



ITALIAN  
PORTS  
ASSOCIATION

**Estratto Rassegna Stampa Assoporti  
giovedì, 23 gennaio 2020**



## Prime Pagine

23/01/2020	<b>Corriere della Sera</b>	7
Prima pagina del 23/01/2020		
23/01/2020	<b>Il Fatto Quotidiano</b>	8
Prima pagina del 23/01/2020		
23/01/2020	<b>Il Foglio</b>	9
Prima pagina del 23/01/2020		
23/01/2020	<b>Il Giornale</b>	10
Prima pagina del 23/01/2020		
23/01/2020	<b>Il Giorno</b>	11
Prima pagina del 23/01/2020		
23/01/2020	<b>Il Manifesto</b>	12
Prima pagina del 23/01/2020		
23/01/2020	<b>Il Mattino</b>	13
Prima pagina del 23/01/2020		
23/01/2020	<b>Il Messaggero</b>	14
Prima pagina del 23/01/2020		
23/01/2020	<b>Il Resto del Carlino</b>	15
Prima pagina del 23/01/2020		
23/01/2020	<b>Il Secolo XIX</b>	16
Prima pagina del 23/01/2020		
23/01/2020	<b>Il Sole 24 Ore</b>	17
Prima pagina del 23/01/2020		
23/01/2020	<b>Il Tempo</b>	18
Prima pagina del 23/01/2020		
23/01/2020	<b>Italia Oggi</b>	19
Prima pagina del 23/01/2020		
23/01/2020	<b>La Nazione</b>	20
Prima pagina del 23/01/2020		
23/01/2020	<b>La Repubblica</b>	21
Prima pagina del 23/01/2020		
23/01/2020	<b>La Stampa</b>	22
Prima pagina del 23/01/2020		
23/01/2020	<b>MF</b>	23
Prima pagina del 23/01/2020		

## Venezia

23/01/2020	<b>Il Sole 24 Ore</b> Pagina 10	24
I porti di Venezia e Chioggia toccano 21 miliardi di ricavi		
23/01/2020	<b>Corriere del Veneto</b> Pagina 1	26
Ok dalla cabina di regia Il Mose sarà operativo entro il 30 giugno		
23/01/2020	<b>Corriere del Veneto</b> Pagina 2	27
Mose operativo da giugno per le maree eccezionali		<i>Alberto Zorzi</i>

23/01/2020	<b>Il Gazzettino</b> Pagina 1	28
<hr/>		
23/01/2020	<b>Il Gazzettino</b> Pagina 12	29
<hr/>		
23/01/2020	<b>Il Gazzettino</b> Pagina 25	31
<hr/>		
23/01/2020	<b>Il Gazzettino</b> Pagina 27	32
<hr/>		
23/01/2020	<b>Il Gazzettino</b> Pagina 26	33
<hr/>		
23/01/2020	<b>Il Gazzettino</b> Pagina 27	35
<hr/>		
23/01/2020	<b>La Nuova di Venezia e Mestre</b> Pagina 19	36
<hr/>		
23/01/2020	<b>La Nuova di Venezia e Mestre</b> Pagina 19	38
<hr/>		
23/01/2020	<b>La Nuova di Venezia e Mestre</b> Pagina 34	39
<hr/>		
23/01/2020	<b>La Nuova di Venezia e Mestre</b> Pagina 34	41
<hr/>		
23/01/2020	<b>Avvenire</b> Pagina 9	42
<hr/>		
23/01/2020	<b>Il Giorno</b> Pagina 18	43
<hr/>		
23/01/2020	<b>Libero</b> Pagina 14	44
<hr/>		

## Savona, Vado

22/01/2020	<b>Il Vostro Giornale</b>	45
<hr/>		

## Genova, Voltri

22/01/2020	<b>PrimoCanale.it</b>	46
<hr/>		
22/01/2020	<b>shippingitaly.it</b>	47
<hr/>		
23/01/2020	<b>La Verità</b> Pagina 4	48
<hr/>		
22/01/2020	<b>Ansa</b>	50
<hr/>		
22/01/2020	<b>Genova24</b>	51
<hr/>		

## La Spezia

23/01/2020	<b>La Nazione (ed. La Spezia)</b> Pagina 49	53
<hr/>		

## Ravenna

23/01/2020	<b>Il Resto del Carlino (ed. Ravenna)</b> Pagina 36	54
<hr/> I 5 stelle intervengono sul porto: «Implementare le strutture è doveroso»		
22/01/2020	<b>Ravenna Today</b>	55
<hr/> "Compagnia Portuale e coop rosse: pressione per far votare Bonaccini"		

## Marina di Carrara

23/01/2020	<b>La Nazione (ed. Massa Carrara)</b> Pagina 42	56
<hr/> Uil e rilancio: il marmo è un' eccellenza		

## Livorno

23/01/2020	<b>Il Tirreno</b> Pagina 1	57
<hr/> Rischia di chiudere la Fortezza: l' Authority non può più gestirla		
23/01/2020	<b>Il Tirreno</b> Pagina 13	58
<hr/> Stop del ministero all' Autorità Portuale: rischia di chiudere la Fortezza Vecchia		
23/01/2020	<b>Il Tirreno</b> Pagina 13	60
<hr/> «È un asset di porto e città: necessaria l' intesa con Comune e Regione Toscana»		
22/01/2020	<b>Informazioni Marittime</b>	61
<hr/> Contrabbandieri e illeciti doganali, a Livorno si presenta il libro-studio		
22/01/2020	<b>Messaggero Marittimo</b>	62
<hr/> Dogana e nautica da diporto		
22/01/2020	<b>Messaggero Marittimo</b>	63
<hr/> Interpellanza al sindaco sulla darsena Europa		
22/01/2020	<b>Messaggero Marittimo</b>	64
<hr/> Ripartono i giovedì del Livorno Port center		

## Piombino, Isola d' Elba

23/01/2020	<b>Il Tirreno (ed. Piombino-Elba)</b> Pagina 14	65
<hr/> Un convegno del Pd su crescita e portualità		

## Ancona e porti dell'Adriatico centrale

23/01/2020	<b>Corriere Adriatico</b> Pagina 6	66
<hr/> Porto in crescita ma adesso servono più infrastrutture		
23/01/2020	<b>Corriere Adriatico</b> Pagina 6	67
<hr/> Guardia costiera, 39 ispezioni a bordo e 564 controlli		
23/01/2020	<b>Il Resto del Carlino (ed. Ancona)</b> Pagina 25	68
<hr/> Ancona, record merci in container Nel 2019 tocca quota più 10 %		
23/01/2020	<b>Il Resto del Carlino (ed. Ancona)</b> Pagina 38	69
<hr/> Il porto tra record e burocrazia Banchine elettrificate: via al piano		
23/01/2020	<b>Il Resto del Carlino (ed. Ancona)</b> Pagina 38	70
<hr/> Ecco tutti i numeri della stagione boom		

22/01/2020	<b>Ansa</b>	71
Porto Ancona, record merci container 2019		
22/01/2020	<b>Ansa</b>	72
Porti: Ancona, nel 2019 record merci in container, +10%		
22/01/2020	<b>FerPress</b>	73
ADSP Adriatico centrale: nel 2019 cresce il traffico. 1,2 mln di passeggeri e 11,8 mln di tonnellate di merci		
22/01/2020	<b>Informare</b>	76
Il porto di Ancona ha chiuso il 2019 con un record del traffico containerizzato		
22/01/2020	<b>Messaggero Marittimo</b>	77
Ancona: record di merci in container nel 2019		
22/01/2020	<b>shippingitaly.it</b>	80
Nuovo primato storico per il traffico containerizzato raggiunto dal porto di Ancona		

## Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

23/01/2020	<b>Il Messaggero (ed. Civitavecchia)</b> Pagina 35	82
Guerra delle banane, i giudici danno ragione al Cfft		
22/01/2020	<b>La Provincia di Civitavecchia</b>	83
Guerra delle banane: respinto il ricorso di Rtc		
22/01/2020	<b>Il Nautilus</b>	84
AdSP MTCS: Audizione delle parti sociali per l' istituzione della Zona Logistica Semplificata		
22/01/2020	<b>shippingitaly.it</b>	85
Msc perde al Tar contro Civitavecchia Fruit Forest Terminal: le motivazioni della sentenza		

## Napoli

23/01/2020	<b>Cronache di Napoli</b> Pagina 24	87
Parcheggio al porto, il Comune ci riprova		
22/01/2020	<b>Informazioni Marittime</b> <i>PAOLO BOSSO</i>	88
Napoli, 2020 anno del record di crocieristi		
22/01/2020	<b>shippingitaly.it</b>	89
L'Antitrust accende un altro faro sui traghetti del Golfo di Napoli		

## Salerno

22/01/2020	<b>Stylo 24</b>	90
Traffici al porto di Salerno, condannato l' ex console latitante		

## Brindisi

23/01/2020	<b>Quotidiano di Puglia (ed. Brindisi)</b> Pagina 14	91
Turismo e cultura: ecco come accogliere ad arte		

## Taranto

23/01/2020	<b>Quotidiano di Puglia (ed. Taranto)</b> Pagina 12	92
Mare e università sale il livello della formazione		

## Manfredonia

23/01/2020 **Quotidiano di Foggia** Pagina 12 93  
Ormezzi abusivi al porto commerciale: controlli serrati e tolleranza zero

## Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi e Villa San Giovanni

22/01/2020 **Transportonline** 94  
Gioia Tauro, De Micheli: "A febbraio il nuovo presidente del porto"

## Olbia Golfo Aranci

22/01/2020 **Informatore Navale** 95  
Elettrificazione delle banchine di Porto Torres, uno studio che guarda al futuro e all' ambiente

## Messina, Milazzo, Tremestieri

23/01/2020 **Gazzetta del Sud** Pagina 22 97  
Una soluzione per le emergenze Stoccare tutti i Tir a Tremestieri

23/01/2020 **Gazzetta del Sud (ed. Reggio Calabria)** Pagina 28 98  
Sì alle navi da crociera no ai tir a Pentimele Mega indica i progetti

22/01/2020 **TempoStretto** *MARCO IPSALE* 99  
Fast Confsal: "Stoccaggio per i tir al porto di Tremestieri"

## Catania

23/01/2020 **MF** Pagina 1 *CARLO LO RE* 100  
Sulle Zes si va avanti

23/01/2020 **La Sicilia** Pagina 20 102  
Delegazione cinese in visita al porto «Mercato asiatico molto interessato»

22/01/2020 **Primo Magazine** *GAM EDITORI* 103  
Adsp del MSO, interesse degli investitori cinesi

## Focus

22/01/2020 **L'Avvisatore Marittimo** Pagina 3 104  
Aiuti di Stato, tutti contro la decisione sui porti italiani della Commissione europea

22/01/2020 **Primo Magazine** *GAM EDITORI* 105  
"Porto Sostenibile"

# CORRIERE DELLA SERA

Milano, Via Solferino 28 - Tel. 02 63821  
Roma, Via Campania 39 - Tel. 06 888281

FONDATA NEL 1876

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

**SCARPA®**

**7**

**Io, Sebastian Kurz**

**Domani su 7**  
**Il cancelliere austriaco Kurz**  
**Un conservatore in Verde**  
 di **Paolo Valentino** nel settimanale  
**Gian Luca Bauzano** a pagina 22

**GIAMPAOLO PANSA**  
**IL ROMPISCATOLE**

**Il libro in edicola**  
 «Il rompiscatole»  
 Un omaggio a Pansa  
 con il Corriere  
 di **Antonio Carloti**  
 a pagina 35

**MOJITO GTX THE ORIGINAL**

## L'Italia nel mondo

### GLI INTERESSI NAZIONALI DIMENTICATI

di **Ernesto Galli della Loggia**

**P**erché il rango internazionale dell'Italia ha subito il tracollo drammatico di cui è testimone così evidente in queste settimane la crisi in Libia? Perché la nostra politica estera è sempre di più la politica estera di un Paese di seconda fila, al cui presidente del Consiglio negli incontri internazionali viene riservato non a caso proprio un posto del genere? Che cosa è successo che ci sta consegnando sempre di più ad una situazione di sostanziale irrilevanza?

Vi sono naturalmente cause generalissime che riguardano tutto il quadro italiano. In particolare queste tre: a) la crescente dose d'impreparazione e d'incultura della classe politica, perlopiù ignorantissima di storia e di geografia e anche perciò incapace di mettere a fuoco i nostri veri interessi nazionali; b) l'immagine perennemente debole politicamente, e quindi di non grande affidamento, di ogni governo italiano; c) e infine un'opinione pubblica disabitata da sempre a pensare la realtà vera dei rapporti internazionali, quindi oscillante di continuo tra faziosità ideologiche e fanciulleschi utopismi a sfondo buonista.

Dopo la fine della Guerra fredda e il conseguente venir meno dell'importanza che la Penisola aveva avuto per mezzo secolo in quanto frontiera dell'Occidente con il blocco sovietico (da cui l'obbligatorio legame di stretta alleanza con gli Stati Uniti), non siamo stati capaci d'immaginarci alcun ruolo, alcuna priorità, alcuna linea d'azione nostri.

continua a pagina 24

**Svolta nel Movimento** «I peggiori nemici sono quelli che non ti immagini. Non è finita, non mollo. L'esecutivo va avanti»

## Di Maio lascia e accusa: pugnalate

Non è più capo politico dei 5 Stelle né capo delegazione nel governo. Crimi traghettatore



Luigi Di Maio, 33 anni, comunica le dimissioni da capo politico del Movimento Cinque Stelle e si toglie la cravatta

**L**uigi Di Maio non sarà più il capo politico dei 5 Stelle, né il capo delegazione nel governo. L'eri l'annuncio. Non prima di essersi tolto qualche sassolino contro i «peggiori nemici» che spesso sono proprio dentro il Movimento. Ma aggiunge: «Non è finita, non mollo». E il «governo va avanti». Vito Crimi sarà il traghettatore.

da pagina 2 a pagina 5

### IL COMMENTO

#### L'amara sfida (ancora aperta) al fuoco amico

di **Francesco Verderami**

**L**e leadership ormai sono come le batterie non ricaricabili: dimettendosi da capo politico dei 5S a pochi giorni dalle Regionali, Luigi Di Maio prova a evitare che questa sia anche la sua sorte. Avvertiva di essere diventato il capro espiatorio del Movimento, che stava per pagare dazio a nome di tutti e in nome di un progetto politico — l'alleanza con il Pd — di cui peraltro non è convinto. E allora, prima che si staccasse la valanga si è scansato. Così ha deciso di levarsi la cravatta.

continua a pagina 24

### LO SCENARIO

#### Gli Stati generali per tentare un nuovo inizio

di **Emanuele Buzzi**

**R**imetterlo in sesto, proprio come nelle note della canzone — «Fix you» — che accompagna il suo ultimo, simbolico gesto da capo politico dei Cinque Stelle. Quando Luigi Di Maio si sceglie il nodo della cravatta, lascia le redini del M5S e al Tempio di Adriano scatta l'applauso dei colleghi che nei mesi da leader lo hanno accompagnato con carezze e fionde, Di Maio ha appena chiuso «un'era», come ha annunciato dal palco.

continua a pagina 3

**Il virus** Malati raddoppiati in 24 ore, 17 morti

## La Cina isola Wuhan

### Bloccati treni e aerei

di **Guido Santevecchi**

**C**resce la paura per il virus cinese. Le persone colpite sono raddoppiate in 24 ore e le vittime sarebbero già 17. L'Organizzazione mondiale della sanità (Oms), riunita ieri a Ginevra, ha rimandato a oggi le decisioni sulla linea da seguire. Prese in considerazione azioni drastiche, come per altre epidemie, ad esempio la sospensione dei viaggi verso certe regioni della Cina. Intanto le autorità di Pechino hanno isolato la città di Wuhan, da dove è partito il contagio. Bloccati treni e aerei.

alle pagine 10 e 11  
**De Bac, Gasperetti**

### L'intervento

#### Shoah, la forza indicibile di mia madre

di **Benny Gantz**

**S**essantacinque anni fa mia madre, Malka Gantz, mosse quelli che dovevano essere i suoi ultimi passi.

continua a pagina 15

### IL CASO DI BOLOGNA

#### Salvini, lo spaccio: è bufera

#### Protesta anche la Tunisia

di **Cesare Zapperi**

**M**atteo Salvini al citofono della famiglia tunisina al quartiere Pilastro di Bologna diventa un caso internazionale. «Vergogna, chiedi scusa a quella famiglia», ha protestato il Parlamento tunisino. E il deputato Sami Ben Abdelaal a nome dell'Assemblea ha aggiunto: «Siamo sbalorditi, i rapporti internazionali fra Italia e Tunisia per fortuna vanno ben al di sopra degli incantamenti discriminatori del leader leghista». Intanto, il ragazzo sospettato di vendere droga, 17 anni, è andato dall'avvocato. Vuole denunciare. «Sono uno studente — ha detto — non spaccio».

a pagina 7 **Giordano**

### GIANNELLI



22 - 1 - 2020, ORE 17 AL TEMPIO DI ADRIANO

### IL CAFFÈ

di **Massimo Gramellini**

#### Citofonare Toninelli (Daniele)

**C**hissà perché il nome del successore di Di Maio rimane avvolto nell'incertezza. Eppure l'erede può essere soltanto uno, per meriti pregressi e per altri più recenti. Recentissimi. Dopo un meritato riposo, l'ex ministro Danilo Toninelli è infatti riapparso in pubblico per presentare il candidato dei grillini in Emilia-Romagna. Gli agiografi, categorici a cui mi onoro di appartenere, azzardano che per arrivarvi non abbia esitato ad attraversare il famoso tunnel del Brennero di sua invenzione, a bordo di un'auto elettrica a diesel. Nonostante la pioggia battente, ha afferrato il microfono senza confonderlo con l'ombrello e ha detto: «Sono veramente felice di trovarmi assieme al nostro candidato Daniele Zanichelli». A essere fiscali, il candidato si chiama Simone Be-

nini. E a diventare pedanti, il deputato Zanichelli, con cui Toninelli lo ha confuso, non si chiama Daniele ma Davide. Come se avesse presentato Cristiano Ronaldo chiamandolo Lillo Messi. Però avete idea di quale persone incontri ogni giorno quell'uomo? Per quanto la sua concentrazione sia proverbiale, può ricordarsi i ruoli di tutti e finanche i nomi di battesimo?

