 milioni*

CAGLIARI Sciolti i nodi sulla progettazione degli interventi al porto turistico di Palau, tesi a rendere la struttura esistente più adatta e in linea con le esigenze dettate da una portualità turistica moderna e orientata allo sviluppo del territorio. È l'esito della riunione che si è svolta lo scorso martedì nell'assessorato dei Lavori Pubblici in viale Trento alla presenza dell'assessore Roberto Frongia e dei tecnici dell'Assessorato, dell'Amministrazione comunale di Palau e della Capitaneria di porto. Situato in una posizione strategica, il Porto turistico di Palau si trova davanti all'Arcipelago de La Maddalena ed è oggetto di un finanziamento di 4 milioni e 100mila euro compresa la progettazione (il piano complessivo prevede l'ampliamento del porto commerciale e turistico per un importo totale di 16 milioni). In accordo con l'Amministrazione comunale abbiamo individuato e risolto alcune criticità che fino a oggi avevano frenato l'attività di progettazione. Non resta che procedere celermente affinché questa importante zona del Nord Sardegna sia servita da una Infrastruttura adeguata, spiega l'assessore Frongia. In particolare sono stati decisi una serie di adeguamenti progettuali funzionali all'utilizzo ottimale del porto in relazione ai problemi di attracco e transito dei traghetti da e per La Maddalena. In prospettiva, grazie agli interventi, il porto di Palau potrà garantire condizioni ottimali di attracco anche alle barche di grandi dimensioni. L'infrastruttura portuale rientra nel piano sulla portualità turistica a cui l'assessorato dei Lavori Pubblici sta lavorando e a fine agosto è stato oggetto di sopralluogo da parte dello stesso assessore Frongia. Il sistema porti della Sardegna (che tra pubblici, privati e approdi comprende 80 infrastrutture portuali) deve diventare una delle leve di attrazione del turismo, capace di favorire e incentivare modi alternativi di vivere la nostra Isola, che non deve essere più solo meta di transito ma approdo stanziale, ha concluso Frongia.

Redazione

The screenshot shows the website interface for 'Messaggero Marittimo'. At the top, there is a navigation bar with 'M SC AGENZIA MARITTIMA ALDO SPACIOSI SRL' and 'Messaggero Marittimo.it'. Below the navigation bar, the main article is displayed with the title 'Porto turistico di Palau: finanziamenti per 4 milioni' and a sub-headline 'Situato in una posizione strategica, il piano complessivo prevede l'ampliamento del porto commerciale e turistico per 16 milioni'. The article text is partially visible, matching the main text on the left. On the right side of the article, there is a 'SCRIVITI ALLA NEWSLETTER' section with a form for email subscription. Below the article, there are several 'ULTIME' news items with small images and titles, such as 'Aumento delle tariffe sui collegamenti con la Sardegna' and 'Infrastrutture in Veneto: Conte firma il decreto'.



## Grendi aggiunge una nave e un porto (Torres) alla linea con la Sardegna

Esattamente fra un mese il Gruppo Grendi si prepara a raddoppiare capacità e toccate del proprio servizio regolare di trasporto marittimo per ro-ro e container fra la Toscana e la Sardegna. Lo conferma l'amministratore delegato di Grendi Trasporti Marittimi, Antonio Musso, spiegando che la seconda nave oltre alla Rosa dei Venti dovrebbe arrivare a metà febbraio e dovrebbe servire a rinforzare il servizio Carrara Cagliari, oltre ad aggiungere un'altra tratta, per ora non ancora comunicabile. La nave in questione è il ro-ro Severine (che ha una capacità di stiva per quasi 2.000 metri lineari di carico rotabile ed è adatta al sistema di cassette per l'imbarco e sbarco di container) mentre, secondo quanto risulta a SHIPPING ITALY, lo scalo destinato a entrare nel network di Grandi sarebbe Porto Torres. Questo porto serve in particolare il nord dell'isola e attualmente è scalato regolarmente solo da una linea di Grimaldi che collega la Sardegna a Genova. Per quanto riguarda infine i risultati del 2019, il Gruppo Grendi ha movimentato sulla linea fra Carrara e Cagliari 67.435 Teu e 20.285 semirimorchi per un totale di 1.733.585 tonnellate di merce. A questi vanno poi aggiunti i container movimentati al terminal di Cagliari per il vettore marittimo Msc e si parla di altri 6.746 Teu tra imbarco e sbarco e fra pieni e vuoti. Nicola Capuzzo



Esattamente fra un mese il Gruppo Grendi si prepara a raddoppiare capacità e toccate del proprio servizio regolare di trasporto marittimo per ro-ro e container fra la Toscana e la Sardegna. La conferma l'amministratore delegato di Grendi Trasporti Marittimi, Antonio Musso, spiegando che la seconda nave oltre alla Rosa dei Venti "dovrebbe arrivare a metà febbraio e dovrebbe servire a rinforzare il

## I primi effetti positivi dell' Autorità portuale dello Stretto

I primi effetti positivi della nascita dell' **Autorità** di **sistema portuale** potrebbero essere sperimentati nel settore del turismo crocieristico. Ieri mattina, infatti, al termine di un vertice svoltosi nella sede dell' Authority, si è deciso di promuovere - la prima volta sarà alla prossima Fiera internazionale del crocierismo, la "Seatrade Cruise Global" che si terrà a Miami, negli Usa, il 20 aprile - la destinazione crocieristica dell' Area dello Stretto. Non più i singoli porti in ordine sparso, ma Messina-Milazzo e Reggio-Villa San Giovanni insieme. Lo hanno ribadito il presidente dell' Authority Mario Paolo Mega e i presidenti delle Camere di Commercio di Messina, Ivo Blandina, e di Reggio Calabria, Antonino Tramontana. «È stato avviato - hanno dichiarato i tre - un importante percorso di condivisione sulle possibili strategie e metodologie di collaborazione fra i tre Enti per dare concretezza al ruolo e alle azioni della nuova AdSP dello Stretto. È stata condivisa inoltre l' opportunità che l' **Autorità** di **sistema portuale** partecipi in forma stabile con il suo presidente al "tavolo interistituzionale permanente sul Turismo promosso dalla Camera di Commercio di Reggio Calabria per promuovere e raccontare l' offerta turistica e le eccellenze della provincia calabrese rafforzando la sinergia tra tutti gli Enti impegnati in questo settore per la condivisione di un' azione programmatica omogenea». «Sono molto soddisfatto dell' incontro con due degli attori istituzionali principali dell' Area di nostra competenza - dichiara Mega -, è stata apprezzabile la pronta disponibilità delle Camere di Commercio ad avviare una fattiva collaborazione e a sfruttare al massimo le potenzialità di integrazione e sviluppo dei territori che l' **Autorità** di **sistema portuale** potrà portare avanti sin dai prossimi mesi. Abbiamo due territori bellissimi, ricchi di testimonianze storiche, culturali e paesaggistiche, con caratteristiche complementari che possono ben essere integrati in un unico progetto di promozione turistica a supporto dello sviluppo di nuovi traffici crocieristici. Il fatto che siano divisi da una striscia di mare non deve costituire un limite ma è una straordinaria opportunità perché la breve traversata con un mezzo veloce può rappresentare essa stessa una meravigliosa esperienza in considerazione dei panorami e dei colori che si possono ammirare in ogni momento». Come ha sottolineato Ivo Blandina, «la provincia di Messina, oltre al traffico generato dallo storico terminal crocieristico, vanta altre due rade, quelle di Giardini Naxos e di Lipari, che ogni anno registrano centinaia di approdi di navi da crociera. Insieme, potremo sviluppare una strategia di marketing territoriale facendo leva sui due poli turistici più importanti del Messinese, Taormina e Lipari, per accrescere il traffico turistico e, contemporaneamente, qualificarlo sempre più, al fine di rendere ancor più appetibili anche le altre zone. Con l' azione coordinata dell' **Autorità** di **sistema** avremo, così, un quadro più ampio su cui poter operare per lo sviluppo dell' intera "Regione dello Stretto"». Anche il reggino Tramontana evidenzia l' importanza di incontri come quello di ieri: «Vogliamo porre le basi per un' azione sinergica di sviluppo dell' Area dello Stretto. Siamo, quindi, ben felici, oltre che pronti a cogliere tutte le opportunità che possano favorire l' integrazione tra le economie reggina e messinese e generare valore per i territori». I.d. Si andrà insieme alla prossima Fiera internazionale di Miami.