Se la situazione dei Cinquestelle è grave ma non seria, nessuno può indossarla meglio di Toninelli. E poi sono sicuro che lui, a differenza di qualcun altro, non citofonerebbe mai a un presunto spacciatore di periferia per farsi bello e bullo con la povera gente. Andrebbe di filato a suonare al campanello del capo della mafia. Chiamandolo Ugo, naturalmente.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

**Prostamol**

Integratore alimentare a base di Sereno Repens che contribuisce a favorire la fertilità della prostata e della vie urinarie.

**IL PIÙ VENDUTO IN FARMACIA\***

SCOPRI DI PIÙ SU **BENESSERURINARIO.IT**

**E NON HAI PIÙ SCUSE**

A. MENARINI

00123  
 9 7711 20 498008  
 Foto: Italiane Sped. in A.P. - DL 35/2003 conv. L. 46/2004 art. 1, c.1 DCI Milano





Sul nostro sito è partita la **petizione** suggerita da un **lettore** per intitolare una strada di Milano a **Borrelli**: 3 mila adesioni in poche ore. Continuate a **firmare**



Giovedì 23 gennaio 2020 - Anno 12 - n° 22  
Redazione: via di Sant'Erasmus n° 2 - 00184 Roma  
tel. +39 06 32818.1 - fax +39 06 32818.230

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

**Ndrangheta**  
"Anni da guerra contro Gratteri": scorta rafforzata al procuratore



MUSOLINO A PAG. 11

**Come Cucchi?**  
Georgiano ucciso a botte a Gradisca, nel Centro rifugiati aperto un mese fa

PASCIUTI A PAG. 17

**Il supercorrotto**  
Sentenza Sai: così Craxi danneggiò l'Eni per favorire Ligresti (che pagò)

BARBACETTO A PAG. 15

**IL COMMENTO**  
CI VORREBBERO F&L PER RIDERE DI CERTI POLITICI

SALVATORE SETTIS A PAG. 13

**IN TAVOLA**  
Veleni nel latte d'allevamento: sos antibiotici

**PATRIZIA DE RUBERTIS**  
L'alimento dell'infanzia, amato o avversato da chi si preoccupa della salute oltreché del gusto. Fra le motivazioni contrarie al consumo di latte ci sono l'accusa di essere nocivo e di rappresentare un problema per i costi ambientali legati all'allevamento intensivo. Rischia avvalorati da un'inquietante segnalazione: nel latte italiano si possono trovare tracce di farmaci.  
A PAGINA 18

**"PIÙ NEMICI DENTRO"**  
DURISSIMO DISCORSO CONTRO I TRADITORI E CHI CERCA VISIBILITÀ OSCURANDO I MOLTI SUCCESSI AL GOVERNO

**DI MAIO ATTACCA E LASCIA: IL M5S O CAMBIA O MUORE**

**Visto da Palazzo Chigi**  
Conte: "Rammarico, ma zero conseguenze per il governo"

**Il futuro del Movimento**  
Pareri: Padellaro, Scanzi, Noto Ghisleri, Pasquino e Urbinati

DE CAROLIS E ZANCA A PAG. 2-3  
MARRA A PAG. 4  
A PAG. 7

**FUORI DI TESTA** Bologna: il gesto da una denuncia inventata  
**Salvini citofona: l'aggressione era falsa e la Tunisia protesta**

La scenetta al Pilastro del leader leghista con giornalisti al seguito nata da false informazioni. E nella casa del blitz elettorale non vive nessuno spacciatore  
BUONO E FIERRO CON UN COMMENTO DI MADDALENA OLIVA A PAG. 8-9



**IL REPORTAGE**  
Alla Lega tanti figli dei meridionali che votavano Pci

CAPORALE A PAG. 10

**La cattiveria**  
Bologna, Salvini citofona a casa di una famiglia tunisina: "Sapete mica dirmi dov'è la Borgonzoni?"  
WWW.FORUM.SPINOZA.IT

**LO STORICO BARBERO**  
"Mai i Parlamenti devono sputare giudizi sulla Storia"  
RANIERI A PAG. 19

**CAPITALE BLOCCATA**  
Parigi, 50° giorno di scioperi: vince la verde Hidalgo  
DE MICCO A PAG. 20



**IL CAZZARO VERDE**  
Il edizioni  
di Andrea Scanzi  
12€ in libreria  
Disponibile anche in ebook

**Giustizia citofonica**

**MARCO TRAVAGLIO**  
Non commento la decisione di Luigi Di Maio di lasciare la guida del Movimento 5 Stelle perché l'avevo già commentata con un bilancio di pregi e difetti, meriti ed errori l'11 gennaio ("L'onore delle armi"), quando il Fatto diede la notizia in anteprima grazie a uno scoop di Luca De Carolis e tutti gli altri si sforzarono di smentirla. Non solo lo staff del M5S, a cui avevamo rovinato l'effetto sorpresa. Ma i soliti giornaloni (memorabile il titolo di Repubblica "Di Maio non lascia, ma raddoppia: insieme a lui una donna leader": infatti arriva Vito Crimi). Semmai ci sarebbe da commentare questa informazione all'italiana, ormai così mal messa che, quando si imbatte in una notizia vera, non la riconosce e rimane sgomento, smarrito, senza parole. Il che aumenta vieppiù la comicità delle cronache politiche, già peraltro irresistibili di per sé. No, lo dico sinceramente, non abbiamo più parole per descrivere quel che fanno i due Matteo. Ci vorrebbero Fruttero e Lucentini, come scrive Settis a pag. 13.  
Il minore, Renzi, voleva abolire la prescrizione finché la legge Bonafede non l'ha abolita. A quel punto, ha deciso che rinvole la prescrizione. Il 18 febbraio 2015 il capogruppo in commissione Giustizia del suo Pd in Senato metteva a verbale testuali parole: "La posizione ufficiale del Pd è che la prescrizione deve cessare di decorrere dopo l'emanazione del decreto di rinvio a giudizio". E il neoresponsabile giustizia di Iv, all'epoca Pd, Giuseppe Cucca firmava col collega Casson un emendamento semplice semplice: "La prescrizione cessa comunque di operare dopo la sentenza di primo grado. Il termine della prescrizione decorre dal giorno in cui la notizia di reato viene acquisita o perviene al pubblico ministero". Ora che la legge Bonafede la blocca solo dopo il primo grado, Renzi strilla come una vergine violata. E vincerebbe l'Oscar della comicità, se non gli fosse insidiato dall'altro Matteo. L'idea di citofonare a un tizio per chiedergli se spaccia droga, oltre a fargli sospettare che cercasse roba buona e a istigarlo a sparargli in base alla riforma della legittima difesa, apre squarci inesplosati nella vita politica. Intanto perché, oltre a ritrovarcelo fra le palle appena accendiamo la tv o ci connettiamo ai social, rischiamo da un momento all'altro di vederlo sotto casa appeso al campanello, in concorrenza coi testimoni di Geova e i rappresentanti Folletto: sole le finestre e l'oblio della lavatrice è ancora immune, forse per poco, poi spunterà pure lì, con la felpa da lavaveri o da Omino Bianco. E poi perché ora saremo autorizzati a diffondere gli indirizzi di Salvini e altri cazzari verdi.  
SEGUE A PAGINA 24







# il Giornale



GIOVEDÌ 23 GENNAIO 2020

DAL 1974 CONTRO IL CORO

Quotidiano diretto da ALESSANDRO SALLUSTI

Anno XLVII - Numero 19 - 1.50 euro\*

www.ilgiornale.it  
ISSN 1120-3380

## GAME OVER

# FINE DEI 5 STELLE

## Di Maio lascia tra i veleni, il becchino è Crimi E il Pd è già pronto a mangiarsi i grillini Berlusconi a Bologna: da qui il cambiamento

di **Alessandro Sallusti**

**C**he Di Maio da oggi non sia più il capo dei Cinque Stelle è un problema - o una liberazione - che riguarda i grillini. Il nostro problema è che il ragazzo continua a essere il ministro degli Esteri della Repubblica, per di più in un momento come questo, nonostante le sue comprovate fragilità e incapacità che ne fanno il titolare della Farnesina più inadeguato di sempre. Il problema, per noi, è che i Cinque Stelle - Di Maio o non Di Maio - continuano a governare il nostro Paese dopo tutti i disastri che hanno combinato e nonostante l'evidente stato confusionale in cui si trovano.

Purtroppo oggi l'Italia è come un pullman che viaggia su una tangenziale trafficata guidato da un autista neopatentato e per di più ubriaco. Di Maio - ma non di meno il successore Vito Crimi, un altro fenomeno ex cancelliere poco apprezzato al tribunale di Brescia -, è l'emblema della fragilità del nuovo che avanza, grillini o sardine che siano. In pochi mesi Di Maio ha dissipato un enorme patrimonio di fiducia evidentemente malripreso. Sono partiti per suonarle e sono rimasti suonati, prima governando con Salvini, che

gli ha sottratto con furbizia il cinquanta per cento dei voti, ora con il Pd, che li spolpa ulteriormente grazie all'aiuto malcelato di quel furbone di Giuseppe Conte che in faccia ti sorride e alle spalle ti pugnalava.

Con il senno di poi Di Maio avrebbe fatto meglio a stringere da subito un patto con Silvio Berlusconi, l'unico leader che - essendo un vero liberale - gli alleati li ha sempre rispettati, foraggiati e fatti crescere (con lui persino Fini e Casini sono usciti dal ghetto e accarezzato l'idea di essere statisti). E non è una battuta. C'è stato un momento - ne sono testimone - prima che i Cinque Stelle gettassero la maschera mostrando il loro volto illiberale - che il Cavaliere era se non affascinato quantomeno molto interessato a questi ragazzotti dalle belle speranze, che tanto piacevano alla gente che piace.

Altri tempi. Oggi i Cinque Stelle sono tecnicamente finiti, nella migliore delle ipotesi, con la regia di Beppe Grillo, per sopravvivere diventeranno una costola del tanto da loro odiato Pd. È la fine che si fa quando l'ambizione è superiore alle qualità, l'arroganza al buon senso. Adesso Di Maio piagnucola e dà la colpa ai traditori opportunisti del «sgono di Casaleggio». Ma le sue sono lacrime di cocodrillo.

servizi da pagina 2 a pagina 5

### NUOVO SQUADRISMO

**Mihajlovic: sto col centrodestra  
E sul web gli augurano di morire**



**Andrea Cuomo**

**CORAGGIO** Sinisa Mihajlovic

**P**er uno diventato famoso per le punizioni di sinistra, una punizione (divina) da sinistra è un discreto capriccio del destino. Anche se Sinisa Mihajlovic può certamente farsene beffe, essendo uno dalla scorza dura, che nella vita ha conosciuto, in ordine sparso: una guerra fratricida (è di Vukovar, vi dice qualcosa?); una leucemia che gli ha rimodellato il corpo e l'anima e che lo ha costretto a fare 13 chemio in cinque giorni (...)

segue a pagina 7  
**Damascelli** a pagina 7

### UN ALTRO ABBAGLIO A SINISTRA

**Il «citofonato» è il nuovo eroe rosso  
Ma è un pluri pregiudicato**



**DENUNCIA** Matteo Salvini

**Chiara Giannini**

**È** bufera contro Matteo Salvini che l'altro ieri ha citofonato a una famiglia di origini tunisine chiedendo se padre e figlio spacciassero, dopo le segnalazioni dei residenti di un quartiere della periferia di Bologna. «Ci può far entrare, cortesemente? - ha chiesto il leader della Lega -. Perché ci hanno segnalato una cosa sgradevole e volevano che lei la smentisse, ci hanno detto che da lei parte lo spaccio del quartiere. Giusto o sbagliato?». L'uomo (...)

segue a pagina 6

### COERENZA E AFFARI

**Le Sardine vanno in libreria  
con l'editore «nemico»**

di **Luigi Mascheroni**

**P**er alleviare le disgrazie del Paese, le Sardine pubblicheranno un libro. Lo hanno scritto i leader di quella che all'inizio era una manifestazione, poi un movimento di piazza, poi un uragano mediatico, adesso quasi un partito, il tutto in tre mesi scarsi. Incredibilmente in modo spontaneo, cosa che - nota qualcuno - neppure (...)

segue a pagina 8

**IL PIÙ VENDUTO IN FARMACIA**

**Prostamol**

**E NON HAI PIÙ SCUSE**

SCORRI DI PIÙ SU [BENESSEREURINARIO.IT](http://BENESSEREURINARIO.IT)

### VENTUNO ANNI DOPO L'OMICIDIO LA CASSAZIONE RIDÀ LA PAROLA AL TRIBUNALE

## Torna libera la brigatista che uccise D'Antona

**L**a Cassazione apre uno spiraglio per Federica Saraceni, l'ex brigatista condannata per l'omicidio di Massimo D'Antona, il giuslavorista assassinato a Roma nel maggio del 1999.

La prima sezione penale della Suprema Corte, infatti, dopo una camera di consiglio che si è svolta martedì, ha accolto il ricorso della difesa dell'ex terrorista, che ha già scontato 17 anni, annullando con rinvio l'ordinanza con cui lo scorso 3 luglio il Tribunale di Sorveglianza di Roma aveva dichiarato inammissibile la sua istanza di liberazione

condizionale. La palla torna quindi al Tribunale di Sorveglianza, che dovrà esaminare nuovamente la richiesta. Questa volta l'esito potrebbe essere diverso e la Saraceni potrebbe finire di scontare la pena fuori in libertà, rischiando così di rinfocolare le polemiche che accompagnano da sempre la vicenda di questa ex brigatista, figlia di Luigi Saraceni, che è stato presidente della quinta sezione del Tribunale di Roma.

servizio a pagina 16

### CORONAVIRUS

**Cina, 11 milioni in quarantena  
In Italia allertati i medici di base**

**Francesca Angeli**  
alle pagine 12-13

**PONZI SpA**  
INFOPROVIDING  
NPL e UTP

**Indagini patrimoniali per la valorizzazione di asset bancari finanziari e assicurativi**

**MILANO ROMA**

**800-013458**



# IL GIORNO

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

GIOVEDÌ 23 gennaio 2020  
1,50 Euro\*

Nazionale

FONDATA NEL 1956  
www.ilgiorno.it



Allarme traffici illeciti in Lombardia

**Vino, ormoni o magliette  
Per fare soldi a palate  
tutto si può falsificare**

Bonezzi, Masu, Palma, Saggese e Zanette alle pagine 2 e 3



## Virus killer, allertati i medici di base

L'epidemia scoppiata in Cina dilaga: altri morti. Task force sanitaria in Italia, misure speciali a Fiumicino

Servizi alle pagine 12 e 13

Il processo per la crisi M5s

**Imputato  
Di Maio,  
sedetevi**

Michele Brambilla

**S**tiamo dando troppa importanza a Luigi Di Maio. Lo dico senza voler offendere la persona, anzi in un certo senso lo dico a sua difesa, come cercherò di spiegare. Si sta infatti parlando delle dimissioni del capo politico dei Cinque Stelle come di qualcosa che possa essere stata motivata dai recenti insuccessi; e al tempo stesso si parla dei successori valutando le possibili conseguenze per il futuro del movimento. E si dà così troppa importanza, appunto, a Di Maio e a chi gli succederà. Ma Di Maio, con la crisi del M5s, c'entra poco o nulla; così come dubito che un Crimi, o un Patuanelli, o un Di Battista, possano far tornare il movimento ai successi del 2013 e del 2018.