## La voglia di riscatto passa dal porto

convegno lions club La voglia di riscatto passa dal porto Domani alle 10 nel Salone delle bandiere di palazzo Zanca, si terrà la conferenza stampa per presentare il convegno del Lions Club Messina Ionio "Speranze, amore e voglia di riscatto della città di Messina attraverso il suo porto. Rotte commerciali, sviluppo economico e opportunità turistiche", in programma venerdì 24 gennaio alle 16 nell' Aula Magna dell' Università degli Studi di Messina. Alla conferenza saranno presenti Maria Francesca Scilio, presidente Lions Club Messina Ionio, il prof. Filippo Grasso, delegato per il Rettore al Turismo, l' ing. Mario Mega, Presidente **Autorità Portuale** dello Stretto, il prof. Salvatore Bottari, associato di storia moderna presso il dipartimento di civiltà antiche e moderne, il prof. Daniele Schillirò, associato di economia politica, dipartimento di economia e Rosario Terranova, coordinatore per la 3 circoscrizione (area ionica) del tema di studio distrettuale "La Sicilia da oggetto a soggetto di sviluppo". Il convegno di venerdì 24, promosso in collaborazione con l' Università degli studi di Messina, la Regione Siciliana Assessorato Turismo Sport e Spettacolo e l' **Autorità** di Sistema **portuale** dello Stretto, vedrà come relatori: il prof. Salvatore Bottari, associato di storia moderna presso il dipartimento di civiltà antiche e moderne, il prof. Daniele Schillirò, associato di economia politica, dipartimento di economia, l' ing. Mario Mega, presidente **Autorità Portuale** dello Stretto, l' arch. Pino Falzea presidente Ordine Architetti, l' ing. Francesco Triolo, presidente Ordine Ingegneri e il dott. Rosario Terranova, coordinatore per la 3 circoscrizione (area ionica) del tema di studio distrettuale Lions "La Sicilia da oggetto a soggetto di sviluppo", le considerazioni finali verranno tratte dal prof. Filippo Grasso.



## Il Dispaccio

Messina, Milazzo, Tremestieri

### Autorità portuale dello Stretto, Mega incontra i presidenti delle Camere di Commercio di Reggio Calabria e Messina: "Parteciperemo a tavolo interistituzionale permanente sul turismo"

Il 15 gennaio u.s. ha avuto luogo negli uffici di Messina dell' **Autorità di Sistema Portuale** dello Stretto un incontro fra il Presidente Mario Mega e i Presidenti delle Camere di Commercio di Messina, Ivo Blandina, e di Reggio Calabria, Antonino Tramontana. Nella riunione, ritenuta da tutti gli interlocutori molto proficua, è stato avviato un importante percorso di condivisione sulle possibili strategie e metodologie di collaborazione fra i tre Enti per dare concretezza al ruolo e alle azioni della nuova AdSP dello Stretto. Una delle prime occasioni per focalizzare la collaborazione - si legge in un comunicato stampa dell' **Autorità portuale** dello Stretto - sarà la fiera internazionale del crocierismo, il Seatrade Cruise Global, che si svolgerà a Miami dal prossimo 20 aprile. Nell' incontro sono state poste le basi per una partecipazione congiunta all' evento fieristico con l' obiettivo di promuovere per la prima volta la destinazione crocieristica dell'"Area dello Stretto", ricca delle numerose e diversificate opportunità escursionistiche offerte dai territori messinese e reggino. È stata condivisa inoltre l' opportunità che l' **Autorità di Sistema Portuale** partecipi in forma stabile con il suo Presidente al Tavolo Interistituzionale permanente sul Turismo promosso dalla Camera di Commercio di Reggio Calabria per promuovere e raccontare l' offerta turistica e le eccellenze della provincia calabrese rafforzando la sinergia tra tutti gli Enti impegnati in questo settore per la condivisione di un' azione programmatica omogenea. "Sono molto soddisfatto dell' incontro con due degli attori istituzionali principali dell' Area di nostra competenza" ha dichiarato il Presidente Mega. "Molto apprezzabile è stata infatti la pronta disponibilità delle Camere di Commercio ad avviare una fattiva collaborazione e a sfruttare al massimo le potenzialità di integrazione e sviluppo dei territori che l' **Autorità di Sistema Portuale** potrà portare avanti sin dai prossimi mesi. Abbiamo due territori bellissimi, ricchi di testimonianze storiche, culturali e paesaggistiche, con caratteristiche complementari che possono ben essere integrati in un unico progetto di promozione turistica a supporto dello sviluppo di nuovi traffici crocieristici. Il fatto che siano divisi da una striscia di mare non deve costituire un limite ma è una straordinaria opportunità perché la breve traversata con un mezzo veloce può rappresentare essa stessa una meravigliosa esperienza in considerazione dei panorami e dei colori che si possono ammirare in ogni momento." "Grazie all' iniziativa dell' **Autorità di Sistema Portuale** dello Stretto, le Camere di Commercio di Messina e di Reggio Calabria proseguiranno un percorso di condivisione già avviato su alcune tematiche di grande rilevanza - afferma il Presidente dell' Ente camerale di Messina, Ivo Blandina - legate all' efficientamento dei collegamenti e alla promozione dei nostri territori e delle nostre economie. La provincia di Messina, oltre al traffico generato dallo storico terminal crocieristico, vanta altre due rade, quelle di Giardini Naxos e di Lipari, che ogni anno registrano centinaia di approdi di navi da crociera. Insieme, potremo sviluppare una strategia di marketing territoriale facendo leva sui due poli turistici più importanti del Messinese, Taormina e Lipari, per accrescere il traffico turistico e, contemporaneamente, qualificarlo sempre più, al fine di rendere ancor più appetibili anche le altre zone. Con l' azione coordinata dell' **Autorità di Sistema Portuale** avremo, così, un quadro più ampio su cui poter operare per lo sviluppo dell' intera Regione dello Stretto." "Incontri come questo sono molto importanti se vogliamo porre le basi per un' azione sinergica di sviluppo dell' Area dello Stretto" ha dichiarato il Presidente della Camera di





## Il Dispaccio

Messina, Milazzo, Tremestieri

---

legato al settore crocieristico, sono in grado di generare positive ricadute per lo sviluppo socio-economico del territorio e dell'intera area dello Stretto. Come Camera di Commercio siamo da tempo impegnati sia sul fronte dell'attivazione di alleanze strategiche tra gli attori locali, sia sul fronte della promozione e valorizzazione delle risorse turistiche e culturali del territorio. Siamo, quindi, ben felici oltre che pronti a cogliere tutte le opportunità che possano favorire l'integrazione tra le economie reggina e messinese e generare valore per i territori".

## Il Metropolitano

Messina, Milazzo, Tremestieri

### A Messina l'incontro tra Autorità di Sistema Portuale dello Stretto e Camere di Commercio di Messina e Reggio

Il 15 Gennaio u.s. ha avuto luogo negli uffici di Messina dell' **Autorità di Sistema Portuale dello Stretto** un incontro fra il Presidente Mario Mega e i Presidenti delle Camere di Commercio di Messina, Ivo Blandina, e di Reggio Calabria, Antonino Tramontana. Nella riunione, ritenuta da tutti gli interlocutori molto proficua, è stato avviato un importante percorso di condivisione sulle possibili strategie e metodologie di collaborazione fra i tre Enti per dare concretezza al ruolo e alle azioni della nuova AdSP dello Stretto. Una delle prime occasioni per focalizzare la collaborazione sarà la fiera internazionale del crocierismo, il Seatrade Cruise Global, che si svolgerà a Miami dal prossimo 20 aprile. Nell'incontro sono state poste le basi per una partecipazione congiunta all'evento fieristico con l'obiettivo di promuovere per la prima volta la destinazione crocieristica dell'Area dello Stretto', ricca delle numerose e diversificate opportunità escursionistiche offerte dai territori messinese e reggino. È stata condivisa inoltre l'opportunità che l' **Autorità di Sistema Portuale** partecipi in forma stabile con il suo Presidente al Tavolo Interistituzionale permanente sul Turismo promosso dalla Camera di Commercio di Reggio Calabria per promuovere e raccontare l'offerta turistica e le eccellenze della provincia calabrese rafforzando la sinergia tra tutti gli Enti impegnati in questo settore per la condivisione di un'azione programmatica omogenea. 'Sono molto soddisfatto dell'incontro con due degli attori istituzionali principali dell'Area di nostra competenza' ha dichiarato il Presidente Mega. 'Molto apprezzabile è stata infatti la pronta disponibilità delle Camere di Commercio ad avviare una fattiva collaborazione e a sfruttare al massimo le potenzialità di integrazione e sviluppo dei territori che l' **Autorità di Sistema Portuale** potrà portare avanti sin dai prossimi mesi. Abbiamo due territori bellissimi, ricchi di testimonianze storiche, culturali e paesaggistiche, con caratteristiche complementari che possono ben essere integrati in un unico progetto di promozione turistica a supporto dello sviluppo di nuovi traffici crocieristici. Il fatto che siano divisi da una striscia di mare non deve costituire un limite ma è una straordinaria opportunità perché la breve traversata con un mezzo veloce può rappresentare essa stessa una meravigliosa esperienza in considerazione dei panorami e dei colori che si possono ammirare in ogni momento.' 'Grazie all'iniziativa dell' **Autorità di Sistema Portuale dello Stretto**, le Camere di Commercio di Messina e di Reggio Calabria proseguiranno un percorso di condivisione già avviato su alcune tematiche di grande rilevanza - afferma il Presidente dell'Ente camerale di Messina, Ivo Blandina - legate all'efficientamento dei collegamenti e alla promozione dei nostri territori e delle nostre economie. La provincia di Messina, oltre al traffico generato dallo storico terminal crocieristico, vanta altre due rade, quelle di Giardini Naxos e di Lipari, che ogni anno registrano centinaia di approdi di navi da crociera. Insieme, potremo sviluppare una strategia di marketing territoriale facendo leva sui due poli turistici più importanti del Messinese, Taormina e Lipari, per accrescere il traffico turistico e, contemporaneamente, qualificarlo sempre più, al fine di rendere ancor più appetibili anche le altre zone. Con l'azione coordinata dell' **Autorità di Sistema Portuale** avremo, così, un quadro più ampio su cui poter operare per lo sviluppo dell'intera Regione dello Stretto.' 'Incontri come questo sono molto importanti se vogliamo porre le basi per un'azione sinergica di sviluppo dell'Area dello Stretto' ha dichiarato il Presidente della Camera di Commercio di Reggio Calabria, Antonino Tramontana. 'La Città Metropolitana di Reggio Calabria, così come Messina, ha forti attrattori che, se inseriti in un circuito di valorizzazione



turistica come può essere quello legato al settore crocieristico, sono in grado di generare positive ricadute per lo sviluppo





## **Il Metropolitano**

**Messina, Milazzo, Tremestieri**

---

socio-economico del territorio e dell'intera area dello Stretto. Come Camera di Commercio siamo da tempo impegnati sia sul fronte dell'attivazione di alleanze strategiche tra gli attori locali, sia sul fronte della promozione e valorizzazione delle risorse turistiche e culturali del territorio. Siamo, quindi, ben felici oltre che pronti a cogliere tutte le opportunità che possano favorire l'integrazione tra le economie reggina e messinese e generare valore per i territori'.



Regione dello Stretto." " Incontri come questo sono molto importanti se vogliamo porre le basi per un' azione sinergica di sviluppo dell' Area dello Stretto" ha dichiarato il Presidente della Camera di Commercio di Reggio Calabria, Antonino Tramontana . " La Città Metropolitana di Reggio Calabria, così come Messina,

---



## **Stretto Web**

**Messina, Milazzo, Tremestieri**

---

ha forti attrattori che, se inseriti in un circuito di valorizzazione turistica come può essere quello legato al settore crocieristico, sono in grado di generare positive ricadute per lo sviluppo socio-economico del territorio e dell'intera area dello Stretto. Come Camera di Commercio siamo da tempo impegnati sia sul fronte dell'attivazione di alleanze strategiche tra gli attori locali, sia sul fronte della promozione e valorizzazione delle risorse turistiche e culturali del territorio. Siamo, quindi, ben felici oltre che pronti a cogliere tutte le opportunità che possano favorire l'integrazione tra le economie reggina e messinese e generare valore per i territori".

## La Sicilia

### Catania

#### «No burocrazia, sì concertazione»

Convegno della Cisl. Coro unanime sulla necessità di un accordo di programma per lo sviluppo