Continua a pagina 4

**DI MAIO SI DIMETTE DA CAPO M5S E DENUNCIA IL FUOCO AMICO: «PUGNALATO DAI TRADITORI»  
LA REGGENZA A CRIMI FINO A MARZO. «MA IL GOVERNO ANDRÀ AVANTI». SALVINI: NO, È GIÀ FINITO**



Luigi Di Maio, 33 anni, ieri si è tolto la cravatta spiegando che per lui ha sempre rappresentato il rispetto delle istituzioni. L'ex leader dei 5 Stelle resta comunque ministro degli Esteri

### IL VAFFA DAY

Polidori, Coppari e Donelli alle pagine 4, 5 e 7

DALLE CITTÀ

Milano

**Via Gola:  
tolleranza zero  
Sgomberi  
a tappeto**

Mingoia nelle Cronache

La tragedia di Pioltello

**Treno deragliato  
Due anni dopo  
«Il dolore resta»**

G. Moroni nelle Cronache

Milano

**La senatrice Segre:  
da aprile  
basta conferenze**

Servizi nelle Cronache



**Emilia-Romagna: l'appoggio alla Borgonzoni  
La bomba Sinisa sul voto  
Social tra cuori e insulti**

Baroncini e altri servizi alle pagine 8 e 9



**Sanremo al veleno: intervista a Chiambretti  
«Amadeus? Una gaffe  
Il rapper via dal Festival»**

Degli Antoni a pagina 15

**IL PIÙ VENDUTO  
IN FARMACIA\***

SCOPRI DI PIÙ SU  
BENESSEREURINARIO.IT

**E NON HAI PIÙ SCUSE**





Oggi l'ExtraTerrestre

VELENI Viaggio nelle «terre di sotto» del ricco Nord, avvelenate dalle industrie chimiche e dalle discariche di rifiuti mai bonificate



Elezioni in Calabria

BRUNORI SAS Intervista al cantautore calabrese: «Nel voto va espressa una visione etica e politica del mondo» Dionesalvi, Messinetti pagina 5



Visioni

GIORGINA PI Intervista alla regista in scena al Teatro India di Roma con «Wasted», fino al 26 gennaio Cristina Piccino pagina 13

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

il manifesto quotidiano comunista

Edizione straordinaria Speciale elezioni lunedì 27 gennaio

GIOVEDÌ 23 GENNAIO 2020 - ANNO L - N° 19

www.ilmanifesto.it

euro 1,50

NON SOLO UNA CRISI DI LEADERSHIP NORMA RANGERI E mozionato e con il sorriso stampato, Luigi Di Maio lascia la guida del M5S con un lungo discorso politico, la promessa di «non mollare mai», l'invito a tutti di prepararsi «a nuova stagione» quando, a metà marzo, gli Stati Generali discuteranno il «cosa» e il «chi» della nuova fase del M5S. Insistendo a più riprese sulla necessità di sostenere l'azione di governo «dell'ammirevole Conte» fino alla fine della legislatura. Tutto sommato un discorso onesto, di rivendicazione del lavoro svolto e di rassicurazione sul ruolo futuro del Movimento, un arrivederci inevitabilmente venato di risentimento («traditori, nemici»), quanto povero di uno sguardo autocritico in grado di scavare in profondità sulle ragioni di una crisi evidente che la categoria del «tradimento» svisciva a lotta per bande. Di sicuro la parabola degli uomini soli al comando mentre promette regimi ventennali alle destre, sull'altro fronte sembra infliggere rapide cadute, replicando la traiettoria del declino dopo il trionfo. Da Renzi precipitato dalla vetta del 40% all'attuale 4% e due scissioni all'attivo, a Luigi Di Maio, da ieri dimissionario dalla carica di capo politico dopo aver condotto i 5Stelle alla conquista del 32 per cento, dimezzando poi quel consenso nei successivi 20 mesi di governo. Per l'invincibile armata stellare, già dopo il picco trionfale del 4 marzo 2018, era cominciata la logorante marcia nelle stanze dei palazzi del potere, con la difficile fase delle alleanze. — segue a pagina 3 —

Luigi Di Maio al Tempio di Adriano foto Fabio Cimaglia / LaPresse



«È il momento di rifondarsi. Oggi si chiude un'era». Di Maio si dimette da capo politico dei 5 Stelle, lancia un duro j'accuse «ai nemici interni» e si libera della cravatta. Lascia il movimento al minimo storico e in crisi di identità. Crimi reggente fino agli stati generali di marzo pagine 2,3

REGIONALI IN EMILIA, IL RAGAZZO ACCUSATO DI SPACCIO LO QUERELA, IL GOVERNO TUNISINO: RAZZISTA

Salvini il citofonista incendia Bologna

Lo show di lunedì sera di Matteo Salvini a Bologna in visita al quartiere di periferia del Pilastro ha incendiato il quartiere. Alla signora informatrice di Salvini è stata vandalizzata la macchina. Il ragazzo preso di mira al citofono - «Suo figlio è uno spacciatore?» - è stato costretto a ricorrere ad una tutela legale. È un 17 enne nato in Italia, insieme al padre ha

preso contatti con l'avvocata Cathy La Torre, attivista per i diritti civili e animatrice della campagna «Odiare ti costa». «Io non sono uno spacciatore, gioco a calcio, tra pochi mesi divento padre. Salvini deve levare quel video dalla rete», ha detto. Domani sera le associazioni del quartiere hanno organizzato un corteo: «vogliamo democrazia e vivibilità», riba-

dendo come il Pilastro non sia il quartiere dello spaccio. Nel frattempo Salvini accoglie l'endorsement dell'allenatore del Bologna Sinisa Mihajlovic che copre mediaticamente l'esposto contro la Lega di Ferrara per il posto di lavoro promesso alla consiglieria «rompicatole» in cambio delle dimissioni. STINCO A PAGINA 4

Emilia Romagna Le aree interne decidono il voto

FILIPPO BARBERA Le elezioni regionali in Emilia-Romagna rappresentano uno spartiacque, qualunque sarà l'esito elettorale. Il centro-sinistra mette in scena un cauto ottimismo, da cui traspare più timore che sicurezza. La Lega morde il freno e Salvini batte il territorio tenendo nelle retrovie la candidatura Borgonzoni. — segue a pagina 15 —

GRADISCA D'ISONZO Migrante morto nel Cpr «Un nuovo caso Cucchi»



«Picchiato da circa 10 agenti, anche con un colpo d'avambraccio dietro la nuca e una ginocchiata nella schiena». La denuncia del deputato dei Radicali Riccardo Magi sulla morte del migrante georgiano nel Cpr di Gradisca. Rimpatriati 4 testimoni: Gianfranco Schiavone (Asgi): «Un nuovo caso Cucchi» MERLIA PAGINA 6

CORONAVIRUS Wuhan «chiusa» Le vittime sono 17

Oltre 500 persone in quarantena, 17 vittime, primi casi a Hong Kong, mentre Wuhan, la città da cui sarebbe partito il virus, è posta in quarantena. Sul coronavirus ci si aspettava un parere dell'Oms: ieri si è tenuto un vertice di emergenza per stabilire se il focolaio rappresenti un'emergenza di salute pubblica internazionale. La decisione avrebbe indotto le autorità a restringere la circolazione di persone e merci dalla Cina, con conseguenze globali sui commerci. Dopo ore di discussione, gli esperti hanno aggiornato la riunione a oggi. CAPOCCI PAGINA 8

all'interno

Libia Haftar bombarda l'aeroporto di Tripoli MICHELE GIORGIO PAGINA 9

Iran Ucciso leader Basij, «un nuovo Soleimani» FARIAN SABAH PAGINA 9

Greenwald Incriminato, svelò complotto anti-Lula CLAUDIA FANTI PAGINA 8

SALVATORE SETTIS «La Costituzione tutela le coste della Sardegna»



Il disegno di legge della giunta Solinas, per demolire le norme di tutela approvate nell'era Soru, «non è praticabile»: «I piani paesaggistici regionali sono uno strumento di attuazione di una legge dello Stato, il Codice Urbani, che è uno strumento di attuazione dell'articolo 9 della Carta», spiega lo storico dell'arte COSSU A PAGINA 7

Advertisement for 'Fatti un regalo. Regalaci.' featuring 'il manifesto' magazine. Text: 'Se ami il tuo prossimo più di te stesso, regalagli un anno di rotture cartacee a domicilio + digitale omaggio a solo 149 €.' Includes contact info: maniabbonati@ilmanifesto.it

00153 9770025 5153000





# IL MATTINO



€ 1,20 ANNO CCXXV - N° 22 ITALIA  
SPEDIZIONE IN ABBONAMENTO POSTALE 45% - ART. 2, COM. 2018, L. 662/96

Fondato nel 1892



Giovedì 23 Gennaio 2020 •

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

A ESCHIA E PROCIDA, "IL MATTINO" - "IL DISPARI", EURO LEO

## Il mercato

### Mertens con la valigia e il Napoli stringe per "Speedy-Politano"

Pino Taormina a pag. 16



## Controcampo

### Cuore, grinta e fortuna è tornata la vita sul pianeta di Ringhio

Marielicia Salvia a pag. 38



# Di Maio, l'addio al veleno

► «Mi dimetto da leader M5S, i peggiori nemici sono all'interno. Io pugnalato alle spalle»  
Reggenza all'ortodosso Crimi. Grillo: sbagliato lasciare prima del voto. Scossa nel governo

## Il commento

### LA RAPIDA PARABOLA DEL CAPO PER DELEGA

Alessandro Campi

Luigi Di Maio, dimessosi ieri dalla guida del M5S, non è stato un leader populista: come Peron, Berlusconi, Trump o Grillo. È stato un leader nell'era del populismo. Oltre il gioco di parole, fa una grande differenza.

I primi - prodotto tipicamente novecentesco con interessanti propaggini e varianti contemporanee - sono innanzitutto i fondatori di qualcosa: un movimento collettivo, una storia comune, una tradizione, un linguaggio, una mitopoiesi, un abbaglio ideologico. Sono per definizione alfabeti, visionari e innovatori, personalità magnetiche e istrioniche, spesso vagamente paranoiche, demagoghi della più bella acqua, manipolatori, trasformisti capaci d'indossare molti abiti e molte identità, talmente coriacei e caparbi da resistere spesso a qualunque rovescio.

Combattenti nati, si esaltano nella lotta. Credibili per ciò che hanno già fatto nella loro vita precedente (quello un generale, l'altro un imprenditore di successo, quell'altro ancora un comico o attore famoso).

Quando costoro irrompono da protagonisti nell'agone politico ne stravolgono le regole. Proprio per questo sono potenzialmente pericolosi, ma non stiamo qui a fare i moralisti.

Continua a pag. 39

Un addio al veleno, quello del Luigi Di Maio: «Rassegno le mie dimissioni da capo politico di M5S» e lo fa dopo un discorso di orgoglio e rabbia. Un vulnus nel governo rosso-giallo. «I peggiori nemici - ha detto Di Maio - sono al nostro interno. Basta con le pugnalate». Riferimenti a Di Battista e Fioramonti, ma sul governo: «Arriviamo al 2023». Crimi sarà il reggente, dubbi di Grillo sulla tempistica.

Ajello, Canettieri, Conti, Jerkov, Vazza e l'invitato Di Fiore alle pag. 2, 3, 4 e 5

## Le manovre per sostituire De Luca

### Campania, avanza di Costa al Pd «Io candidato di tutti? Si può fare»

Adolfo Pappalardo

Si presenta Sandro Ruotolo (candidato alle suppletive del Senato a Napoli), che dice di «essere candidato di tutti» ma irrompe anche il ministro Sergio Costa, che in chiave Regiona-

li Campania, apre al Partito Democratico. Potrebbe essere lui il candidato su cui convergere in caso d'intesa M5S-Democrat, per andare oltre il governatore De Luca: «Se c'è una visione politica comune - dice Costa - si può stare insieme». In Cronaca

## Rubbettino

### «Il voto in Calabria dimenticato colpa anche nostra»

Gigi Di Fiore

«Il silenzio sulla Calabria è colpa degli stereotipi. Ma nella mia regione c'è un deficit di credibilità». È il pensiero dell'editore cosentino Florindo Rubbettino. A pag. 7

## Lo studio dell'Ocse

### Se pure i millennials sognano di fare l'avvocato

Alessandro Perissinotto

Sono nati negli anni 2000, che per noi, ultra-cinquantenni, rappresentavano la sintesi di ogni futuro, specie quello tecnologico, e abbiamo creduto che bastasse questo, essere del «Millennials», per essere proiettati verso tutto ciò che di nuovo il mondo offre. Credevamo che avremmo sognato di fare il web designer, la food blogger, l'ingegnere aerospaziale o una delle mille professioni che la digitalizzazione dell'economia e della vita sociale hanno creato. Continua a pag. 39

## Il caso Anche un lavandino davanti al teatro di De Filippo



Napoli, l'immondizia e un lavandino abbandonati davanti al Teatro di Eduardo

## Rifiuti, i silenzi di DeMa e lo sfregio a Eduardo

Daniela De Crescenzo in Cronaca

# Divieto di fumo anche all'aperto pronta la legge

Dopo Milano, la maggioranza propone la stretta in tutto il Paese: «Stop anche per le e-sigarette»

Tempi duri per i fumatori. A Milano il sindaco Sala ha dichiarato guerra al tabagismo, puntando a rendere il capoluogo lombardo una città smoke free entro il 2030. Ora arriva un disegno di legge presentato a Palazzo Madama da esponenti di tutta la maggioranza con il quale si chiede una stretta sulle sigarette (anche elettroniche) all'aperto. Una iniziativa che non ha mancato di destare già polemiche e distinguo.

Calò e Pucci a pag. 9

## L'allarme globale

### Virus cinese nato nei pipistrelli Già 17 le vittime

Sono salite a 17 le vittime del virus cinese mentre si sta estendendo l'area del contagio: casi anche in Messico. Pare che l'epidemia sia originata dai pipistrelli. Oggi l'Oms si riunirà per misure a livello globale. Evangelisti e Cocco a pag. 8

## Fenomeno rarissimo negli Scavi

### Le sorprese infinite a Ercolano trovato un cervello "vetrificato"



Parte del cervello vetrificato

Mariagiovanna Capone

Sebbene abbia distrutto città come Pompei, Ercolano, Stabia e Oplontis, ucciso migliaia di persone ed essere entrata nell'immaginario collettivo come l'evento vulcanico più catastrofico, l'eruzione del Vesuvio del 79 d.C. affascina ancora oggi e fornisce nuove scoperte. Come quella dell'antropologo Pier Paolo Petrone: tra i resti carbonizzati di un uomo sono stati ritrovati frammenti vetrificati di cervello.

A pag. 11

## L'opera al San Carlo



### La Tosca che finisce a Gomorra De Angelis, debutto da applausi

Longobardi e Valanzuolo a pag. 13

## Il Festival di Sanremo

### Le cantanti con Junior Cally «No alla censura, resti in gara»

Federico Vacalebre

Junior Cally sì, Junior Cally no, la terra dei cachi. L'indimenticato anti-inno festivaliero di Elio e le Storie Tese accompagna l'attesa che si compia il fatal destino, che il rapper mascherato ma non troppo diventi il martire sacrificale di una sciagurata campagna mediatica impazzita, eliminando da Sanremo la sua canzone «No grazie» per i «reati» sessisti commessi in passato a mezzo canzone. Ma le cantanti: «No alla censura, resti in gara».

A pag. 14



Infuria la polemica su Cally





# Il Messaggero



€ 1,40\* ANNO 142 - N° 22 ITALIA  
Sped. in A.P. DL353/2003 conv. L. 46/2004 art.1 c.1 DCB RM

NAZIONALE



Giovedì 23 Gennaio 2020 • S. Emerenziana

IL GIORNALE DEL MATTINO

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

**Software italiano**  
**Bezos, il telefonino**  
**è stato hackerato**  
**dal principe saudita**  
**«L'Onu indagherà»**  
Pompetti a pag. 16



**Stretta sui compensi**  
**Lady Ronaldo**  
**chiede 140 mila euro**  
**in forse la presenza**  
**sul palco di Sanremo**  
Ravarino a pag. 25



**A Torino finisce 3-1**  
**Juve implacabile:**  
**addio Coppa Italia**  
**la Roma ora punta**  
**tutto sul derby**  
Angeloni e Trani alle pag. 28 e 29



**Il Messaggero**  
**WROOM**  
motori.ilmessaggero.it

**Un progetto in crisi**  
**La parabola**  
**del leader**  
**che insegue**  
**il popolo**

Alessandro Campi

Luigi Di Maio, dimessosi ieri dalla guida del M5S, non è stato un leader populista: come Peron, Berlusconi, Trump o Grillo. È stato un leader nell'era del populismo. Oltre il gioco di parole, fa una grande differenza.

I primi - prodotto tipicamente novecentesco con interessanti propaggini e varianti contemporeane - sono innanzitutto i fondatori di qualcosa: un movimento collettivo, una storia comune, una tradizione, un linguaggio, una mitopoiesi, un abbaglio ideologico. Sono per definizione affabulatori, visionari e innovatori, personalità magnetiche e istrioniche, spesso vagamente paranoiche, demagoghi della più bella acqua, manipolatori, trasformisti capaci d'indossare molti abiti e molte identità, talmente coriacei e caparbi da resistere spesso a qualunque rovescio.

Combattenti nati, si esaltano nella lotta. Credibili per ciò che hanno già fatto nella loro vita precedente (quello un generale, l'altro un imprenditore di successo, quell'altro ancora un comico o attore famoso).

Quando costoro irrompono da protagonisti nell'agone politico ne stravolgono le regole. Proprio per questo sono potenzialmente pericolosi, ma non stiamo qui a fare i moralisti.

Continua a pag. 12

## Di Maio lascia, mina nel governo

► Il ministro non guiderà più M5S: «Basta pugnalate, i peggiori nemici al nostro interno» Crimi reggente, nuovo vertice a marzo. Dubbi di Grillo: perché non ha aspettato lunedì?

ROMA Luigi Di Maio ha pronunciato la faticosa formula («Rassegno le mie dimissioni da capo politico») dopo 43 minuti di discorso pieni di orgoglio e rabbia. Una mina nel governo rosso-giallo. «Basta pugnalate - ha denunciato - i peggiori nemici sono al nostro interno». Stiletate a Di Battista e Fioramonti. Sul governo: «Arriviamo al 2023». Crimi sarà il reggente, mentre un nuovo vertice a marzo. I dubbi di Grillo: perché non ha aspettato lunedì, dopo le elezioni?

Ajello e Conti alle pag. 2, 3 e 4

### La strategia del passo indietro

L'incognita Emilia e la scommessa contro l'asse col Pd

Simone Canettieri

Grillo gli aveva chiesto di aspettare. Invece Di Maio ha deciso di sfilarsi a quattro giorni dal voto. Una scommessa contro l'asse con il Pd.

A pag. 3



### L'intervista

Renzi: «Comunque vada il voto, Conte ora cambi passo»

Barbara Jerkov

Grillini, discesa inesorabile. Adesso Conte cambi passo». Così il leader di Italia Viva Matteo Renzi a *Il Messaggero*.

A pag. 5

### Le nomine

Ruffini alle Entrate Minenna al Demanio Agostini alle Dogane

Andrea Bassi

Il governo è pronto a sciogliere le riserve e nominare i nuovi vertici del Fisco, delle Dogane e del Demanio.

A pag. 17

### Wuhan in quarantena. Un caso sospetto a San Pietroburgo



## Il virus sta mutando: 17 vittime in Cina

Si allarga al resto del mondo l'allarme per il virus cinese (foto EPA) Cocco e Ottaviano alle pag. 8 e 9

## L'assist di Costa alla Raggi: avanti con la discarica

► La sindaca conferma Monte Carnevale Grillini ancora spaccati dopo il no al sito

Mauro Evangelisti

Il progetto per la discarica di servizio di Roma a Monte Carnevale va avanti. La mozione approvata in consiglio comunale, per quanto pesante politicamente perché vede la sindaca Virginia Raggi bocciata da dodici della sua maggioranza a 5 Stelle, non annulla la delibera. E il ministro Costa dice che si deve andare avanti. A pag. 15

### Corte dei conti

L'Imu alla Chiesa indagine sul Comune

Imu alla Chiesa, il Campidoglio finisce nel mirino della Corte dei Conti per l'imposta non riscossa.