«A noi non interessano "sfogatoi" istituzionali. La concertazione che chiediamo è una cosa seria»: è Luigi Sbarra, segretario generale aggiunto Cisl, a fissare i paletti di una nuova fase obbligata in Sicilia e lo fa in chiusura del convegno di ieri alle Ciminiere organizzato dalla Cisl sul tema "Un accordo di programma per lo sviluppo", moderato dal giornalista Rai, Guglielmo Troina. A livello locale le discriminanti sono tante: dai «fondi disponibili e mai sbloccati - ha evidenziato Carlo Pennisi, ordinario di Sociologia di UniCt - o meglio, con i partiti di turno che si sono presi le "medagliette" sbloccando solo quei fondi che creavano consenso e ritorno in termini elettorali», alla tendenza allo scaricabarile. «A noi non interessa cosa è successo negli ultimi 25 anni - ha precisato Sebastiano Cappuccio, Cisl Sicilia - bisogna rimettere in moto una Sicilia che su 5 milioni di abitanti ne vede solo 1,360 occupati, 1,600 sono disoccupati e il resto sono bambini e anziani, con una tendenza allo spopolamento che sfiora il 50%. Si agisca senza mai prescindere dal confronto con tutte le forze sindacali». «Il Patto per Catania - ha incalzato Maurizio Attanasio, Ust Cisl Catania - è stato sottoscritto tre anni fa, di zone economiche speciali (Zes) si è parlato per la prima volta nel 2017, ma ancora oggi non c'è chiarezza sui tempi. Occorre contrastare le sacche di illegalità e i contratti "spazzatura", attuare i progetti già finanziati». Il sindaco Salvo Pogliese ha fatto riferimento alla Ct-Rg («Si passi dalle parole ai fatti»), alle condizioni sociali («Il 50% dei cittadini ha un reddito annuo inferiore a 15mila euro e il 18% pari a zero»), alle Zes («Saranno la vera svolta») e al Patto per Catania («Stiamo accelerando»), oltre a ribadire «la priorità del turismo, anche fuori stagione e congressuale»; la vera notizia è «l'investimento da 500 milioni di euro con 350 assunzioni previste, da parte di una multinazionale che ha deciso di insediarsi qui». «Le multinazionali investono, è vero - gli ha fatto eco Antonello Biriaco, Confindustria Catania - ma il mercato non aspetta i tempi della burocrazia e a soffrire sono le piccole aziende. Ci vuole un'assunzione di responsabilità della politica o rischiamo di perdere opportunità, come le Zes». Le altre notizie del giorno arrivano dall'assessore regionale Infrastrutture e trasporti, Marco Falcone: «Venerdì 24 gennaio inizierà la demolizione del palazzo delle poste di viale Africa e il 15 marzo l'asfaltatura della Ct-Me, oltre alla chiusura, ieri, del bando da 380 milioni di euro per avviare entro quest'anno i cantieri della tratta Stesicoro-Aeroporto. Ma - riferendosi in particolare al "nodo" della Ct-Rg - dobbiamo morire di "buropatologia"? Restando in una cornice di legalità, abbiamo bisogno di uno snellimento della burocrazia. La Regione ha tolto tutti gli alibi per non farla partire, cosa manca ancora?». «Non mi interessano le beghe - ha alzato il livello del confronto Nico Torrissi, ad di Sac - mi auguro che ci si sieda insieme sul serio e tutti facciano la propria parte. Il nostro aeroporto sta crescendo e immagino che in dieci anni avremo il doppio dei passeggeri di oggi. Come infrastruttura siamo un po' strettini, dobbiamo muoverci, ma voglio essere chiaro: potremo avere la nuova pista tra non meno di cinque anni, perché a Rfi servono cinque anni per interrare la ferrovia! Scontiamo la crisi continua di Alitalia, che taglia continuamente voli e collegamenti nel periodo estivo, oltre ai Boeing 737 Max ancora fermi per questioni di sicurezza, una vera tragedia per alcuni collegamenti strategici a lungo raggio». Ed è anche sull'intermodalità che si sta puntando: «L'interporto - ha precisato il presidente Sis,





## La Sicilia

### Catania

---

Torrisi Rigano - è sede naturale per tir e container che oggi occupano il porto etneo; su Catania e Augusta sono previsti distributori e deposito di Gnl, svilupperemo l' autoporto di Vittoria e il polo logistico di Termini Imerese e a febbraio partirà la realizzazione del polo intermodale a Bicocca». «Il nuovo percorso è stato tracciato - ha precisato Emilio Errigo, commissario straordinario AdSP Sicilia orientale - tra Catania e Augusta quest' anno sono stati previsti investimenti pari a 19 milioni di euro e ulteriori 200 milioni in tre anni. Riqualficheremo l' ambiente senza aggiungere un cm quadrato di cemento». Maria Elena Quaiotti.

## Il Sole 24 Ore

### Palermo, Termini Imerese

#### IL REPORTAGE

### Termini Imerese: ultima chance per il rilancio dell' area ex Fiat

Un grande gruppo industriale del paese potrebbe essere interessato allo stabilimento che fu della Fiat a Termini Imerese: è l' ultima sorpresa del 2019 dopo il fallimento del progetto di rilancio dello stabilimento da parte della Blutec. «Ci sono colloqui in corso con un grande gruppo industriale per riavviare la produzione» ha confermato **Pasqualino Monti**, presidente dell' Autorità di sistema dei porti della Sicilia occidentale. Amadorea pag. 2.





## Ultima chance di rilancio per Termini Imerese

*Reindustrializzazione. Trattative in corso per riavviare la produzione nell' ex stabilimento della Fiat dopo il fallimento dell' iniziativa da parte della Blutec Infrastrutture. La Regione Sicilia mette sul piatto 143 milioni. Si scommette sulle Zes per attrarre nuovi investitori ma il costo dei terreni è fuori mercato*

Nino Amadore

Termini Imerese (Palermo) Chiamatela ciambella di salvataggio, se volete. O appiglio. Ancor meglio, ultima chance. Ma la notizia che un grande gruppo industriale del paese potrebbe essere interessato allo stabilimento che fu della Fiat a Termini Imerese è l' ultima sorpresa del 2019, al termine di un anno che di fatto ha certificato il fallimento del progetto di rilancio dello stabilimento da parte della Blutec finita in un guazzabuglio di guai giudiziari. Un filo di speranza per un' area industriale da mezzo milione di metri quadrati che sembra destinata alla desertificazione. L' annuncio lo ha fatto qualche settimana fa il presidente dell' Autorità di sistema dei porti della Sicilia occidentale **Pasqualino Monti**: «Ci sono colloqui in corso con un grande gruppo industriale per riavviare la produzione nell' ex stabilimento Fiat di Termini Imerese. Stiamo lavorando insieme all' amministrazione giudiziaria della Blutec. E stiamo lavorando sul porto di Termini che contribuirà a rendere l' area più competitiva». Una strategia in due mosse, dunque, che fa capo all' Autorità di sistema dei porti: da un lato le opere per rendere il porto di Termini più competitivo e sicuro, dall' altro un lavoro diplomatico per attrarre nuovi investimenti. «Termini Imerese è bloccato - dice **Monti** -. Mi sono impegnato per l' area industriale di Termini che non è di mia competenza: ci sto mettendo la faccia io nonostante l' area non sia mia. Intanto sul versante del porto stiamo lavorando: in due anni abbiamo fatto il molo di sopraflutto, ora stiamo facendo il molo di sottoflutto perché il porto di Termini non ha protezioni quindi si insabbia. Abbiamo preso i soldi per il dragaggio, 40 milioni, e a gennaio facciamo la gara d' appalto. Adesso diventerà un' infrastruttura portuale a tutti gli effetti». Un porto strategico che aspettava da anni questi interventi: «Termini è un' arteria fondamentale per lo smistamento delle merci poi chiaramente ha anche una vocazione alle crociere, gli armatori con cui abbiamo fatto un accordo per Palermo si sono impegnati a portare navi anche a Termini Imerese - dice ancora **Monti** -: i territori devono capire che il trasferimento di merci è un trasferimento di ricchezza non è un trasferimento di problemi. È una struttura fantastica sotto questo punto di vista: alle sue spalle deve recuperare la sua area perché se produce ha un porto dove può imbarcare le merci e perde quel costo aggiuntivo che è il trasporto su un altro porto». Ed è anche ovvio che per Termini Imerese tanti benefici potranno arrivare dall' istituzione delle Zes, una volta che saranno istituite: «ma è questione di poco - spiegano dalla Regione-. Siamo fiduciosi». Passi avanti con la spinta dell' ottimismo della volontà che però deve sempre fare i conti con il pessimismo della ragione che da queste parti, ormai, sembra essere dominante. Non mancano, certo, altri segnali positivi: da qualche mese, per esempio, Terna è alla ricerca di una' area (cinque ettari) per farne un punto di scambio energetico. Poca cosa, si dirà, ma certamente un' altra piccola buona notizia perché la presenza di Terna può stimolare anche la filiera dell' energia. Il tema delle infrastrutture resta comunque centrale. Lo sottolineano i sindacati: «La scarsa competitività - sottolineano i segretari Cisl Palermo Trapani Leonardo La Piana e Fim Cisl Palermo Trapani Antonio Nobile - è dovuta a carenze di infrastrutture secondarie e immateriali come quelle digitali. Ciò rende impossibile fare industria e aprire ad altre ipotesi di





## Il Sole 24 Ore

Palermo, Termini Imerese

---

Imerese e tutto il comprensorio non potranno mai decollare. Per questo è ora di imprimere una svolta, ripartire dall' Accordo di programma in cui sono indicate le opere strategiche e necessarie per la riconversione e riqualificazione del polo industriale». Aggiornamento dell' Accordo di programma avvenuto alla fine di ottobre che ha rivitalizzato finanziamenti per l' area per oltre 143 milioni per le infrastrutture: da segnalare i 10 milioni destinati alla fibra ottica. «L' obiettivo - dice l' assessore regionale alle Attività produttive Mimmo Turano - è di costituire il volano per il rilancio del sistema economico in un territorio in grave stato di crisi. Si ha la certezza che gli interventi mirati all' interno dell' area industriale debbano fare risvegliare anche le giuste sensibilità per avviare con il Governo nazionale un confronto nuovo e più ambizioso relativamente al processo di reindustrializzazione da riprendere con fermezza dopo l' esito nefasto dell' iniziativa di Blutech». Cosa diversa, invece, è l' Accordo di programma del 2015 che destinava a Termini Imerese 240 milioni di cui 150 milioni a titolo di agevolazioni per le imprese: è scaduto il 22 luglio 2018, si legge sul sito di Invitalia, ed è finito nel limbo. È a valere su questi fondi che sono state erogate le risorse a Blutech: una ventina di milioni che, secondo i magistrati, sono stati dirottati altrove e non spesi a Termini Imerese. Il bicchiere resta dunque ancora mezzo vuoto perché poco è rimasto nell' area a parte una quindicina di aziende artigiane con un fatturato tra i 700mila e il milione di euro e qualche altra azienda. E a questo punto le notizie sono due: una buona e una cattiva. La buona è «che non mancano le aziende pronte a investire nell' area di Termini Imerese» dice Alessandro Albanese, vicepresidente vicario di Sicindustria e presidente della Camera di commercio di Palermo. La notizia cattiva è che quelle stesse aziende che sarebbero pronte a investire non lo fanno. Perché? «Perché il costo delle aree è fuori mercato - dice ancora Albanese -: si parla di 103 euro a metro quadrato, secondo una valutazione fatta dal Genio civile sulla base di una norma regionale che noi abbiamo chiesto di cambiare. Mentre il valore di mercato è di 15 euro al metro quadrato». Intanto il 2020, nono anno dall' addio di Fiat, sarà per i 665 lavoratori ex Blutech, oggi in amministrazione straordinaria, anno di Cassa integrazione straordinaria (fino al 17 ottobre) mentre il futuro si annuncia incerto per i 300 lavoratori dell' indotto che potrebbero rimanere tutti senza ammortizzatori sociali. «A noi sembra, anche guardando ai lavori del porto, che si stiano creando le condizioni per far ripartire nel giusto modo quest' area - dice Roberto Mastrosimone, segretario regionale della Fiom - e ci sembra sia arrivato il momento di cogliere le opportunità. È la politica che deve fare la sua parte, fino in fondo». © RIPRODUZIONE RISERVATA.

Un incontro organizzato dalla Cisl Palermo Trapani sulle Zone economiche speciali come opportunità per il territorio

## Zes, un piano condiviso per il loro funzionamento

*Necessario un maggior coinvolgimento dell'Università e della Ricerca nelle fasi progettuali e nell'individuazione dei nuovi insediamenti produttivi, innovazioni tecnologiche e delle nuove professionalità che si stanno formando. Nel porto di Tangeri creati 60 mila posti di lavoro e aumentato l'export di 2,6 mld grazie alle Zes*

PALERMO - "Le Zone Economiche Speciali sono una grande opportunità per i nostri territori, la capacità di attrarre imprese con gli incentivi fiscali e normativi, sotto forma di credito di imposta e di semplificazioni amministrative, è una delle chiavi di volta per lo sviluppo, ma se non si impronta alla base una strategia che intervenga eliminando i gap che, da sempre, condizionano la nostra economia come ad esempio i tempi della burocrazia, le carenze infrastrutturali, rischiano di restare un'occasione persa come tante". Così il segretario generale Cisl Palermo Trapani Leonardo La Piana, ha aperto l'incontro "ZES e Autonomia Speciale. Quali percorsi decisionali per un nuovo modello di sviluppo", organizzato dalla Cisl Palermo Trapani, che si è svolto presso la ex Chiesa di San Mattia ai Crociferi a Palermo. "Come tutte le grandi questioni rappresentano allo stesso tempo una sfida e una opportunità - ha aggiunto La Piana -. A nostro avviso però, c'è un gap, che è quello, a nostro avviso, del necessario maggior coinvolgimento dell'Università e della Ricerca nelle fasi progettuali delle Zes in particolare nell'individuazione di nuovi insediamenti produttivi, innovazioni tecnologiche e delle nuove professionalità che si stanno formando nei nostri territori. Allo stesso tempo riteniamo possa essere essenziale anche un ruolo nuovo e più incisivo del sindacato. Per questo lanciamo un appello alla Regione affinché insieme ai protagonisti di questa iniziativa, industriali, **autorità portuale**, università, istituti di credito ed enti locali, si possa discutere in un tavolo tecnico di come procedere affinché le Zes diventino una realtà, partendo dall'unica vera possibile strategia: quella di dotare tutto l'apparato industriale locale di vantaggi essenziali che permettano successivamente il salto internazionale degli investimenti rivolti ai nostri territori, superando quindi quel gap di competitività di cui spesso le nostre Tutto partendo dagli esempi internazionali, come il porto di Tangeri in Marocco che ha visto ad esempio la creazione di 60 mila posti di lavoro ed un incremento delle esportazioni per oltre 2,6 miliardi di euro proprio grazie alle Zes. "Le Zone Economiche Speciali, nella loro fase attuativa non devono pensarsi od immaginarsi come delle oasi, aree chiuse, slegate cioè dai loro territori di riferimento, e soprattutto non si può partire dall'assunto che nascono per riproporre in 'altra salsa' ciò che già esiste". "Il Mezzogiorno deve diventare uno dei più grandi hub logistici del Mediterraneo con l'obiettivo di aprire l'Italia agli scambi con le economie emergenti del Medio Oriente e del Nord Africa". "Per utilizzarle al massimo nel rilancio dei due territori di Palermo e Trapani, ha ribadito poi La Piana "le Zes come scrive lo Svimez, potrebbero rappresentare una grande opportunità di rilocalizzazione per le imprese italiane ed europee, che dopo tanti anni di delocalizzazione dell'attività produttiva verso le economie emergenti alla ricerca dei costi di lavoro più bassi, tendono a ricollocarsi nei mercati di origine riportando i processi produttivi all'interno dei confini nazionali. Per far questo, serve snellire sul serio, senza sé e senza ma, la complessità dei sistemi normativi e amministrativo-burocratici. Lì si annidano tutti quei meccanismi che rallentano, impediscono, demotivano,

18 | IMPRESA E SVILUPPO | 17 gennaio 2020 |

Un incontro organizzato dalla Cisl Palermo Trapani sulle Zone economiche speciali come opportunità per il territorio

### Zes, un piano condiviso per il loro funzionamento

Necessario un maggior coinvolgimento dell'Università e della Ricerca nelle fasi progettuali e nell'individuazione dei nuovi insediamenti produttivi, innovazioni tecnologiche e delle nuove professionalità che si stanno formando. Nel porto di Tangeri creati 60 mila posti di lavoro e aumentato l'export di 2,6 mld grazie alle Zes