Allegri e Giansoldati a pag. 14

### Dopo il piano Milano

Piazze, parchi, stadi lo stop al fumo sbarca alle Camere

ROMA Tempi duri per i fumatori. Se a Milano il sindaco Sala punta a rendere il capoluogo lombardo una città smoke free entro il 2030, a Roma arriva un disegno di legge presentato a palazzo Madama da esponenti di tutta la maggioranza con il quale si chiede una stretta sulle sigarette (anche elettroniche) fumate all'aperto.

Pucci a pag. 16

\* € 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

GIOVEDÌ 23 gennaio 2020  
1,60 Euro

Nazionale

FONDATA NEL 1885  
www.ilrestodelcarlino.it



Emilia Romagna, dopo l'endorsement alla Borgonzoni

## Bomba Sinisa sul voto Cuoricini e insulti web

Baroncini e altri servizi alle pagine 6 e 7



# Virus killer, allertati i medici di base

L'epidemia scoppiata in Cina dilaga: altri morti. Task force sanitaria in Italia, misure speciali a Fiumicino

Servizi alle pagine 12 e 13

Il processo per la crisi M5s

## Imputato Di Maio, sedetevi

Michele Brambilla

**S**tiamo dando troppa importanza a Luigi Di Maio. Lo dico senza voler offendere la persona, anzi in un certo senso lo dico a sua difesa, come cercherò di spiegare. Si sta infatti parlando delle dimissioni del capo politico dei Cinque Stelle come di qualcosa che possa essere stata motivata dai recenti insuccessi; e al tempo stesso si parla dei successori valutando le possibili conseguenze per il futuro del movimento. E si dà così troppa importanza, appunto, a Di Maio e a chi gli succederà. Ma Di Maio, con la crisi del M5s, c'entra poco o nulla; così come dubito che un Crimi, o un Patuanelli, o un Di Battista, possano far tornare il movimento ai successi del 2013 e del 2018.

Continua a pagina 2

DI MAIO SI DIMETTE DA CAPO M5S E DENUNCIA IL FUOCO AMICO: «PUGNALATO DAI TRADITORI»  
LA REGGENZA A CRIMI FINO A MARZO. «MA IL GOVERNO ANDRÀ AVANTI». SALVINI: NO, È GIÀ FINITO



Luigi Di Maio, 33 anni, ieri si è tolto la cravatta spiegando che per lui ha sempre rappresentato il rispetto delle istituzioni. L'ex leader dei 5 Stelle resta comunque ministro degli Esteri

## IL VAFFA DAY

Polidori, Coppari e Donelli alle pagine 2, 3 e 5

DALLE CITTÀ

Bologna, avviso di Autostrade

## Passante, via agli espropri Nel mirino 300 proprietari

Servizio in Cronaca

Bologna, allarme sicurezza

## Raffica di furti in Cirenaica L'ira dei residenti

Orlandi in Cronaca

Bologna, il basket

## Colpo Virtus, arriva Marble Panchina lunga

Selleri nel Qs



Aeroporto, indagato il governatore Ceriscioli

## La politica delle Marche nei guai: 78 indagati

Verdenelli a pagina 14



Sanremo al veleno: intervista a Chiambretti

## «Amadeus? Una gaffe Il rapper via dal Festival»

Degli Antoni a pagina 17

**Prostamol**  
Integratore alimentare a base di Sereno Repens che combatte e favorisce la fertilità della prostata e delle vie urinarie.  
30 CAPSULE MENTE  
A. MENARINI

IL PIÙ VENDUTO IN FARMACIA\*

SCOPRI DI PIÙ SU [BENESSEREURINARIO.IT](http://BENESSEREURINARIO.IT)

E NON HAI PIÙ SCUSE

A. MENARINI





GIOVEDÌ 23 GENNAIO 2020  
**IL SECOLO XIX**



QUOTIDIANO FONDATAO NEL 1886 - EDIZIONE GENOVA

1,50€ - Anno CXXXIV - NUMERO 19, 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



**IL VICE PENCE INVIATO DOMANI A ROMA**  
**Web tax, intesa tra Usa e Francia**  
**E Trump ora tratta con l'Italia**

GLI INVIATI BRESOLIN, MASTROILLI E ZATTERIN / PAGINA 5



**EDITORIA, I DAMNI DEL MERCATO ILLEGALE**  
**Libri sotto l'assalto dei pirati**  
**Ogni anno 1,3 miliardi svaniti**

AMABILE / PAGINA 30



**INDICE**

Primo-Piano	Pagina 2
Cronache	Pagina 8
Economia-Marittimo	Pagina 11
Genova	Pagina 14
Cinema/Tv	Pagina 28/29
Xte	Pagina 29
Sport	Pagina 34
Meteo	Pagina 35

RESTA MINISTRO DEGLI ESTERI. CONTE: «NON CI SARANNO RIPERCUSSIONI SULL'ESECUTIVO»

# «Pugnalate alle spalle» Di Maio accusa i nemici e lascia la guida di M5S

L'ex capo politico critica gli attacchi di Di Battista, Paragone e Fioramonti  
Proverà a ricandidarsi ma avverte: bisogna sciogliere le nostre ambiguità

**IL COMMENTO**

**MARCELLO SORGI**

**ECCO PERCHÉ  
IL GOVERNO  
È PIÙ DEBOLE**

Luigi Di Maio ha lasciato la guida del Movimento Cinque Stelle mettendo sotto accusa i "pugnatori", chi ha ordito la congiura che ha portato alle sue dimissioni, i "peggiori nemici che sono all'interno" delle file grilline. Ha descritto il M5S come un verminoso, vittima di un parassitismo di cui deve liberarsi al più presto; minoranze molto rumorose, che badano solo ai propri interessi, e dopo aver accettato le regole, le rimette in discussione per propri vantaggi personali.

SEQUE 3

Ventotto mesi dopo l'inizio della sua avventura di Capo politico di M5S, Luigi Di Maio molla l'incarico e resta ministro degli Esteri. Lascia lanciando accuse: «Pugnalato alle spalle dai nemici interni». Conte assicura: «Nessuna ripercussione sul governo».

CAPURSO, GRIGNETTI E LOMBARDO / PAGINE 2 E 3

**IL PERSONAGGIO**

**Jacopo Iacoboni**

**Crimi, il finto buono amato dai magistrati diventato reggente**

Sarebbe sbagliatissimo - benché la tentazione sia forte - farsi ingannare dalla faccia da pacioccone e raccontare Vito Crimi, nuovo reggente grillino, solo attraverso alcune ridicole prodezze, tipo quando si fece beccare a ronfare sui banchi del Senato o sul Frecciarossa, o quando postò su Facebook una foto di un bambino coi piedini sporchi di polvere nel bresciano, il figlio di un suo amico, ipotizzando un misterioso deterioramento della qualità dell'aria bresciana: passò alla storia come il completo dei piedini. Tuttavia Crimi non è Toninelli.

L'ARTICOLLO / PAGINA 2

**ROLLI**



IL MINISTERO DEI TRASPORTI INTERVIENE ANCHE PER IL VEILINO SULLA A12

## Viadotto danneggiato limiti ai Tir a Genova Est

Dopo gli allarmi, le prescrizioni. Su due dei cinque viadotti ispezionati il Mit ordina ad Autostrade restrizioni delle corsie di marcia, limitazioni per i Tir fino alla chiusura al traffico per il rischio frane in caso di allerta meteo.

FREGATTI / PAGINA 10

**CONTROLLI IN VIA SIFFREDI**

**Marco Fagandini**

**Schianto a Cormigliano**  
**Muore in moto a 27 anni**

L'ARTICOLLO / PAGINA 14

VIETATO ENTRARE E USCIRE DA WUHAN

## La Cina blocca la città del virus I contagiati sono più di 500

La Cina ha deciso misure drastiche per fermare il contagio. Non si può entrare né uscire da Wuhan, la città da dove si è diffuso il virus simile alla Sars.

RADICIONI / PAGINA 7



## Ferrero adesso vuole lasciare: «La Sampdoria è in vendita»

Massimo Ferrero, patron della Sampdoria dal giugno 2014 (foto Ansa), ha deciso di mettere in vendita la società. Si sblocca il mercato: trovato con il Napoli l'accordo per il ritorno in blucerchiato del difensore Tonelli, pressing sul Napoli anche per Younes.

BASSO / PAGINE 34 E 35

**AURUM** 1962  
SEDE STORICA  
SERVIAMO TUTTI  
COMPRIAMO TUTTO  
Genova - Corso Buenos Aires 81 r  
\*Finco onera 0669) \*tel 121 \*mail: info@aurum.it

**BUONGIORNO**

Il Matteo Salvini che suona al citofono di un palazzo popolare della periferia di Bologna - non alla villa di un narcos - e chiede a un tunisino se per caso sia uno spacciatore, e quando il tunisino vuol sapere chi l'abbia detto gli risponde che a dirlo è la gente, non è soltanto un leader con la caratura morale e politica del lapidatore mediorientale, ma è anche il figlio degno di un giornalismo, bisogna pur dirlo, di un giornalismo che si acclama da sé con la schiena dritta perché insegue la preda per strada, e a microfono e telecamera spianati gli chiede se sia un pedofilo o se non si senta un genocida a riscuotere il vitalizio. Il senso di giustizia collettivo ormai si sazia soltanto nel linciaggio. Guardatevi attorno e ditemi se ce n'è uno che non abbia perso il cervello. Ora si scopre che «le donne del Pds,

Penso dunque lincio

**MATTIA FELTRI**

mamma mia, raccolgono le firme per ottenere la defenestrazione del noto rapper da Sanremo in ragione di testi violenti e sessisti di tre anni fa, cioè non avanzano un diritto di critica ma ne pretendono uno di censura. Ieri l'Ansa ha ricordato il festival del 2001, quando Eminem arrivò per cantare: fottò mia madre e roba del genere, e alla sollevazione politica e popolare il presidente della Rai, Roberto Zaccaria, oppose l'ovvio: ogni artista è libero, ed è responsabile della sua libertà. Ci fosse oggi uno straccio di dirigente della Rai o del Pd o di qualsiasi altro partito che dica no, fermi tutti, stabilire quello che si può dire e quello che non si può dire è roba da Ovra o da Kgb, è roba da satrap. Niente di niente. Tutti troppo impegnati a ricondurre il mondo al Bene, a manganelate. —

**REGISTRATORI DI CASSA  
OMOLOGATI RT**



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



€ 2,50\* in Italia — Giovedì 23 Gennaio 2020 — Anno 156°, Numero 22 — ilsole24ore.com

\* In vendita abbinate obbligatoriamente con Guida Academy Aziendale (Il Sole 24 Ore € 3,00 + Academy Aziendale € 0,50). Solo ed esclusivamente per gli abbonati. Il Sole 24 Ore e Academy Aziendale, in vendita separata.

Poste Italiane Sped. in A.P. - D.L. 353/2003 conv. L. 46/2004, art. 1, C. 1, DCB Milano



# Il Sole 24 ORE

Fondato nel 1865  
Quotidiano  
Politico Economico Finanziario Normativo

**Academy Italia**  
Le nuove scuole delle aziende: guida all'offerta formativa



— Oggi il fascicolo in edicola con il quotidiano a 0,50 euro

**Rapporti Nordest**  
In Veneto nove studenti Its su dieci subito al lavoro

— Domani nelle edicole di Veneto, Friuli-Venezia Giulia e Trentino Alto Adige

**varco**  
DAL 1965 UN RIFERIMENTO SICURO

**FORD HYBRID**

NUOVA PUMA ECOBOOST HYBRID

FTSE MIB 23706,29 -0,58% | SPREAD BUND 10Y 160,60 -0,60 | €/€ 1,1088 -0,24% | BRENT DTD 62,60 -2,13% | Indici&Numeri → PAGINE 32-35

## Trump avverte la Ue: «Subito un accordo o misure dolorose»

**IL FORUM DI DAVOS**

Il presidente Usa torna a minacciare dazi del 25% su auto e beni europei

Von der Leyen: possibile l'intesa in poche settimane su commercio e tecnologia

Web tax, tregua Francia-Usa. L'Italia cerca di sventare misure su vino e alimentari

Edizione chiusa in redazione alle 22

Da Davos Trump torna a minacciare le auto europee «con misure dolorose»: senza un accordo commerciale con la Ue - ha detto il presidente Usa - «dovremo metterci una tassa del 25% su auto e altri beni importati». Il monito arriva all'indomani dell'incontro con la presidente della commissione Ue, von der Leyen che, nonostante le minacce, si aspetta «di avere nel giro di poche settimane un accordo» su commercio, tecnologia ed energia. Altro tema al centro dei discorsi è la web tax, con Francia e Usa che cercano la tregua. E anche l'Italia tenta di evitare la doppia minaccia di dazi su vini e alimenti legati alle questioni aperte con gli Usa su web tax e aiuti Ue ad Airbus. **Carrer e Barlaam** — a pag. 3

**EFFETTO TASSI ZERO**

L'Eurozona sorpassa a sorpresa la Cina come creditore degli Usa

Morya Longo — a pagina 2

## Nelle nuove strategie della Bce entra anche la rivoluzione verde

**OGGI IL CONSIGLIO**

La presidente Lagarde intende dare un impulso decisivo alla svolta green

L'avvio della revisione della politica monetaria della Bce, che verrà annunciata oggi a Francoforte dalla presidente Christine Lagarde durante il consiglio, prevederà anche il potenziamento del ruolo della Banca centrale nell'attenuazione degli effetti del cambiamento climatico, e dei rischi che possono derivarne per la stabilità dei prezzi, per la crescita economica e per la stabilità finanziaria. L'istituto detiene già il 25% dei green bond idonei al programma del Quantitative easing. La presidente Christine Lagarde intende fare molto di più.

**Isabella Bufacchi** — a pag. 21

**LE INTERVISTE**

**EMMA MARCEGAGLIA**  
«Né con Greta né con Trump, gli estremi non portano soluzioni»  
Isabella Bufacchi — a pagina 20

**MARIO MORETTI POLEGATO**  
«Aiutare le piccole imprese a compiere la transizione»  
Stefano Carrer — a pagina 20

**L'EX VICE DI CLINTON, ANTESIGNANO DELLA SOSTENIBILITÀ**

Gore, da presidente mancato a paladino del clima

Riccardo Barlaam — a pag. 21

LA MULTINAZIONALE PUNTA SULLA GRANDE DISTRIBUZIONE



«Gelato come una volta». Il colosso alimentare che possiede il brand punta su bar e gdo: chiusi 7 negozi in 15 mesi

## Grom, Unilever chiude le gelaterie

Micaela Cappellini — a pag. 12

## Salini Impregilo sarà WeBuild Piano di sviluppo a marzo

**CONSTRUZIONI**

Salini Impregilo si chiamerà WeBuild. Lo hanno deciso ieri i promotori di Progetto Italia, l'aggregazione in cui confluiscono i principali gruppi italiani del settore costruzioni che, con Astaldi, dovrebbe portare ad un gruppo con un giro d'affari di 9 miliardi e con prospettive di crescita internazionale. Il business plan di WeBuild sarà presentato a marzo, in occasione del cda convocato per l'approvazione dei risultati 2019.

**Laura Galvagni** — a pag. 14

**100 euro** Oggi al Cdm Cuneo fiscale, in dirittura di arrivo il decreto sul taglio

Il valore massimo del tagliando fiscale al cuneo fiscale che sarà riconosciuto nelle buste paga con redditi da 8.200 a 40mila euro a partire dal 1° luglio

**Pogliotti e Tucci** — a pag. 5

PANORAMA

## Di Maio lascia la guida del M5S Conte: nessun impatto sul governo

**POLITICA**

«È giunto il momento di rifondarsi: si chiude un'era». Così Di Maio ha annunciato ieri il passo indietro da capo politico del Movimento 5 stelle. Crimi ha assunto ad interim la guida. Il premier Conte: nessun impatto, il governo durerà. — a pagina 6

**BOSCHI A RADIO 24**

«Italia Viva non vuole far cadere il Governo»

Dopo le forti tensioni degli ultimi giorni, Maria Elena Boschi conferma ai microfoni di Radio 24 l'alleanza di Italia Viva con Partito Democratico e Movimento 5 Stelle. «Dobbiamo arrivare alla fine naturale della legislatura nel 2023». — a pagina 6

**SMARTLAND**

**IMPRESA E TECNOLOGIA**

Dagli elicotteri ai frigo Lombardia passerella dell'innovazione

Luca Orlando — a pag. 11

**ILVA**

Uno scoppio cambia i piani: l'acciaieria 1 torna in funzione

Un'esplosione cambia i piani di ArcelorMittal e costringe l'azienda a fare marcia indietro sulla decisione di bloccare l'acciaieria 1 per tenere in attività solo l'acciaieria 2. E in quest'ultima, infatti, che è avvenuto lo scoppio. — a pagina 9

**MULTITERRITORY**

Valotti: «A2A più sostenibile e più legata ai territori»

«Abbiamo ridisegnato A2A, l'abbiamo ripensata rafforzando il legame con i territori e imprimendo una grande svolta sulla sostenibilità». Per il presidente, Giovanni Valotti, A2A ha i presupposti per crescere ancora. — a pagina 16

**Prostamol**

IL PIÙ VENDUTO IN FARMACIA

Integratore alimentare a base di Serenoa Repens che contribuisce a favorire la funzionalità della prostata e delle vie urinarie.

30 CAPSULE MOLLI

SCOPRI DI PIÙ SU [BENESSEREURINARIO.IT](http://BENESSEREURINARIO.IT)

**NON HAI PIÙ SCUSE**

A. MENARINI

## Fattura elettronica, rivisti codici e tracciati

**ADEMPIMENTI IVA**

La fattura elettronica cambia. Le modifiche sono state presentate ieri nel corso del Forum italiano sulla fatturazione elettronica. Molte le novità in arrivo: evoluzione del tracciato con aggiunta di nuove tipologie di documenti; introduzione di nuove tipologie di ritenute; incremento dei codici; non obbligatorietà dell'indicazione del bollo eventualmente dovuto sulle fatture. L'utilizzo dei nuovi codici e delle nuove tipologie di documento sarà facoltativo dal 1° aprile per poi diventare obbligatoria dal 1° luglio 2020.