**Le Zes non vanno create dalle parti della struttura, dipendono dal territorio di riferimento**

**Il Mezzogiorno deve diventare uno dei più grandi hub logistici del Mediterraneo con l'obiettivo di aprire l'Italia agli scambi con le economie emergenti del Medio Oriente e del Nord Africa**

**Occorre snellire la complessità dei sistemi normativi e burocratici**

**Per utilizzare al massimo nel rilancio dei due territori di Palermo e Trapani, ha ribadito poi La Piana "le Zes come scrive lo Svimez, potrebbero rappresentare una grande opportunità di rilocalizzazione per le imprese italiane ed europee, che dopo tanti anni di delocalizzazione dell'attività produttiva verso le economie emergenti alla ricerca dei costi di lavoro più bassi, tendono a ricollocarsi nei mercati di origine riportando i processi produttivi all'interno dei confini nazionali. Per far questo, serve snellire sul serio, senza sé e senza ma, la complessità dei sistemi normativi e amministrativo-burocratici. Lì si annidano tutti quei meccanismi che rallentano, impediscono, demotivano,**

### Sicilia 4ª in Italia per numero d'impresse femminili

Un'indagine della Cisl Sicilia ha rivelato che il numero di imprese a conduzione femminile è in crescita in tutta la regione. In particolare, a Palermo, il numero di imprese a conduzione femminile è aumentato del 10 per cento rispetto all'anno precedente. La Cisl Sicilia ha sottolineato che il numero di imprese a conduzione femminile è in crescita in tutta la regione, con un aumento del 10 per cento rispetto all'anno precedente. La Cisl Sicilia ha sottolineato che il numero di imprese a conduzione femminile è in crescita in tutta la regione, con un aumento del 10 per cento rispetto all'anno precedente.





## Quotidiano di Sicilia

Palermo, Termini Imerese

---

costano; lì si annidano i germi e gli effetti della mafia che purtroppo ancora in questa area sono molto presenti". Un altro tema posto dalla Cisl è quello legato ai contratti di lavoro di nuovi possibili posti che sorgerebbero dai progetti legati alle Zes. "Siamo pronti a siglare, qualora possibili, patti per assicurare flessibilità ma al contempo lavoro legale, sicuro, garantito e dove vengano applicati i contratti collettivi nazionali e non quelli pirata che stanno distruggendo, tutta una serie di elementi di civiltà anche nell' ambito del lavoro". Per la Regione, l' intervento dell' assessore regionale alle Attività produttive Girolamo Turano "Il piano che abbiamo improntato per le Zes, è stato approvato da tutti gli enti preposti al controllo, siamo convinti che nei prossimi mesi riusciremo a ottenere i primi risultati. E' un buon strumento ma non potrà risolvere tutti i mali di cui soffre il tessuto economico della Sicilia. Il 2020 inoltre per noi sarà l' anno della innovazione tecnologica e della ricerca, su questo punteremo utilizzando tutte le risorse disponibili. Contiamo inoltre di approvare anche una riforma del settore del Commercio" e raccogliendo l' appello della Cisl aggiunge "certo serve il confronto con tutti, siamo pronti a ricevere il contributo dell' Università e del Sindacato". Critico sul mancato coinvolgimento del mondo delle imprese è invece il vicepresidente vicario di Sicindustria, Alessandro Albanese, "Se siamo qui a dire che le Zes sono uno strumento fatto e pensato per le imprese, possiamo anche non parlare più. Il modello è sbagliato, pensato male e attuato peggio. Per ottenere qualche risultato si sarebbe dovuta individuare una macro -area sulla quale concentrare le risorse e, invece, si è scelto come sempre di disperderle. Una cosa è certa: prima di defiscalizzarlo, il reddito lo devo produrre e in Sicilia mancano le condizioni primarie. Occorre sedersi attorno a un tavolo tutti insieme, imprese, sindacati, università, politica per concorrere alla creazione di un modello di sviluppo che parta da tre fattori essenziali: produzione, innovazione e formazione".

## Economia Sicilia

Palermo, Termini Imerese

### Zes e il loro utilizzo per il rilancio dei territori di Palermo e Trapani

"Le Zone Economiche Speciali sono una grande opportunità per i nostri territori, la capacità di attrarre imprese con gli incentivi fiscali e normativi, sotto forma di credito di imposta e di semplificazioni amministrative, è una delle chiavi di volta per lo sviluppo, ma se non si impronta alla base una strategia che interviene eliminando i gap che, da sempre, condizionano la nostra economia come ad esempio i tempi della burocrazia, le carenze infrastrutturali, rischiano di restare un' occasione persa come tante". Così il segretario generale Cisl Palermo Trapani Leonardo La Piana, ha aperto l' incontro "ZES e Autonomia Speciale. Quali percorsi decisionali per un nuovo modello di sviluppo", organizzato dalla Cisl Palermo Trapani, che si è svolto presso la ex Chiesa di San Mattia ai Crociferi a Palermo. "Come tutte le grandi questioni rappresentano allo stesso tempo una sfida e una opportunità - ha aggiunto La Piana -. A nostro avviso però, c' è un gap, che è quello, a nostro avviso, del necessario maggior coinvolgimento dell' Università e della Ricerca nelle fasi progettuali delle Zes in particolare nell' individuazione di nuovi insediamenti produttivi, innovazioni tecnologiche e delle nuove professionalità che si stanno formando nei nostri territori. Allo stesso tempo riteniamo possa essere essenziale anche un ruolo nuovo e più incisivo del sindacato. Per questo lanciamo un appello alla Regione affinché insieme ai protagonisti di questa iniziativa, industriali, autorità portuale, università, istituti di credito ed enti locali, si possa discutere in un tavolo tecnico di come procedere affinché le Zes diventino una realtà, partendo dall' unica vera possibile strategia: quella di dotare tutto l' apparato industriale locale di vantaggi essenziali che permettano successivamente il salto internazionale degli investimenti rivolti ai nostri territori, superando quindi quel gap di competitività di cui spesso le nostre aree depresse soffrono". Tutto partendo dagli esempi internazionali, come il porto di Tangeri in Marocco che ha visto ad esempio la creazione di 60 mila posti di lavoro ed un incremento delle esportazioni per oltre 2,6 miliardi di euro proprio grazie alle Zes. "Le Zone Economiche Speciali, nella loro fase attuativa non devono pensarsi od immaginarsi come delle oasi, aree chiuse, slegate cioè dai loro territori di riferimento, e soprattutto non si può partire dall' assunto che nascono per riproporre in 'altra salsa' ciò che già esiste". "Il Mezzogiorno deve diventare uno dei più grandi hub logistici del Mediterraneo con l' obiettivo di aprire l' Italia agli scambi con le economie emergenti del Medio Oriente e del Nord Africa". "Per utilizzarle al massimo nel rilancio dei due territori di Palermo e Trapani, ha ribadito poi La Piana "le Zes come scrive lo Svimez, potrebbero rappresentare una grande opportunità di rilocalizzazione per le imprese italiane ed europee, che dopo tanti anni di delocalizzazione dell' attività produttiva verso le economie emergenti alla ricerca dei costi di lavoro più bassi, tendono a ricollocarsi nei mercati di origine riportando i processi produttivi all' interno dei confini nazionali. Per far questo, serve snellire sul serio, senza sé e senza ma, la complessità dei sistemi normativi e amministrativo burocratici. Lì si annidano tutti quei meccanismi che rallentano, impediscono, demotivano, costano; lì si annidano i germi e gli effetti della mafia che purtroppo ancora in questa area sono molto presenti". Un altro tema posto dalla Cisl è quello legato ai contratti di lavoro di nuovi possibili posti che sorgerebbero dai progetti legati alle Zes. "Siamo pronti a siglare, qualora possibili, patti per assicurare flessibilità ma al contempo lavoro legale, sicuro, garantito e dove vengano applicati i contratti collettivi nazionali e non quelli pirata che stanno distruggendo, tutta una serie di elementi di civiltà anche nell' ambito del lavoro". A tracciare un quadro tecnico subito dopo la relazione del segretario La Piana, è stato Antonio Purpura







## Economia Sicilia

Palermo, Termini Imerese

---

"Per quanto promettano bene, almeno negli obiettivi posti, le Zes partono a nostro parere da un assunto errato, quello che vede i distretti produttivi indicati dalla Regione come punti di forza, mentre sappiamo già che finora non hanno certo spinto lo sviluppo della nostra terra. Senza un piano strategico che tenga conto del settore della Ricerca e senza il contributo dell' Università, le Zes hanno criticità strutturali, alle quali però si può ancora porre rimedio con un dialogo costruttivo fra mondo delle imprese, sindacati e università". All' incontro moderato dal vice direttore responsabile del Giornale di Sicilia Marco Romano, è intervenuto il segretario generale aggiunto Cisl nazionale Luigi Sbarra. "Le Zes rappresentano una grande occasione per attrarre nuovi investimenti e avviare finalmente la fiscalità di vantaggio che possa incoraggiare le imprese nazionali ed estere a investire qui al Sud. Palermo e Trapani fanno parte di un territorio che si presta molto ed è necessario lavorare sul tema della fiscalità, della semplificazione burocratica, sul risveglio della impresa privata. Per questo lanciamo la nostra proposta di un grande Patto nazionale per la Coesione e lo Sviluppo mettendo insieme come sta facendo la Cisl palermitana istituzioni, industrie, tutti gli enti coinvolti per far ripartire la crescita, lo sviluppo, la ricerca puntando su formazione, innovazione tecnologica, infrastrutture. Questo stiamo chiedendo al Governo nazionale, rafforzare la copertura finanziaria perché a due anni dalle istituzioni è ora anche le Zes diventino realtà, e bisogna adesso incalzare affinché abbiano effetti concreti sul Mezzogiorno, perché se riparte la Sicilia riparte il Sud e con esso tutto il Paese. E invece purtroppo manca una strategia di base, se il Governo nazionale vuole davvero dare risposte al Sud deve sbloccare tutte le risorse bloccate destinate alle infrastrutture, far ripartire l' edilizia scolastica, mettere in sicurezza tutto il territorio nazionale, avviare investimenti pubblici". Per Sebastiano Cappuccio segretario generale Cisl Sicilia, "la Cisl rilancia il tema delle Zes perché è giunto il momento di passare alla fase attuativa, e per farlo serve il coinvolgimento di tutti i soggetti coinvolti a partire dal Sindacato e dal mondo delle imprese. Il 2020 deve segnare la svolta altrimenti la nostra regione non potrà ripartire mai e per farlo serve prima di tutto puntare sulle infrastrutture che sono da sempre il nostro maggiore gap. Facciamo un Patto per la nostra terra, lavoriamo insieme per dare risposte ai nostri giovani che sono costretti ad andare via alla ricerca di un futuro". Per la Regione, l' intervento dell' assessore regionale alle Attività produttive Girolamo Turano "Il piano che abbiamo improntato per le Zes, è stato approvato da tutti gli enti preposti al controllo, siamo convinti che nei prossimi mesi riusciremo a ottenere i primi risultati. E' un buon strumento ma non potrà risolvere tutti i mali di cui soffre il tessuto economico della Sicilia. Il 2020 inoltre per noi sarà l' anno della innovazione tecnologica e della ricerca, su questo punteremo utilizzando tutte le risorse disponibili. Contiamo inoltre di approvare anche una riforma del settore del Commercio" e raccogliendo l' appello della Cisl aggiunge "certo serve il confronto con tutti, siamo pronti a ricevere il contributo dell' Università e del Sindacato". Da Gaetano Armao assessore regionale all' Economia, un messaggio recapitato al sindacato per ribadire "che la Regione porrà le condizioni per avviare i vantaggi fiscali previsti dalle Zes". Critico sul mancato coinvolgimento del mondo delle imprese è invece il vicepresidente vicario di Sicindustria, Alessandro Albanese, "Se siamo qui a dire che le Zes sono uno strumento fatto e pensato per le imprese, possiamo anche non parlare più. Il modello è sbagliato, pensato male e attuato peggio. Per ottenere qualche risultato si sarebbe dovuta individuare una macro-area sulla quale concentrare le risorse e, invece, si è scelto come sempre di disperderle. Una cosa è certa: prima di defiscalizzarlo, il reddito lo devo produrre e in Sicilia mancano le condizioni primarie. Occorre sedersi attorno a un tavolo tutti insieme, imprese, sindacati, università, politica per concorrere alla creazione di un modello di sviluppo che parta da tre fattori essenziali: produzione, innovazione e formazione". Sollecita la sinergia fra tutti gli attori interessati anche il presidente dell' Autorità Portuale di Sistema della Sicilia occidentale **Pasqualino Monti**, "non c' è dubbio che tutte le agevolazioni previste dalle Zes devono mettersi in pratica e migliorare sin da subito la capacità attrattiva, partendo dai nostri porti che devono diventare punti strategici di interscambio, puntando sul miglioramento della logistica. Oggi più che mai c' è la certezza

che esistono diverse funzioni che vanno messe in rete, bisogna creare una sinergia per far sì che le Zes diventino realtà". Per Unicredit Sicilia l'intervento di Salvatore Malandrino, Regional Manager. "UniCredit ha messo a disposizione un plafond da un miliardo di euro, con l'obiettivo di essere



## Economia Sicilia

Palermo, Termini Imerese

---

partner finanziario delle imprese che vogliono investire nelle Zone Economiche Speciali in Sicilia, attraverso l'offerta di strumenti creditizi e finanziari, strutturati in funzione della tipologia di investimento. La banca sta anche lavorando in sinergia con la Regione siciliana per promuovere le ZES siciliane e le relative misure all'estero, sia nei confronti di potenziali investitori sia verso chi, già presente in Sicilia, vuole approfittare delle opportunità per svilupparsi ulteriormente e rafforzare il proprio posizionamento". A portare il saluto per l'Anci Sicilia il presidente Leoluca Orlando e con lui l'assessore comunale alle Attività Economiche di Palermo Leopoldo Piampiano, "Siamo pronti - hanno detto - a sfruttare al massimo le potenzialità delle Zone Economiche Speciali, a farne occasione di sviluppo per tutti i comuni. Fondamentale partire dallo snellimento burocratico, le imprese devono accedere facilmente a tutto ciò che riguarda i servizi della pubblica amministrazione".

## Il Secolo XIX

### Focus

### Concessioni nei porti, esplode l'ira di Assiterminal

Il Pd ripropone un emendamento al Milleproroghe per cancellare il divieto di detenere più banchine, ma lo ritira poco dopo. Becce: «Un colpo alla competitività» Simone Gallotti / GENOVA Praticamente tutto l' arco costituzionale: Lega, Forza Italia e ora il Pd. Con un emendamento al decreto Milleproroghe, anche i Dem puntavano anche alla cancellazione dell' articolo della legge sui porti che vieta ai terminalisti di detenere in un porto più di una concessione, per la stessa tipologia di merce. E' l' emendamento "Psa-Sech", dall' operazione di fusione tra i primi due terminal del porto di Genova ostacolata proprio da questo passaggio della legge che si sta tentando di abrogare. Anche il tentativo di coinvolgere il Pd è però fallito: Andrea Romano, il deputato che ha presentato un pacchetto di misure per la logistica, non appena sono divampate le polemiche ha annunciato il ritiro del provvedimento.