**Mastromatteo e Santacroce** — a pagina 23

**DECRETO FISCALE**

Mutuo rinegoziato o surroga se la prima casa viene pignorata

Adriano Pischetola — a pag. 25

**nòva.tech**

IDEE E PRODOTTI PER L'INNOVAZIONE

Viaggi e turismo, l'equilibrio ritrovato tra e-commerce e agenzie

Alessia Maccaferri — a pag. 20

**ILSOLE24ORE.COM**

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

**24+**





# IL TEMPO

QUOTIDIANO INDIPENDENTE



Giovedì 23 gennaio 2020  
Anno LXXVI - Numero 22 - € 1,20  
S. Emerenziana

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

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

## L'ESATTORE SOTTO LE LENZUOLA

# Prima notte di nozze con Gualtieri

Il fisco contesta ai giovani sposi Nicola e Giulia 9mila euro ricevuti in regalo per il matrimonio. La difesa: «Donati dai parenti». Risposta: «Dovevate versarli quel giorno». Multa di 4mila euro

### Tutti contro tutti

**Sulla mondezza tace solo Virginia**  
Monta la protesta dei consiglieri M5S contro la sindaca

De Rosa a pagina 14

### Castel romano

**Sassi sulle auto Rom scatenati**

Ancora aggressioni per chi fa la Pontina. Parla una vittima



Gobbi a pagina 16

### Castelli

**Sono tornati i bracconieri**

Cacciatori abusivi presi dai carabinieri. Si teme non siano soli

Priori a pagina 20

### Allarme

**Daini del Circeo. Rischio strage**

Ore cruciali per decidere sull'abbattimento di centinaia di esemplari

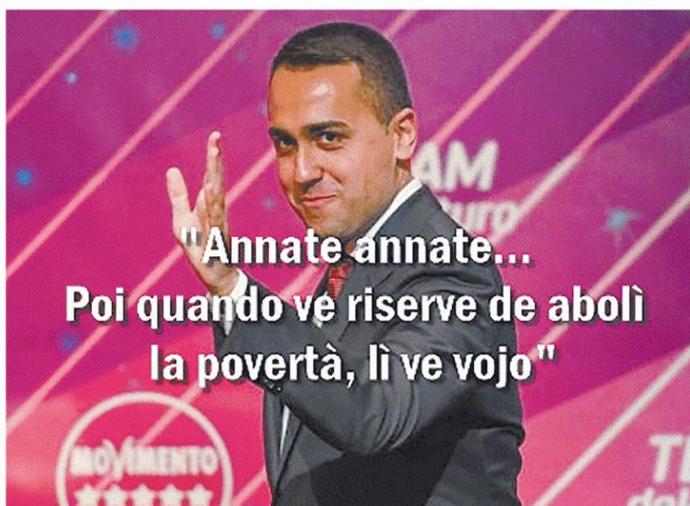


Gallo a pagina 21

### Il Tempo di Oshø

## Di Maio si leva i macigni dalle scarpe. Addio al veleno contro i «traditori»

Carta, Paragone e Solimene alle pagine 4 e 5



## Caos metro: Barberini resta chiusa

### Strade colabrodo

Una voragine ogni tre giorni. La Capitale si sgretola

Conti a pagina 17

... Il fine lavori nella stazione Barberini è fissato per domani ma secondo fondate indiscrezioni slitterebbero ancora: i collaudi stanno prendendo più tempo del previsto. E nel girone infernale delle chiusure sta per cadere anche la linea B: le scale delle stazioni di Bologna, Policlinico e Castro Pretorio a breve dovranno entrare nella fase di manutenzione.

Magliaro a pagina 15

... La storia è stata scovata da Myrta Merlino su La7. Due giovani, Nicola e Giulia, scoprono ora che il fisco è entrato nei loro conti correnti e contesta 9 mila euro versati al ritorno del viaggio di nozze. «Parenti e amici», spiegano loro, «ci hanno donato soldi per il matrimonio». L'esattore replica: «Allora dovevate versarli quel giorno stesso». Arriva così il dono di Roberto Gualtieri: 4 mila euro di multa

Caleri a pagina 3

### Istruzione e Università

**Un ministero diventano due. E le spese vanno alle stelle**

Martini a pagina 9

### Parla Gasparri

**«Serve l'impegno di tutti per far ripartire Forza Italia»**

De Leo a pagina 8

### Coppa Italia



### ALLO STADIUM FINISCE 3-1

**Troppa Juve per la Roma. I giallorossi dicono addio al sogno della semifinale**

Austini, Biafora, Camellini e Zotti alle pagine 34 e 35

### Il diario

di Maurizio Costanzo



In questo prossimo Sanremo, non si può che stare dalla parte di Amadeus. Ha detto una frase su una signorina, che sarà sul palcoscenico dell'Ariston e siamo arrivati ai comitati per boicottare Sanremo. Aveva invitato Monica Bellucci come ospite d'onore, ma lei ha detto di no. Può essere che abbia, dato che vive a Parigi, un Festival a Nizza. Poi c'è un cantante che canta una canzone, a dire di molti, sessista e anche su quello l'Inferno. Per non dire di una giornalista palestinese Rula. Mi auguro sinceramente che il 70° Festival di Sanremo sia un buon festival, così tutti i "rosicconi" si cheteranno.

**CIMOP**  
Confederazione Italiana  
Medici Ospedalità Privata

**BLOCCO DEL CONTRATTO:  
SCIOPERO NAZIONALE MEDICI SANITA' PRIVATA  
24 GENNAIO 2020 DURATA: 24 ORE**

**CIMOP:  
"CONTRO IL DEGRADANTE BALLETO DI RISORSE"  
#SIAMOMEDICI NON FIGURINE**

Giovedì 23 Gennaio 2020
Nuova serie - Anno 29 - Numero 18 - Spedizione in A.P. art. 1 c.l. 46/04, DCB Milano
\* A Solimero e provincia, in abbonamento esclusivo con La Città di Solimero e C. 1,20

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

Paolo Natale, università di Milano: la globalizzazione e l'immigrazione riducono le tutele per i più poveri
Alessandra Ricciardi a pag. 5

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

Italia Oggi
QUOTIDIANO ECONOMICO, GIURIDICO E POLITICO

CORTE DI CASSAZIONE
Legittimo l'accertamento sulle risposte di clienti
Alberici a pag. 29

Liquidazioni Iva precompilate

Savini al forum ItaliaOggi-Consulenti del lavoro: i dati della fatturazione elettronica andranno a riempire le caselle delle dichiarazioni. Già dal 2020

STIMA ITALIANA
Energia pulita? Servono 180 miliardi di euro
Chiarelli a pag. 30

I dati della fatturazione elettronica andranno a riempire le caselle delle liquidazioni periodiche Iva, primo banco di prova a luglio 2020 per l'avvio della sperimentazione per la dichiarazione Iva precompilata che così inizia a scaldare i motori. Mentre in tempi brevi saranno avviati i lavori di lavoro con i professionisti per condividere le prassi applicative della norma sugli appalti. L'annuncio di Savini al Videoforum ItaliaOggi-Consulenti del lavoro.
Bartelli a pag. 23

Per Giulio Sapelli l'Africa adesso è divisa fra la Cina, la Russia e i Paesi del Golfo



È finito il colonialismo europeo. Da ora in poi i grandi protagonisti in Africa saranno Cina e Russia da una parte, e dall'altra le potenze del Golfo, ormai entrate in una fase imperialistica e protese verso il Continente nero. Lo dice Giulio Sapelli, storico, economista dell'Università Statale di Milano, che analizza le conclusioni del vertice di Berlino sulla Libia, che è stata «l'ultima grande operazione politica» della Cancelliera. La Germania deve esultare, l'Europa un po' meno: la foto di gruppo è il suo «canto del cigno in Africa». Subentrano Russia, Turchia, potenze del Golfo. Ma alla porta ci sono anche gli Usa.
Francesco Bechis a pag. 7

DIETROFRONT
La Svezia toglie il divieto al denaro contante
Scarone a pag. 12

SVOLTA ENERGETICA
Il Qatar, pieno di petrolio, fa la prima centrale solare
Bianchi a pag. 14

AL SETTORE 528 MILIONI
La pirateria di contenuti editoriali ruba al fisco 216 mln
Ferroni a pag. 17

CON UNA CIRCOLARE
L'Inps cambia orientamento: riscatto laurea non più soft
Cirioli a pag. 31

Molti direttori provinciali lamentano di non riuscire più a lavorare. Si rischia il blocco di servizi e rimborsi
Bandiera bianca sulle Entrate

Molti direttori provinciali hanno firmato una nota di preoccupazione inviata ai loro superiori, i direttori regionali, per dire che non hanno la capacità di presidiare l'attività dell'Agenzia delle entrate. Tradotto stop accertamenti, stop verifiche, stop assistenza, stop servizi, stop rimborsi. Non c'è personale negli uffici, non ci sono risorse non c'è l'assunzione di responsabilità con il rischio di danni per omessa vigilanza.
Bartelli a pag. 28

DIRITTO & ROVESCIO
Quando si vogliono cambiare le cose, si rischia di passare da un eccesso all'altro. Barack Obama era un buonista arrendevole che credeva al libero commercio anche fra paesi a regimi molto diversi. E il risultato era sotto gli occhi di tutti: disindustrializzazione selvaggia, evaporazione dei posti di lavoro, miseria in molte zone interne, quelle dove non arrivano le telecamere ma dove purtroppo vive ancora un sacco di gente. Adesso Donald Trump però esagera nel lato opposto. Ai paesi Ue che volevano imporre ai giganti Usa dei web una percentuale fiscale almeno da metalmeccanico (loro preferiscono niente) ha subito minacciato un'aliquota del 100% sui prodotti alimentari e di lusso. Più che a un presidente Usa, Trump Usa assomiglia a Tyson: se sente un proposizione che non gli piace, non discute, magari vivacemente, ma ti spappola il naso con un dritto. Non si fa così. Anche se vedere l'arrogante Maeron che se la fa sotto (qui lo dice e qui lo nega) può anche fare piacere. Per un attimo, certo.

L'EXPLOIT È RIUSCITO AL PRESIDENTE SOLINAS
La Sardegna ha cancellato ben 400 leggi in un sol colpo



Christian Solinas

La Sardegna cancella 400 leggi in un colpo solo. Con un del sulla Semplificazione sono state abrogate norme istituite tra il 1970 e il 1980. Le associazioni di categoria avevano più volte denunciato la troppa burocrazia, la giunta di centrodestra dell'isola presieduta da Christian Solinas ha risposto con il del Semplificazione 2020. «Questo meccanismo taglia-leggi è indispensabile», ha spiegato Solinas, «perché nel corso dei decenni si è stratificata una produzione normativa enorme che appesantisce ogni tipo di procedimento, rallentando i tempi di risposta dell'amministrazione».

Costa a pag. 5

SU WWW.ITALIAOGGI.IT
Manovra 2020 - La nota di lettura Ancifel
Cassazione-Lasentenza sul no all'abusivismo di necessità
Fisco - La sentenza della Cassazione sull'accertamento basato sui questionari dei clienti

DOPO GLI USA
La Cina è diventata una potenza spaziale
Una stazione entro 5 anni
a pag. 12

NASCE ARTSHARE
Adesso l'arte si può acquistare anche in quote
Ferroni a pag. 16

NUOVI TREND GDO
In Francia torna di moda la formula low-cost
Sottillaro a pag. 15

DIREZIONI
Il Pd vuole l'immediato riequilibrio dei Tg Rai
Antonelli a pag. 17

INTEGRATO GB 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 - Info e preventivi: 06 97626328

Con «L'Adesione delle Banche Leader 2019» a € 2,00 in più. Con «La legge di bilancio e il decreto collegato» a € 6,00 in più. Con «I del riciclaggio e direttiva Dac 6» a € 6,00 in più.



# LA NAZIONE

GIOVEDÌ 23 gennaio 2020  
1,60 Euro

Nazionale

FONDATO NEL 1859  
www.lanazione.it



[Incendio in una casa colonica in Lucchesia](#)

**Muore a 14 anni  
nella notte di fuoco  
sotto il suo letto**

Pacini e Casali alle pagine 10 e 11



[Il post terremoto a Norcia](#)

**La rinascita  
nella morsa  
della burocrazia**

Conticelli a pagina 17



## Virus killer, alertati i medici di base

L'epidemia scoppiata in Cina dilaga: altri morti. Task force sanitaria in Italia, misure speciali a Fiumicino

Servizi alle pagine 12 e 13

[Il processo per la crisi M5s](#)

**Imputato  
Di Maio,  
sedetevi**

Michele Brambilla

**S**tiamo dando troppa importanza a Luigi Di Maio. Lo dico senza voler offendere la persona, anzi in un certo senso lo dico a sua difesa, come cercherò di spiegare. Si sta infatti parlando delle dimissioni del capo politico dei Cinque Stelle come di qualcosa che possa essere stata motivata dai recenti insuccessi; e al tempo stesso si parla dei successori valutando le possibili conseguenze per il futuro del movimento. E si dà così troppa importanza, appunto, a Di Maio e a chi gli succederà. Ma Di Maio, con la crisi del M5s, c'entra poco o nulla; così come dubito che un Crimi, o un Patuanelli, o un Di Battista, possano far tornare il movimento ai successi del 2013 e del 2018.

Continua a pagina 2

**DI MAIO SI DIMETTE DA CAPO M5S E DENUNCIA IL FUOCO AMICO: «PUGNALATO DAI TRADITORI» LA REGGENZA A CRIMI FINO A MARZO. «MA IL GOVERNO ANDRÀ AVANTI». SALVINI: NO, È GIÀ FINITO**



Luigi Di Maio, 33 anni, ieri si è tolto la cravatta spiegando che per lui ha sempre rappresentato il rispetto delle istituzioni. L'ex leader dei 5 Stelle resta comunque ministro degli Esteri

### IL VAFFA DAY

Polidori, Coppari e Donelli alle pagine 2, 3 e 5

**DALLE CITTÀ'**

[L'inchiesta sulla Sas](#)

**La confessione  
del vigilino:  
«Così facevo  
le multe da casa»**

Brogioni in cronaca

[A Barberino del Mugello](#)

**Cade in un dirupo  
e parte il colpo  
Muore cacciatore**

Di Renzone in cronaca

[A Firenze sono 15.000](#)

**Caldaie vecchie  
Arriva il bonus  
per cambiarle**

Fichera in cronaca



[Emilia-Romagna: l'appoggio alla Borgonzoni](#)

**La bomba Sinisa sul voto  
Social tra cuori e insulti**

Servizi a pagina 6



[Sanremo al veleno: intervista a Chiambretti](#)

**«Amadeus? Una gaffe  
Il rapper via dal Festival»**

Degli Antoni a pagina 14

**IL PIÙ VENDUTO  
IN FARMACIA'**

SCOPRI DI PIÙ SU  
[BENESSEREURINARIO.IT](http://BENESSEREURINARIO.IT)

**E NON HAI PIÙ SCUSE**

A. MENARINI





# la Repubblica



Fondatore Eugenio Scalfari



Direttore Carlo Verdelli

Anno 45 - N°19

Giovedì 23 gennaio 2020

All'interno del giornale

In Italia € 1,50

## 5Stelle, si salvi chi può

Di Maio si dimette da capo politico: "All'interno i peggiori nemici, è il momento di rifondarci". Reggenza affidata a Crimi  
Ora il Movimento rischia di dividersi in più correnti, indebolendo la maggioranza. Fico: l'impegno nel governo non cambia  
**Gli attacchi (senza nominarlo) a Di Battista, rivale per la leadership**



**Basta cravatta** Luigi Di Maio, 33 anni, chiude così il discorso di dimissioni di Ceccarelli, Ciriaco, Cuzzocrea, De Gregorio, Giusberti e Vecchio da pagina 2 a pagina 7

**Il punto**

**Il destino passa da Bologna**

di **Stefano Folli**

Come un oscuro presagio, le dimissioni di Di Maio arrivano quasi alla vigilia delle elezioni in Emilia-Romagna e Calabria. È un dettaglio singolare perché gli addii di solito si danno dopo una sconfitta, non prima. **a pagina 27**

**Il commento**

**La tempesta perfetta**

di **Michele Ainis**

Una tempesta perfetta s'addensa sui cieli della legislatura. Domenica emiliani e calabresi voteranno per eleggere il loro presidente; poi gli italiani voteranno il referendum che taglia i numeri del Parlamento. **a pagina 27**

DAL NOSTRO INVIATO IN CINA

### A Wuhan, la metropoli isolata per fermare la corsa del virus

Viaggio nel mercato del pesce dove è cominciato il contagio mondiale  
L'Ue: temiamo impatto elevato. In Italia allertati i medici di famiglia



**Bloccati i trasporti** Aerei e treni in partenza da Wuhan, focolaio del virus, sono stati cancellati

dal nostro inviato a Wuhan **Filippo Santelli** alle pagine 12 e 13 con articoli di **Michele Bocci** e **Luca Fratelli**

**IL PIÙ VENDUTO IN FARMACIA\***

**Prostamol**

Integratore alimentare a base di Serenoa Repens che contribuisce a favorire la funzionalità della prostata e delle vie urinarie

30 CAPSULE MOLLI

1 CAPSULA AL GIORNO

**E NON HAI PIÙ SCUSE**

SCOPRI DI PIÙ SU [BENESSEREURINARIO.IT](http://BENESSEREURINARIO.IT)

\* Fonte: Mercato integratori all'ingrosso a base di Serenoa Repens, dati IQVIA. Ultimo Anno: febbraio, novembre e 2019

**PAOLO E CLAUDIA REGENI**

**"Serve più coraggio per Giulio Via l'ambasciatore dall'Egitto"**

**Natale 2014** Giulio Regeni negli Usa con i genitori

di **Bonini e Foschini** alle pagine 16 e 17

**Domani il Venerdì**

**Dentro Netflix**  
nuova fabbrica degli Oscar

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 Nervesa, 21 - Tel. 02/574941, e-mail: [pubblicitasmanzoni.it](mailto:pubblicitasmanzoni.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 DVD  
Fellini € 11,40

NZ



**Tendenze** La moda riveste le donne  
Il pudore si trasforma in seduzione

MARIA CORBI - P. 21

**Editoria** I pirati dei libri causano  
perdite per un miliardo e 300 milioni

FLAVIA AMARILE - P. 15



**Coppa Italia** Juve, basta un tempo  
Batte la Roma e va in semifinale

D'ORSI, GARANZINI E ODDENINO - PP. 34-35



# LA STAMPA

GIOVEDÌ 23 GENNAIO 2020



QUOTIDIANO FONDATA NEL 1867

1,50 € II ANNO 154 II N. 22 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

VOTO IN EMILIA, TUNISI CONTRO SALVINI PER LO SHOW AL CITOFONO. BONACCINI: LA LEGA CI VUOLE LOMBARDI

## M5S, addio al veleno di Di Maio

Il capo politico lascia e accusa Di Battista: "Pugnalato dalle retrovie, ma non mollo". Crimi reggente

L'IMPATTO SUI GIALLOROSS

### IL GOVERNO ADESSO È PIÙ DEBOLE

MARCELLO SORGI

Luigi Di Maio ha lasciato la guida del Movimento Cinque Stelle mettendo sotto accusa i "pugnalatori", chi ha ordito la congiura che ha portato alle sue dimissioni, i "peggiori nemici che sono all'Interno" delle file grilline. Ha descritto il M5S come un verminoso, vittima di un parassitismo di cui deve liberarsi al più presto: minoranze molto rumorose, che badano solo ai propri interessi, e dopo aver accettato le regole, le rimette in discussione per propri vantaggi personali. Non ha fatto nomi, anche se in qualche caso le allusioni erano perfettamente riconoscibili, ha mietuto molti applausi, della folla di parlamentari e militanti presenti al suo addio.

CONTINUA A PAGINA 21



Luigi Di Maio si toglie la cravatta alla fine del suo ultimo intervento da capo politico del Movimento Cinque Stelle  
CAPURSO, DI MATTEO, GIUBILEI, GRIGNETTI, IACOBONI, LA MATTINA, LOMBARDO, MARTINI, PERINA E TOMASELLO - PP. 2-7

IL VICEPRESIDENTE USA ARRIVA DOMANI A ROMA: VEDRÀ MATTARELLA E CONTE

## Web tax, è tregua tra gli Usa e Parigi Trump invia Pence a trattare con l'Italia

PAOLO MASTROLILLI  
MARC ZATTERIN  
INVIATI A DAVOS

La Francia formalizza la tregua della "web tax" con gli Stati Uniti e lascia l'Italia da sola davanti alle minacce di Donald Trump. Se non ci sarà un accordo sull'imposta digitale, avverte l'uomo della Casa Bianca, «reagiremo con dazi molto alti sulle auto».

Il governo studia una via di usci-

ta. Il ministro dell'Economia Roberto Gualtieri assicura che il dialogo con Washington è aperto e «la nostra tassa è diversa». In effetti non sarà richiesto alcun saldo sino all'anno prossimo, il che lascia tempo per negoziare, col calendario che offre subito un'occasione.

CONTINUA A PAGINA 11  
BRESOLIN E TROPEANO - PP. 10-11  
COMMENTO DI CALDERINI - P. 21

INTERVISTA

### Stiglitz: la svolta del Green Deal risolve le sorti dell'euro

- P. 10-11

INDAGA L'ANTITERRORISMO

## I miliziani rapiti dagli 007 libici al San Raffaele

MONICA SERRA  
MILANO

Svaniti nel nulla. Caricati su un Saereo e riaccompagnati in Libia nottetempo, poche ore dopo il ferimento di un connazionale. È una spy story che ha i contorni di un intrigo internazionale. Un "giallo libico" che si è consumato tra le mura dell'ospedale San Raffaele, cui ora stanno lavorando gli esperti dell'Antiterrorismo milanese. - P. 9

STAMPA PLUS ST+

IL CASO

FRANCESCO RADICIONI  
**Pechino blinda  
la città infettata  
dal virus killer**  
P. 13



MILANO

CHIARA BALDI

**La corsa al mattone  
tra visite di gruppo  
e aste tra acquirenti**  
P. 14



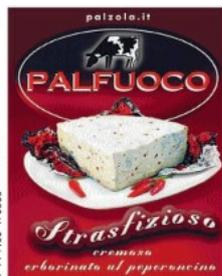
LE STORIE

SILMA CHIOSSO

**Asti, i presepi  
per spiegare  
la geografia**  
P. 27

PAOLA SCOLA

**Nasce l'ecomuseo  
della pecora che narra  
le tradizioni in Langa**  
P. 27



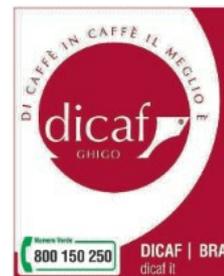
BUONGIORNO

Il Matteo Salvini che suona al citofono di un palazzo popolare della periferia di Bologna - non alla villa di un narcos - e chiede a un tunisino se per caso sia uno spacciatore, e quando il tunisino vuol sapere chi l'abbia detto gli risponde che a dirlo è la gente, non è soltanto un leader con la cattura morale e politica del lapidatore mediorientale, ma è anche il figlio degno di un giornalismo, bisogna pur dirlo, di un giornalismo che si acclama da sé con la schiena dritta perché insegue la preda per strada, e a microfono e telecamera spianati gli chiede se sia un pedofilo o se non si senta un genocida a riscuotere il vitalizio. Il senso di giustizia collettivo ormai si sazia soltanto nel linciaggio. Guardatevi attorno e ditemi se ce n'è uno che non abbia per il cervello. Ora si scopre che «le donne del Pds,

## Penso dunque lincio

MATTIA FELTRI

mamma mia, raccolgono le firme per ottenere la defenestrazione del noto rapper da Sanremo in ragione di testi violenti e sessisti di tre anni fa, cioè non avanzano un diritto di critica ma ne pretendono uno di censura. Ieri l'Ansa ha ricordato il Festival del 2001, quando Eminem arrivò per cantare sotto la madre e roba del genere, e alla sollecitazione politica e popolare il presidente della Rai, Roberto Zaccaria, oppose l'ovvio: ogni artista è libero, ed è responsabile della sua libertà. Ci fosse oggi uno straccio di dirigente della Rai o del Pd o di qualsiasi altro partito che dica no, fermi tutti, stabilire quello che si può dire e quello che non si può dire è roba da Ova o da Kgb, è roba da satrapa. Niente di niente. Tutti troppo impegnati a ricondurre il mondo al Bene, a manganelate.



**IN EDICOLA**

**MF+BIASSO**

**CAMPIONI DEI FONDI 2020**

L'ANUARIO DELL'INVESTITORE

CON

**La couture di Valentino sotto i riflettori a Parigi**

La maison del gruppo Mayhoola seduce con glamour da red carpet

**Bottoni in MF Fashion**

Un look Valentino



**MF**

il quotidiano dei mercati finanziari

**Bce, Lagarde oggi lancia la revisione della strategia**

Il punto centrale della discussione riguarderà l'obiettivo di inflazione

**Ninfore a pagina 3**

Anno XXXI n. 016

Giovedì 23 Gennaio 2020

€2,00 *Classificatori*

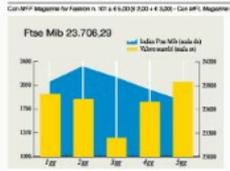
9 771524277008

**IN EDICOLA**

**Patrimoni**

IL NUOVO NUMERO DI PATRIMONI

**SORPRESE DI INIZIO DECENNIO**

**BORSA -0,58% 1€ = \$1,1088**

**BORSE ESTERE**

Dow Jones	29.826	▲
Nasdaq	9.411	▲
Tokyo	24.031	▲
Francfort	13.616	▲
Zurigo	10.906	▲
Londra	7.872	▲
Parigi	6.011	▲

**FUTURE**

Euro-Yen	121,53	▼
Euro-Fr.Sv	1,0797	▲
Big 10 Y	1,0274	▲
Bund 10 Y	-0,3404	▼
Euro-Btp	143,08	▲
Euro-Bund	106,61	▲
Lib 10anni	196,05	▼

**VALUTE-RENDIMENTI**

Euro-Dollaro	1,1088	▼
S&P500 Cms	3,231,1	▲
Nasdaq100 Mts	6,744	▼

**FOCUS OGGI**

**Owen (Jefferies): L'Italia può fare a meno del Qe**

Sommai sono i trader ad averne bisogno. Così si esprime il capo economista finanziario per l'Europa del gruppo tra i leader mondiali del risparmio gestito

Bertolino a pagina 3

**La guerra degli Ott gela Netflix**

La piattaforma varata da Reed Hastings cresce ma il mercato guarda a Disney+, Apple & co

Montanari a pagina 12

**La Popolare di Sondrio sbarrata la strada ad Amber**

Nuovo scontro tra l'istituto e il fondo attivista. Dopo quelli sulla trasformazione in spa e sul tema del de-risking, questa volta si litiga sulla corporate governance

Cervini a pagina 10

**VIGILANZA** L'AUTORITÀ BANCARIA EUROPEA LANCIA UNA CONSULTAZIONE PER MODIFICARE L'ESAME

**L'Eba cambia gli stress test**

La proposta è quella di dividere in due parti l'analisi: una per i supervisori e una per le banche

Intanto per Iccrea e Cassa Centrale parte il primo esame della Vigilanza dopo la nascita dei gruppi

(Gualtieri e Ninfore a pagina 8 e 9)

**Ferrari regina dei brand: vale 8 miliardi**

Tesla sfonda la soglia dei 100 miliardi di dollari di capitalizzazione superando il colosso Volkswagen

(Mondellini a pagina 15)

**WORLD ECONOMIC FORUM 50 YEARS**

**Trump torna a minacciare l'Europa con nuovi dazi fino al 25% sulle auto**

(Licciardello a pagina 2)

**VARATA LA NUOVA BRAND IDENTITY**

Con la partenza di Progetto Italia Salini Impregilo cambia nome e si trasforma in Webuild

(Follis a pagina 11)

**NOMINE**

Fondazione Cariplo, Fosti chiama Basilico, Noera e Gandolfi come consulenti per la gestione

(Gualtieri a pagina 10)

**Le dimissioni di Di Maio**

spingono il titolo Atlantia

(Gerosa a pagina 7)

**Italian Sea Group salpa per lo Star**

L'obiettivo è un flottante del 35%

(Montanari a pagina 13)

**IL ROMPISPREAD**

Di Maio: «I mercati non hanno capito nulla di noi». Anche se tra gli investitori di borsa vige la massima: i mercati hanno sempre ragione

**MILANO 30-01-2020**

**FIXED INCOME DAY** H 10:30 / 13:00

BORSA ITALIANA

Partecipa a un incontro di **visione, approfondimento e interazione** con gli esperti globali del reddito fisso di J.P. Morgan Asset Management.

Iscriviti su [www.jpnam.it](http://www.jpnam.it)

LET'S SOLVE IT.





Robert Micheli  
Chief Investment Officer  
Responsabile Globale  
Fixed Income



Lisa Coleman  
Responsabile Globale  
Credit Securities



Pierre-Yves Barraud  
Responsabile Globale  
Credit Markets Emerging



Andrew Novelli  
Portfolio Manager  
Strategie Income

## ATTIVITÀ MARITTIMA

### I porti di Venezia e Chioggia toccano 21 miliardi di ricavi

*L' impatto sull' occupazione è quantificabile in oltre 92mila posti di lavoro Primato di Venezia in ambito crociere, Chioggia vince nella pesca*

Marco Morino - milano «Il porto di Venezia fa tante cose, possiede tutte le caratteristiche per fornire un servizio all' intero Paese e non solo al Veneto, sia in ambito turistico sia in ambito industriale». Così il presidente dell' Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale, Pino Musolino, commenta i risultati della ricerca che sarà presentata oggi, a Venezia, sull' impatto economico sociale del sistema portuale veneto. È la prima volta che l' impatto sul territorio del sistema formato dai porti di Venezia, Marghera e Chioggia viene misurato così analiticamente. La ricerca è frutto della collaborazione tra Autorità portuale e Camera di Commercio Venezia Rovigo, in accordo con Unioncamere Veneto e con il patrocinio del ministero delle Infrastrutture. Dall' indagine emerge il primato del porto di Venezia nell' ambito crocieristico a livello nazionale, collocandosi al primo posto per passeggeri movimentati come home port, cioè porto di approdo e partenza delle tratte e luogo dove vengono svolte attività di manutenzione e approvvigionamento delle navi. Risulta al tempo stesso il settimo porto nazionale per traffici mercantili (scalo di Marghera) e uno dei primi porti per diversificazione delle attività svolte. Analizzando l' intero sistema portuale è evidente il primato del porto di Chioggia nel settore della pesca, posizionandosi al secondo posto dopo Mazara del Vallo per tonnellate complessive di stazza della flotta di pescherecci. I numeri Vediamo i numeri principali. L' impatto totale sull' occupazione del sistema Venezia-Marghera-Chioggia è quantificabile in 92.284 posti di lavoro, il 61% dei quali ricade all' interno dell' ambito metropolitano, mentre il 13% rientra all' interno nel resto del territorio regionale e il rimanente 26% è distribuito nel contesto nazionale. L' impatto economico complessivo, ovvero la produzione diretta, indiretta e l' indotto, conduce invece a una stima pari a 21 miliardi di euro, dove il valore della produzione generata direttamente dal sistema porto ammonta a 11,7 miliardi, mentre risulta pari a 7 miliardi il valore della produzione indiretta e a 2,3 miliardi il valore della produzione indotta, ovvero della produzione generata dai consumi delle retribuzioni lorde percepite dalla forza lavoro coinvolta. Del valore della produzione totale prodotta, circa 10,6 miliardi ricadono all' interno della città metropolitana, mentre 3,9 miliardi ricadono nel resto del territorio regionale e i rimanenti 6,4 miliardi risultano distribuiti nel resto del territorio nazionale. Se per gli impatti economici diretti il maggior beneficiario è il territorio locale, nel caso degli impatti indiretti e indotti la maggior parte degli effetti si localizza altrove, a conferma delle interconnessioni esterne generate dal sistema portuale del Mare Adriatico Settentrionale. Restringendo il campo d' indagine è possibile quantificare in 1.260 le aziende direttamente impiegate nel sistema portuale di Venezia e a 322 le aziende impiegate nel sistema portuale di Chioggia, con un impiego totale di 21.175 addetti. I commenti «Il sistema portuale composto da Venezia, Marghera e Chioggia - continua Musolino - è un attivatore di energie, un generatore di sviluppo, un motore di innovazione, che però fatica a essere percepito tale dalla politica e da settori dell' opinione pubblica. Questa ricerca vuol far toccare con mano l' importanza dei nostri porti». Anche il presidente della Camera di Commercio di Venezia Rovigo è sulla stessa lunghezza d' onda. «Questo





## Il Sole 24 Ore

Venezia

---

studio - spiega Fedalto - vuole essere una fotografia oggettiva dell' impatto sociale ed economico del Porto di Venezia e di Chioggia, per valutarne le ricadute e le potenzialità ancora inesprese e condividerle con il sistema economico, le categorie e le istituzioni per individuare strategie e interventi mirati. Il sistema portuale veneto - prosegue Fedalto - è una struttura multifunzionale di enorme valore enorme per il ruolo che gioca a tutti i livelli regionale, nazionale ed europeo. Per questo occorre lavorare su queste potenzialità e svilupparle puntando ad accogliere investimenti logistici e per questo è necessario progettare strumenti che ne favoriscano la loro attrazione ed in tale direzione va sottolineata la rilevanza strategica della Zona logistica semplificata». Porto multipurpose L' analisi della composizione del sistema portuale in termini di funzioni e filiere attivate ha messo in evidenza come il sistema portuale del Mare Adriatico settentrionale abbia una specifica vocazione di porto multipurpose (aspetto particolarmente presente nel porto di Venezia). Dato di estrema rilevanza in quanto in un porto multifunzionale nessun ambito prevale in maniera rilevante, ma i diversi settori e filiere risultano equamente bilanciati. Il porto di Venezia in particolare lavora e si relaziona infatti con le filiere agroalimentari, siderurgiche, chimiche, energetiche, oltre a quelle commerciali e turistiche, non solo del Veneto ma anche del Nord Italia. Analizzando l' intero sistema portuale, e dunque includendo anche il Porto di Chioggia, è coinvolta anche la filiera della pesca. © RIPRODUZIONE RISERVATA.

anticipata l'entrata in funzione ma solo nei casi eccezionali

## Ok dalla cabina di regia Il Mose sarà operativo entro il 30 giugno

veneziana Sono stati potenziati compressori e generatori e rafforzate le squadre che dovranno alzare le paratie, per questo la cabina di regia riunita ieri a Venezia ha dato il via libera alla messa in funzione del **Mose** entro il 30 giugno. Accadrà solo nei casi più gravi mentre è scontro su cui debba farsi carico dei relativi costi aggiuntivi. a pagina 2.