**LA BATTAGLIA DI ASSITERMINAL** «E' una questione sostanziale, non di metodo: quel passaggio della legge (l' articolo 18 comma 7, ndr) è un ostacolo allo sviluppo dei terminal italiani e li pone in condizioni di inferiorità rispetto ai competitor europei». Luca Becce, presidente di Assiterminal, l' associazione dei terminalisti italiani, parte all' attacco. La cancellazione dell' emendamento "Psa-Sech" «è un colpo alla nostra competitività. E non chiamatelo così, perché è da dieci anni che discutiamo di un cambiamento necessario della legge su quel punto, dell' eliminazione cioè di un serio ostacolo allo sviluppo di tutti i terminal italiani». La tempistica rimane un po' sospetta, visto che il pressing arriva proprio nel mezzo dell' approvazione dell' operazione tra i due terminalisti. «Ma non è vero. Dobbiamo smettere in questo Paese di pensare che dietro ogni istanza di riforma ci siano interessi personali. Così non andiamo da nessuna parte. Gli armatori hanno chiesto e ottenuta una deroga alle concentrazioni, mentre i terminal italiani sono fermati da quel pezzo della legge. E rischiamo che i nostri operatori non riescano a competere in questo mercato». Assiterminal tifa dunque per la cancellazione dell' articolo «ormai obsoleto. Ribadisco: servirebbe a tutti, non solo ad un operatore» dice Becce anche per allontanare i sospetti che il suo sostegno all' iniziativa sia dettato anche dalla carriera di manager in Gip, il gruppo che controlla il Sech, il terminal coinvolto nella fusione con Psa.

**TASSE UE, LA LEGA INSORGE** Intanto sulla battaglia con Bruxelles per la tassazione alle Authority, la Lega annuncia battaglia. «L' inerzia da parte del governo è grave e preoccupante» spiegano Marco Campomenosi, capo delegazione al Parlamento europeo ed Edoardo Rixi, responsabile trasporti del partito. «Serve un' azione concreta e tempestiva per tutelare gli interessi strategici del nostro Paese, ma sembra che nessuno tra i giallo -rossi sappia esattamente cosa sia un porto. Da mesi esterniamo le nostre preoccupazioni sulla tematica della tassazione a livello portuale, ma da Roma nessuna risposta». -



### Emergenze infrastrutturali e nodi logistici, Confetra incontra la ministra De Micheli

*Tra i temi all' ordine del giorno anche Brexit, pre clearing e transiti del Brennero*

Emergenze infrastrutturali, Brexit e pre clearing. Ma anche congestionamento dei nodi logistici, tavolo della legalità e cargo aereo. Molti e complessi i temi al centro dell' incontro di mercoledì tra la ministra Paola De Micheli e il vertice di Confetra. Il presidente Guido Nicolini ha posto l' accento sull' emergenza infrastrutturale che - soprattutto in Liguria e Piemonte - sta rendendo ormai quasi impossibile operare servizi di trasporto merce, soprattutto su gomma, da e verso il principale Sistema portuale del Paese. "Per non parlare dei Trasporti eccezionali, ormai completamente paralizzati anche nel Nordest, con grave danno anzitutto per l' industria italiana impossibilitata ormai a esportare intere tipologie di manufatti". A queste difficoltà si aggiungono poi quelle di portata internazionale, dall' ostracismo austriaco rispetto ai transiti del Brennero agli atteggiamenti francesi rispetto a Colle Tenda e fino alla Brexit - che, per diverse ragioni, finiscono tuttavia per produrre il medesimo effetto di incertezza sui costi, sui contratti e sui servizi. "Con le **AdSP** ancora sotto scacco di procedura infrazione Ue per il tema della tassazione, un dossier BER che rischia di consegnare l' industria logistica italiana a pochi oligopoli verticali, con una organizzazione del ciclo operativo nei magazzini da ridisegnare all' insegna della regolarità e della sana competizione di mercato, ci pare chiaro che serva una visione di politica industriale per il settore, profondamente innovativa e integrata, capace di parlare all' intera supplychain logistica che, in Italia, con 110 mila imprese e oltre un milione di addetti rappresenta il secondo contribuente del PIL Nazionale - 9% - dopo la manifattura" ha concluso il presidente Nicolini. Sulla stessa lunghezza d' onda la vicepresidente vicaria della Confederazione, Silvia Moretto : "Oggi arriva più merce, in meno porti, da lavorare in meno tempo. È uno degli effetti fisici di gigantismo navale e concentrazioni. L' 80% dei teu in Italia arrivano in 5 scali, su vettori più grandi e con meno toccate. Paradossalmente innovazioni preziose come il pre clearing, che velocizza ulteriormente lo sbarco, se non poste dentro una filiera efficiente e coordinata, finiscono per accrescere lo stress operativo sull' intera catena di movimentazione e distribuzione. Il tema del congestionamento dei principali nodi del Paese è un tema che necessita di una regia nazionale: riguarda committenza manifatturiera, armatori, terminalisti, Autorità di regolazione e governance della portualità, Autorità dedicate ai controlli sulla merce, spedizionieri, e i cui effetti distorsivi si abbattano poi sull' ultimo anello, l' autotrasporto. Di fronte a un fenomeno sistemico non bastano Tavoli bilaterali e risposte parziali esclusivamente di natura finanziaria, serve una visione di insieme del ciclo logistico". Confetra ha chiesto al ministro di riattivare il Tavolo per la Legalità, di riprendere gli incontri del Tavolo per lo sviluppo del cargo aereo, di convocare l' organismo di partenariato della Logistica e dei Trasporti "per poter finalmente avere dei luoghi istituzionali permanenti e strutturati dove sviluppare, su tutti questi temi e per tutti i segmenti della filiera, un confronto quotidiano tra operatori di mercato e decisori pubblici", ha concluso il presidente Nicolini.



### Imo 2020, l' Aie: "Gli armatori stanno assorbendo la novità senza problemi"

Milano - Le minacce alla fornitura di petrolio sembrano attenuate nonostante le tensioni geopolitiche. Lo ha dichiarato oggi l' Agenzia internazionale dell' energia aggiungendo che la produzione in alcuni Paesi e le scorte garantiscono l' offerta al mercato. «Non possiamo sapere come la situazione geopolitica si evolverà nel tempo, ma per il momento il rischio di una grave minaccia alla fornitura di petrolio sembra essere scomparso», afferma l' agenzia nel suo rapporto mensile. Il mercato ha vissuto momenti di preoccupazione in seguito agli attacchi alle installazioni petrolifere saudite a settembre o più recentemente con l' acuirsi delle tensioni tra gli Stati Uniti e l' Iran. Dopo l' impennata effimera, tuttavia, i prezzi del greggio hanno rapidamente riacquisito i livelli precedenti. L' Aie sta inoltre esaminando i nuovi standard dell' Organizzazione marittima internazionale che si applicano al trasporto marittimo da inizio gennaio: mirano a limitare l' inquinamento riducendo il contenuto di zolfo dell' olio combustibile autorizzato. «Anche se ci sono difficoltà locali e iniziali, come ci si aspetterebbe da un cambiamento così complesso e globale, gli operatori di navi, fornitori di prodotti (petroliferi) e porti hanno finora affrontato bene il cambiamento», stima l' agenzia. In conclusione il mercato petrolifero ha affrontato, all' inizio dell' anno, sia questi cambiamenti regolatorie sia significative tensioni geopolitiche. «Il mercato ben fornito e sempre più globalizzato ci aiuterà ad affrontare queste sfide», conclude l' Aie.