La messa in funzione è stata anticipata grazie al rafforzamento di squadre e impianti

## Mose operativo da giugno per le maree eccezionali

*Via libera della cabina di regia: si alzerà a 140 cm. Scontro su chi paga i test*

Alberto Zorzi

VENEZIA Per marzo dovrebbero essere operativi altri tre compressori per bocca di porto, che si andranno ad aggiungere all' unico finora cablato, con cui si stanno eseguendo i test. Così come sarà formata la seconda delle quattro squadre necessarie per il sollevamento delle paratoie del **Mose**, mentre le ultime due arriveranno per giugno. Idem per i generatori di riserva nel caso in cui manchi la corrente. Ecco perché ieri a Ca' Corner, sede della Prefettura di Venezia, è stato ribadito dai commissari del Consorzio Venezia Nuova - presenti Francesco Ossola e Vincenzo Nunziata - e da una collaboratrice del nuovo commissario «sblocca cantieri» Elisabetta Spitz, che «entro il 30 giugno» il **Mose** sarà utilizzabile in caso di emergenza. Con due postille però. La prima è che l' operatività non sarà garantita, come da progetto, per tutti gli eventi superiori ai 110 centimetri, bensì per una quota superiore: è ancora da stabilire, ma dovrebbe essere attorno a quota 140 centimetri. Il **Mose** sarà cioè alzato in emergenza quando c' è il rischio di danni gravi alla città e dunque «il gioco vale la candela». Anche se il sindaco di Venezia Luigi Brugnaro - il cui pressing è stato l' origine della creazione di questa «cabina di regia informativa» guidata dal prefetto Vittorio Zappalorto - ha sottolineato che non ci dovrebbero essere rischi, visto che l' aggiunta dei compressori in più, oltre a velocizzare le operazioni di sollevamento e abbassamento, rende anche il sistema «più forte», perché le dighe sono in grado di fronteggiare meglio vento e onde. Il sindaco ha poi spiegato come la prospettiva dell' opera sia cambiata: «Abbiamo invertito i termini, prima si parlava di finire il **Mose** e sperimentarlo per tre anni, ora facciamo le prove prima e questo potrebbe essere un modo nuovo per finirlo dopo averlo già sperimentato e collaudato». Questo apre però un problema sui costi: chi deve pagare i test che si stanno eseguendo? Secondo il Provveditorato, infatti, andrebbero fatti rientrare nei contratti già in corso, mentre il Consorzio sostiene che vadano pagati a piè di lista. «I contratti vanno rivisti», è l' opinione di Brugnaro. E qui spunta la seconda postilla, sottolineata ancora una volta dal sindaco: «L' importante è che i finanziamenti arrivino in maniera sistematica e non a stantuffo com' è avvenuto in tutta la storia di quest' opera - afferma il sindaco - Questo vale anche per la conclusione delle dighe, che è stata confermata per fine 2021: per questo faccio un appello ai nostri parlamentari». Tra l' altro Comune e Regione, rappresentata dall' assessore alla legge speciale Roberto Marcato, hanno ribadito che porteranno avanti la richiesta di 150 milioni all' anno a testa per la salvaguardia della città e del suo territorio, manifestata nel Comitato dello scorso 26 novembre. «Non c' è solo il **Mose**, ma anche il tema del inquinamento e della tutela della laguna - spiega Marcato - Serve una visione complessiva». Intanto ieri si è conclusa la due giorni di test a Chioggia: martedì era stata alzata mezza schiera, ieri le altre 9 paratoie. «Tutto è andato bene - conferma il sindaco Alessandro Ferro uscendo dalla riunione in Prefettura - anzi, mi è stato detto che oggi le operazioni sono andate anche meglio, perché più si movimentano le paratoie e migliori sono le performance». Ferro è anche intervenuto sul tema delle quote per l' emergenza. «Noi abbiamo il "mini-**Mose**" che protegge la città a 130-135 centimetri - spiega - Mi è stato spiegato che quando sarà alzato l' acqua in laguna resterà al massimo a 110».





# Il Gazzettino

Venezia

## Mose, via a giugno. Ma solo per i picchi

*S. Marco, per entrare senza fila prenotazione a pagamento*

Il **Mose**, da fine giugno, metterà al sicuro Venezia dai disastri. Non dalle acque alte per così dire normali, ma dai picchi, da quelle cioè più dannose. Per questo si sta valutando a che previsione di marea sollevare le enormi dighe, da giugno e fino a fine 2021, fase di avviamento dell' opera. L' ipotesi è di puntare su una previsione di marea attorno ai 140 centimetri sopra il medio mare, una quota che comporta l' allagamento del 59% per cento della città storica, con disagi notevoli per tutte le attività a pianterreno e per la vivibilità stessa di Venezia. Brunetti a pagina 12.



## Il Mose potrà alzarsi da fine giugno

*'L'annuncio del Consorzio Venezia Nuova durante la riunione della Cabina di regia: dighe in funzione da quota 140 centimetri. Di fatto, visto che l'estate non è un periodo di acqua alta, l'attivazione in caso d'emergenza avverrà solo in autunno*

ROBERTA BRUNETTI

LA GRANDE OPERA VENEZIA Il Mose, da fine giugno, metterà al sicuro Venezia dai disastri. Non dalle acque alte per così dire normali, ma da quelle più dannose. Per questo si sta valutando a che previsione di marea sollevare le enormi dighe, da giugno e fino a fine 2021, fase di avviamento dell'opera. L'ipotesi è di puntare su una previsione di marea attorno ai 140 centimetri sopra il medio marea, una quota che comporta l'allagamento del 59% per cento della città storica, con disagi notevoli per tutte le attività a pianterreno e per la vivibilità stessa di Venezia. Una soglia ben più alta dei 110 centimetri, previsti dai protocolli del sistema Mose a regime, ma che a Venezia sono ben tollerati, consentono l'utilizzo di passerelle nei punti strategici e comunque comportano l'allagamento solo del 12% della città. Altra cosa rispetto ai 140 o peggio, con disastri come quelli del 12 novembre scorso, con i suoi 187 centimetri, che il Mose a questo punto eviterebbe. QUESTIONE DI SCADENZE Si è parlato anche di questo, ieri, in Prefettura a Venezia, dove il prefetto Vittorio Zappalorto ha convocato la Cabina di regia sul Mose. Al centro dell'incontro quel cronoprogramma accelerato che dovrà consentire proprio la funzionalità dell'opera, in casi di acque alte particolari, anche prima della sua consegna a fine 2021, già tra sei mesi. Scadenza che era stata annunciata dal commissario straordinario del Mose, Elisabetta Spitz, un paio di settimane fa. E che ieri è stata confermata dagli amministratori del Consorzio Venezia Nuova. Il sistema potrà essere messo in funzione per fermare le acque alte sulla carta già da fine giugno, ma visto che l'estate non è stagione di acqua alta, la scadenza effettiva slitta all'autunno. Comunque un punto fermo che pare abbia soddisfatto i tanti partecipanti a questa Cabina di regia, pensata soprattutto per tenere informata la città sull'opera. IN ATTESA DEL COMITATONE «Un incontro veramente proficuo - ha commentato l'assessore regionale Roberto Marcato -. È un risultato importante sapere che per l'estate di quest'anno il Mose sarà operativo a fronte delle più urgenti necessità. A nome della Regione ho ribadito anche la richiesta di 150 milioni di euro, già fatta al Governo in sede di Comitato, per rifinanziare la legge speciale. La salvaguardia della laguna e della città di Venezia, infatti, deve avere una visione complessiva e può passare solo attraverso investimenti su tutto il bacino scolante». Ma il Comitato annunciato entro Natale, non è ancora stato convocato. E Marcato ha polemizzato: «Questa Cabina è davvero un tavolo operativo, non capita di trovarne tanti. Penso proprio al Comitato. Qui decidiamo, lì siamo in attesa». DA FANGHI A SEDIMENTI Soddisfatto anche il sindaco di Venezia, Luigi Brugnaro: «Siamo riusciti a cambiare i termini rispetto all'iniziale impostazione, che prevedeva prima il completamento dell'opera e poi i tre anni di avviamento». Resta l'incognita dei finanziamenti necessari a questa fase, che già in passato hanno visto scontrarsi Provveditorato e Cvn. «Andranno rivisti i contratti tra lo Stato e il Cvn Nuova per normare i pagamenti» ha annotato il sindaco. Questione non semplicissima. Brugnaro ha portato anche altri argomenti sul tavolo, a cominciare dal quel protocollo fanghi, che in attesa di una revisione, sta bloccando gli scavi in laguna, con ripercussioni sui lavori del Mose, ma soprattutto sull'operatività del **Porto**. «Ci hanno assicurato tempi brevi, pare che stavolta ci siamo». Il tavolo tecnico del

The image shows a page from the newspaper 'Nordest'. The main headline reads 'Il Mose potrà alzarsi da fine giugno'. Below the headline, there is a photograph of the Mose gates in Venice. To the right of the photo, there is a small portrait of a woman, likely the author, Roberta Brunetti. The page also contains several columns of text, including a sub-headline 'L'annuncio del Consorzio Venezia Nuova durante la riunione della Cabina di regia: dighe in funzione da quota 140 centimetri' and another sub-headline 'Di fatto, visto che l'estate non è un periodo di acqua alta, l'attivazione in caso d'emergenza avverrà solo in autunno'. There are also some smaller headlines and a table of contents visible on the page.

Provveditorato ha licenziato l' ultima versione del testo ribattezzato protocollo sedimenti che è stato inviato all' Istituto superiore di sanità per il parere. Poi mancherà solo la firma dei ministri.



# Il Gazzettino

Venezia

---

© RIPRODUZIONE RISERVATA.

## Il Gazzettino

Venezia

### Mose, l'emergenza scatta a 140

*'Definito il piano in caso di acqua alta: paratoie in azione a quella quota. Sistema pronto a giugno 'La prima occasione ipotizzabile in autunno L'obiettivo sarà evitare un altro 12 novembre*

La soglia di emergenza per sollevare le paratoie del **Mose** scatterà a una previsione di marea a 140 centimetri. A partire da giugno si lavorerà su questa ipotesi. Una soglia più alta dei 110 centimetri, previsti dai protocolli del sistema a regime, ma che per ora permetterebbe al Porto di prepararsi a chiusure più frequenti. Di questo si è parlato ieri in Prefettura, alla seconda riunione della Cabina di regia sul **Mose**. Per acque meno alte, come 120 e 130, quindi, le paratoie rimarrebbero giù. Non ancora valutato il cronoprogramma accelerato per consentire l'uso del **Mose**, in casi di emergenza, già tra sei mesi: gli amministratori del Cvn ne hanno anticipato i contenuti, ma la consegna del documento slitta alla prossima riunione a fine febbraio. Dovranno esserci le regole per l'apertura delle paratoie e i parametri di azionamento. Entro marzo ogni bocca di porto sarà dotata di tre compressori operativi, mentre entro giugno anche gli impianti di condizionamento (importanti per evitare la corrosione) e i generatori saranno pronti. Saranno raddoppiate le squadre di sollevamento, per avviarsi così a una normalizzazione degli impianti. Brunetti a pagina II.



## Mose, l'emergenza scatta a quota 140 Pronti in autunno

*'In Prefettura la cabina di regia ha definito le modalità di sollevamento con acqua alta 'Sistema utilizzabile da giugno, ma di fatto le prime situazioni saranno a novembre*

ROBERTA BRUNETTI

LA CABINA DI REGIA VENEZIA Far entrare in funzione il **Mose** con previsioni di marea superiori ai 140 centimetri. A partire da fine giugno e fino al termine del prossimo anno - quindi prima della conclusione definitiva dell' opera, che resta fissata per dicembre 2021 - questa potrebbe essere la soglia d'emergenza in cui le barriere sarebbero comunque alzate per salvare Venezia dalle acque alte più dannose. Una soglia più alta dei 110 centimetri, previsti dai protocolli del sistema a regime, ma che in questa fase transitoria di prove, accontenterebbe anche il Porto che avrebbe del tempo per prepararsi a chiusure più frequenti. Per il momento solo un' ipotesi di lavoro, ma di cui si è cominciato a parlare ieri, in Prefettura, alla seconda riunione della Cabina di regia sul **Mose**.

UN TAVOLO RISTRETTO Una riunione meno affollata della prima convocazione del 7 gennaio scorso. Un' ora e mezza filata via senza particolari attriti. Al tavolo convocato dal prefetto Vittorio Zappalorto, si sono ritrovati il provveditore alle Opere pubbliche, Cinzia Zincone, con gli amministratori straordinari del Cvn, Francesco Ossola e Vincenzo Nunziante. Non c' era il commissario del **Mose**, Elisabetta Spitz, impegnata a Roma, ma un' altra funzionaria del suo staff. Tra i politici, l' assessore regionale Roberto Marcato, i sindaci di Venezia, Luigi Brugnaro, e di Chioggia, Alessandro Ferro. E poi i rappresentanti delle tante istituzioni coinvolte: dal Porto, ai Vigili del fuoco, alla Soprintendenza, all' Avvocatura di Stato, alla Capitaneria di Porto.

CRONOPROGRAMMA AL VAGLIO L' impegno del commissario, nell' ultima riunione, era stato quello di presentare un cronoprogramma accelerato per consentire l' utilizzo del **Mose**, in casi di emergenza, già tra sei mesi. Un documento che ieri non era ancora pronto nella sua stesura definitiva. Gli amministratori del Cvn ne hanno anticipato i contenuti, ma la consegna del cronoprogramma slitta alla prossima riunione: a fine febbraio, quanto il corposo documento - una scheda di scadenze, con vari studi annessi - sarà stato controllato da Provveditorato e commissario. In particolare dovrà contenere le regole per l' apertura delle paratoie e i parametri di azionamento. Confermata comunque la scadenza a sei mesi per la messa in funzione del sistema in casi di acque alte particolarmente dannose, ora si tratterà di stabilire quali maree ritenere tali. Ed ecco l' ipotesi dei 140 centimetri, come previsione di marea in cui azionare il **Mose**. Insomma per acque alte significative di 120, 130 centimetri, le dighe potrebbero non essere alzate. Ma con una previsione di 140 il sistema si alzerebbe per lasciare a Venezia un livello di marea non superiore a 110 centimetri. Ipotesi.

I PROSSIMI PASSAGGI Intanto, per arrivare al risultato, ci sono una serie di passaggi intermedi, illustrati ieri. Entro marzo ogni bocca di porto avrà tre compressori operativi, oggi ce n' è uno per bocca. Entro giugno anche gli impianti di condizionamento (importanti per evitare la corrosione) e i generatori (per i black out) saranno pronti. Sempre entro marzo ci saranno due squadre di sollevamento che per giugno saranno quattro. A quel punto le quattro schiere del sistema potranno essere alzate insieme per fermare la marea. Ma l' estate, si sa, non è stagione d' acqua alta. Se ne riparlerà in autunno. © RIPRODUZIONE RISERVATA.





## Il Gazzettino

Venezia

### Ferro e la paura di Chioggia «Rischiamo allagamenti Vogliamo precise garanzie»

DIEGO DEGAN

CHIOGGIA Ha chiesto garanzie perché Chioggia, quando saranno alzate le barriere del Mose, non si ritrovi sommersa dall' acqua dal lato della laguna. Il sindaco Alessandro Ferro ha espresso la preoccupazione di tanti e ha avuto rassicurazioni dai tecnici al tavolo della Cabina di regia sul Mose, convocata, ieri in Prefettura. «Una riunione positiva - ha commentato all' uscita Ferro - Hanno confermato che il Mose sarà operativo da giugno. Ho chiesto garanzie per Chioggia che, in situazione meteo particolari, non venga compromessa dal livello della laguna. Faccio un esempio: con una previsione di marea a 180 centimetri, le barriere potrebbero essere alzate per mantenere in laguna un livello di 130 centimetri. A quel punto, con un po' di bora, a Chioggia l' acqua potrebbe arrivare a 140 e il baby Mose non bastare più. Mi hanno assicurato che l' acqua in laguna sarà mantenuta a un livello di 110 centimetri». Soddisfatto il sindaco anche per le prove di sollevamento di ieri, effettuate proprio a Chioggia: «Sono andate meglio di quelle del giorno prima, confermando che più si movimentano le barriere, più migliorano le performance». I TEST Intanto si sono conclusi, ieri mattina, i due giorni di prova delle 18 paratoie del Mose alla bocca di **porto** di Chioggia. E tutto è andato bene. I dati raccolti saranno ora filtrati e analizzati e serviranno di base per i prossimi test di innalzamento perché, ribadiscono i tecnici che lo gestiscono, «il sistema sta imparando come comportarsi nelle diverse condizioni». I due test, infatti, non sono stati uguali, nonostante il tempo ravvicinato in cui sono stati eseguiti. Martedì, quando sono state alzate le paratoie lato nord (Pellestrina), la corrente in uscita dal **porto** era abbastanza forte, ieri il mare, invece, era praticamente piatto. Martedì, dopo il controllo di routine delle tubazioni, il riscaldamento dell' olio dei compressori, e tutte le altre operazioni di controllo preliminare, le paratoie sono state alzate completamente nel giro di due ore, mentre ieri la stessa movimentazione è stata compiuta in metà tempo. La velocità di questa operazione dipende dalla velocità con cui viene immessa nei cassoni l' aria per sollevarli e, a sua volta, questa dipende da quanti compressori si usano contemporaneamente. Ne sono previsti sei, tre per ogni linea di alimentazione (una in uso e una di riserva). Finora ne sono stati posizionati cinque, due dei quali sono collegati alle paratoie. «Lo stato di avanzamento dei lavori dice il capo cantiere Alberto Piz è del 93-94%, ma quello che resta da fare si vede poco». Si tratta, infatti, di lavori di impiantistica (tubazioni, collegamenti, quadri elettrici) che, contrariamente alle opere edili, occupano poco volume. Dal punto di vista strettamente impiantistico manca ancora l' installazione delle porte alle conche di navigazione che sono dei bacini per permettere il passaggio delle imbarcazioni con il Mose chiuso: la chiusura, infatti, creerà un dislivello, di qua e di là dalla barriera, che impone la presenza di conche, a lato delle barriere stesse, con porte di accesso che si aprono e si chiudono una alla volta, per consentire il transito delle navi. Mancano ancora tutte le opere di mascheramento dei casermoni di cemento armato del centro di controllo, studiate dallo luav per le tre bocche di **porto**. L' USURA E LA RUGGINE Ma se il programma delle cose da fare è abbastanza chiaro, qualche incertezza rimane per l' usura delle opere già fatte. Le macchie di ruggine e le incrostazioni che si intravedono sulla superficie e negli anfratti delle paratoie potrebbero far pensare che l' azione del mare non sia così lieve, ma il capocantiere non sembra preoccupato. «Se pensiamo che queste barriere sono sott' acqua da un anno e mezzo dice sono fin troppo



pulite. In ogni caso è prevista la possibilità di ripulirle

---



## Il Gazzettino

Venezia

---

agganciandole con gli appositi maniglioni (inseriti nei cerchi che si vedono sulla superficie, ndr) e sollevandole dal mare». Per ora, quindi, tutto sembra funzionare al meglio, anche se le prove non sono finite. E' già previsto, infatti, un sollevamento delle paratoie sotto stress, ovvero con condizioni meteo-marine avverse, che è il tipico scenario dell'acqua alta, in cui la marea sale sospinta dal vento e in mare si formano onde importanti. Per sperimentare il comportamento del sistema in queste condizioni è già pronta un'ordinanza della Capitaneria, efficace per i prossimi quattro mesi, che permetterà l'innalzamento delle barriere con sole 48 ore di preavviso ai naviganti. In altre parole, quando ci saranno le prossime previsioni meteo di maltempo di lì a due giorni, potrà essere automaticamente emessa l'ordinanza di interdizione alla navigazione in concomitanza con le prove del Mose. E anche questi dati si aggiungeranno alla memoria del sistema a beneficio delle future emergenze reali. © RIPRODUZIONE RISERVATA.

Cavallino

## Martedì il commissario Elisabetta Spitz in sopralluogo

CAVALLINO TREPORTI (G.B.) Riqualficazione di Punta Sabbioni, si terrà martedì prossimo il sopralluogo con il commissario straordinario al **Mose** Elisabetta Spitz. Sotto esame l' area tra il terminal e il faro, una zona che il Comune punta a riqualficare radicalmente. Prima di tutto riappropriandosi delle aree che hanno ospitato i cantieri del **Mose** e che progressivamente verranno dismessi. «Ci stiamo confrontando quotidianamente spiega il vicesindaco, Francesco Monica con il Provveditorato alle opere pubbliche e il Porto. Stiamo ragionando sulla riqualficazione dei tutto il waterfront di Punta Sabbioni, un' area spesso dimenticata per cui prevediamo un completo rilancio. Per questo chiediamo che i cantieri nella zona vengano chiusi prima possibile. Lo abbiamo ribadito anche nella riunione con il Consorzio Venezia Nuova: il sopralluogo servirà a definire le modalità di intervento per Punta Sabbioni». Il Comune riqualficherà l' area del Terminal e il lungomare Dante Alighieri, fino alla spiaggia. «La progettazione del waterfront prosegue aggiunge l' assessore con delega a Punta Sabbioni, Nicolò D' Este dove ci sono i cantieri del **Mose** realizzeremo una passeggiata sospesa sulla laguna, con punti panoramici, zone d' ombra, nuovi arredi urbani e una pista ciclabile. Questa zona diventerà motivo di attrazione, con un nuovo terminal per il servizio di navigazione e una riqualficazione di Lio Grando». © RIPRODUZIONE RISERVATA.



## La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

brugnarò: «adesso aspettiamo i soldi per la manutenzione della città»

### Paratoie pronte per l'emergenza in estate entro giugno opere di sicurezza concluse

*La riunione in Prefettura. Si cercano i finanziamenti e restano da riparare le criticità, a partire dalla conca di navigazione*

Alberto Vitucci Se il 1° luglio dovesse arrivare un' acqua alta eccezionale - caso non ancora avvenuto nella storia - il **Mose** potrebbe essere alzato. Perché «in fase di emergenza» le paratoie si potranno sollevare a partire dal 30 giugno prossimo. È la decisione assunta ieri dalla seconda riunione della «Cabina di coordinamento» convocata dal prefetto su richiesta del sindaco Luigi Brugnarò e in applicazione di quanto deciso dal Comitato del 26 novembre scorso. Presenti gli enti che si occupano di salvaguardia, assente la commissaria Elisabetta Spitz. Riunione dove è stato ribadito quanto già detto il 7 gennaio. Con il nuovo "cronoprogramma per l'emergenza", consegnato dagli amministratori straordinari del Consorzio. Non cambiano i tempi previsti per la conclusione del progetto, cioè il 31 dicembre del 2021. Potrebbe invece cambiare la scansione degli interventi da ultimare nei prossimi mesi. Così entro giugno dovranno essere costruiti i tre compressori e i sistemi di alimentazione di emergenza. Ultimati gli impianti e formate le squadre specializzate per l'intervento. Finita o quasi la control room, la cabina di regia dell' Arsenal e che adesso si presenta ancora come un cumulo di macerie. Insomma gli interventi per mettere in sicurezza le prove della grande opera. Che certo non poteva essere sollevata il 12 novembre scorso, come aveva richiesto lo stesso prefetto. I test con il mare agitato infatti cominceranno solo alla fine del 2020. E saranno il vero banco di prova per capire se il **Mose** funziona oppure no. Soddisfatto il sindaco Brugnarò. «Ci hanno informato che da giugno il **Mose** potrà essere usato», dice, «noi continuiamo la nostra opera di informazione della città». Brugnarò ha anche ribadito la necessità di approvare il protocollo Fanghi, la richiesta di 150 milioni l' anno per dieci anni per gli interventi di manutenzione come lo scavo dei rii a secco, il sistema fognario, la ristrutturazione delle rive e delle abitazioni». Riunione «proficua» la definisce l' assessore regionale Roberto Marcato, «il **Mose** andrà a regime solo alla fine del 2021 ma è importante sapere che in giugno sarà operativo a fronte delle più urgenti necessità». In realtà la "road map" non è ancora definita. Lo sarà nella prossima riunione della "cabina" che sarà convocata a fine febbraio. Intanto già ieri a palazzo Dieci Savi, sede del provveditorato, riunione del pre comitato Tecnico. All' esame alcuni dei progetti sugli impianti, le movimentazioni. Poi si dovranno risolvere alcune criticità ancora aperte. Come la sistemazione delle porte della conca di Malamocco, danneggiata da quattro anni, dove l' acqua entra in laguna anche a paratoie chiuse. Poi la sistemazione delle parti corrose e ossidate, la sostituzione delle valvole bloccate. La pulizia delle paratoie di Treporti, le più compromesse dai sedimenti accumulati sul fondo, è stata portata a termine. Ma si tratta di un lavoro infinito, che tra poco dovrà essere ricominciato. Ultimo problema, i soldi. Il Provveditorato ha scovato 413 milioni di minori interessi pagati sui mutui del **Mose** negli ultimi anni. Soldi che dovranno essere sbloccati dalla ragioneria dello Stato. Se arriveranno, i problemi finanziari dovrebbero essere in parte risolti. Nel corso del 2020 per le prove di sollevamento saranno necessari almeno 200 milioni di euro. Altri





## La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

---

100 per la fase di avviamento, 100 per sistemare le "criticità". «Stiamo mettendo a punto i progetti affinché si concludano nei tempi previsti. Sono ottimista», commenta il provveditore Cinzia Zincone. --© RIPRODUZIONE RISERVATA.

# La Nuova di Venezia e Mestre

## Venezia

le difficoltà finanziarie del concessionario unico

### Consorzio, stipendi a rischio e bilancio verso il rosso

Stipendi a rischio per i dipendenti del Consorzio Venezia Nuova e delle società collegate. Quello che era il potente organo di governo degli interventi della salvaguardia, più potente anche dei suoi controllori, adesso versa in condizioni finanziarie precarie. Finito il flusso dei soldi garantiti, il Consorzio si trova di fronte a difficoltà finanziaria di peso. C'è da prendere decisioni strategiche sul futuro del Consorzio. Che insieme alle società conta adesso circa 200 dipendenti. Che ne sarà del Consorzio alla fine dei lavori del **Mose**? In teoria il 31 dicembre del 2021 la concessione unica sarà da considerarsi conclusa. A **Mose** finito cessa la ragione dell' esistenza del Consorzio. Molte le ipotesi in campo. Compresa la nascita di una nuova Agenzia che dovrebbe assumere il governo della salvaguardia e i dipendenti del Consorzio. Ma adesso il problema è quello della liquidità. Dopo i tagli e i risparmi - di spese e consulenze - decisi dai commissari, il bilancio è a rischio. Pesano soprattutto i contenziosi con le grandi imprese azioniste. Mantovani, Grandi Lavori Fincosit e Condotte sono state estromesse dai lavori dopo la loro situazione finanziaria diventata precaria. Sono in corso contenziosi legali e di risarcimento danni. Sui lavori «non fatti a regola d' arte» e sugli errori progettuali. Dall' altra parte per presunti danni ricevuti dalla mancata assegnazione dei lavori. Il consorzio Covela (Mantovani) ha anche presentato una richiesta danni di 180 milioni di euro nei confronti dei commissari Giuseppe Fiengo e Francesco Ossola. «Ci accusano di fare gli interessi dello Stato e non delle imprese...», dice Fiengo. Cause civili, assicurazioni, rimborsi e danni. Decine di milioni di euro in sospeso. Intanto per pagare gli stipendi il Consorzio deve chiedere aiuto allo Stato. --A.V.



## La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

### Ex Ferriera Preo e industrie Galileo Uffici, residenza e hotel da 500 letti

*Un progetto di riqualificazione da 45 milioni di euro Due fabbriche abbandonate torneranno a nuova vita*

Marta Artico Un ostello da 500 posti con ampi spazi verdi, residenze, co-working, direzionale e persino un mercato coperto con tanto di corte gastronomica. Il tutto in un' area di 25mila metri quadri che ricomprende due fabbriche dismesse che hanno fatto la storia di Marghera, una delle quali è la Galileo Industrie Ottiche, l'altra è la Ferriera Ernesto Preo e figli. Questo nascerà tra via Fratelli Bandiera, via delle Macchine e via dell' Elettricità, in una zona a dir poco degradata, che cambierà pelle diventando un quartiere dove presente e passato trovano un punto d' incontro, un po' come avvenuto con la famosa LXFactory di Lisbona. L' architetto veneziano Silvio Fassi sta lavorando al progetto da anni, ma finalmente i tempi sono maturi per la svolta. L' OSTELLO Sul tappeto un investimento di 45 milioni e due società immobiliari costituite per l' occasione, Gucada Srl, che ha acquistato all' asta la Galileo, e la Honeycomb, che è invece proprietaria dell' ex Ferriera Preo. Nello spazio dell' ex Galileo, circa 12mila metri quadri, verrà realizzato l' ostello dall' inglese Safestay Stylish Hostel, una struttura ricettiva all' avanguardia che valorizzerà l' impianto della vecchia fabbrica. Alcuni edifici saranno lasciati intatti nella loro struttura, per creare qualche cosa che rimandi all' antica location rivisitata mantenendo lo spirito dell' archeologia industriale precedente che conferisce al progetto un tocco di magia. Per questo si sta cercando di recuperare tutto ciò che ha un valore, dall' insegna alle lenti ancora impacchettate alle tracce del lavoro di centinaia di operai. Il primo progetto prevedeva solo ricettivo low-cost, successivamente sulla scorta del conflitto di competenze tra Comune e **Autorità di sistema portuale** sulle aree di interazione è stata acquisita dalla proprietà la ferriera, 6 mila metri quadri, il ristorante Molo di Venezia subito dietro e gli spazi adiacenti. Ne è nato un progetto molto più articolato, che mette insieme diverse vocazioni, per fare dell' area un nuovo pezzo di città dedicato ai turisti, ai giovani veneziani, agli abitanti e ai lavoratori. «La proprietà» spiega l' architetto «si è appassionata alla riqualificazione urbana. Sono stati programmati parcheggi chiusi, un ristorante da 300 metri quadri, una grande hall nel salone principale della fabbrica, un enorme tetto verde, sale multifunzionali e spazi verdi, dal momento che la vegetazione attorno è fittissima. IL MERCATO «Si può dire che questi edifici bassi siano nati per essere un ostello». In mezzo l' antica ferrovia industriale dismessa, che diventerà la spina dorsale fulcro del progetto, una sorta di arco che collegherà tutto l' impianto. Nell' ex Preo, Ferriera chiusa nel 1986 rimasta praticamente intatta, se non fosse per i segni di vita all' interno, verrà realizzato un mercato coperto con una parte dedicata alla ristorazione - 12 postazioni diverse - nel solco dei grandi mercati europei, vedi alla voce Bourough Market di Londra o ancora il Mercado Centrale di Valencia, per gli appassionati del genere. Una sezione dove si acquista e la food-court dove si mangia. Ci sarà un gestore, verrà pensata la possibilità di collegarlo alla città, al mercato locale ai prodotti nostrani a chilometro zero. Negli spazi della fabbrica riconvertita troverà posto anche un edificio dedicato al co-housing, piccoli appartamenti ammobiliati con sale comuni per giovani coppie e lavoratori. I 4 mila metri quadri vocati alla residenzialità sono una richiesta del mercato



## La Nuova di Venezia e Mestre

### Venezia

---

e della città - fa sapere il progettista -. Infine sarà ricavato uno spazio direzionale. Centrale anche la funzione del co-working , anche questo indirizzato alla fetta giovanile. Il progetto scioglie il nodo della viabilità. Che dovrà essere in massima sicurezza. Sarà realizzata una rotonda tra via Durando e via Fratelli Bandiera per facilitare la viabilità con un attraversamento in sicurezza e l'accesso esclusivamente pedonale e ai mezzi pubblici. Sono stati presentati due permessi di costruzione, una definita la partita delle aree di interconnessione verranno approntate le varianti dettagliate che dipendono dalla società che realizzerà l'ostello. I motori sono accesi: se tutto fila il cantiere potrebbe partire quest'anno. --© RIPRODUZIONE RISERVATA.

# La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

## L' ITER AUTORIZZATIVO DEL PROGETTO

### Tra Porto e Comune risolto il contenzioso sulle aree

Adesso che il nodo tra Comune e **Porto** è sciolto e non ci sono più vincoli di sorta legati a normativa nazionali che impediscano di dar vita a destinazioni diverse da quella portuale (motivo dei rallentamenti del piano), le pratiche per il rilascio delle autorizzazioni a costruire, possono procedere spedite. Che è quanto si augurano la società inglese che realizzerà il mega ostello, la proprietà e l' architetto veneziano Silvio Fassi. «Ho trovato massima collaborazione e unità d' intenti» spiega «da parte di Comune, **Porto**, degli uffici, insomma lavoriamo con lo stesso obiettivo dal momento che la pubblica utilità di un progetto di recupero come questo per la città intera con le sue funzioni diversificate, è sotto gli occhi di tutti». Perché cambierà pelle una zona degradata, ma anche perché la viabilità dell' area diventerà finalmente compatibile con una maggiore qualità della vita del quartiere che nascerà a breve, e della cittadinanza che lo abita. Lungo via Fratelli Bandiera, strada pericolosa e ad alto scorrimento, i passaggi pericolosi verranno messi in sicurezza e chiusi, mentre a rendere sicura l' arteria stradale per chi vi accederà, ci penserà una nuova rotatoria a raso tra via Durando e via Fratelli Bandiera, con tanto di passaggio protetto. Accessi pedonali verranno realizzati ma in corrispondenza delle fermate ai mezzi pubblici, in modo che il percorso per arrivare e muoversi sia in sicurezza. Un accesso carrabile pedonale e ciclabile importante sarà realizzato in corrispondenza dell' ex ferrovia industriale verde, lato via della Pila, un grade corridoio alberato che consentirà di scaricare il traffico che arriva dal lato di via dell' Elettricità. Opere tutte a carico proprietà, ovviamente. Una parte importante l' avrà, dunque, la viabilità interna che gravita sull' ex ferrovia industriale. «E' un progetto che inviterà a camminare a piedi, snellerà il traffico e la viabilità, e che fa perno su un grande cuore verde». --M.A.

**MESTRE**  
La città che cambia

### Ex Ferriera Preo e industrie Galileo Uffici, residenza e hotel da 500 letti

Un progetto di riqualificazione da 45 milioni di euro. Due fabbricati abbandonati torneranno a nuova vita

**PARADISI**  
L'area di Porto Cervo, in provincia di Cagliari, è stata scelta per la realizzazione di un mega ostello, una residenza e un hotel da 500 letti. Il progetto, che costerà 45 milioni di euro, è stato approvato dal Comune di Porto Cervo e dal Comune di Sestu. Il progetto è stato realizzato da una società inglese, che ha trovato la massima collaborazione e unità d'intenti da parte di Comune, Porto, degli uffici, insomma lavoriamo con lo stesso obiettivo dal momento che la pubblica utilità di un progetto di recupero come questo per la città intera con le sue funzioni diversificate, è sotto gli occhi di tutti. Perché cambierà pelle una zona degradata, ma anche perché la viabilità dell'area diventerà finalmente compatibile con una maggiore qualità della vita del quartiere che nascerà a breve, e della cittadinanza che lo abita. Lungo via Fratelli Bandiera, strada pericolosa e ad alto scorrimento, i passaggi pericolosi verranno messi in sicurezza e chiusi, mentre a rendere sicura l'arteria stradale per chi vi accederà, ci penserà una nuova rotatoria a raso tra via Durando e via Fratelli Bandiera, con tanto di passaggio protetto. Accessi pedonali verranno realizzati ma in corrispondenza delle fermate ai mezzi pubblici, in modo che il percorso per arrivare e muoversi sia in sicurezza. Un accesso carrabile pedonale e ciclabile importante sarà realizzato in corrispondenza dell'ex ferrovia industriale verde, lato via della Pila, un grade corridoio alberato che consentirà di scaricare il traffico che arriva dal lato di via dell'Elettricità. Opere tutte a carico proprietà, ovviamente. Una parte importante l'avrà, dunque, la viabilità interna che gravita sull'ex ferrovia industriale. «E' un progetto che inviterà a camminare a piedi, snellerà il traffico e la viabilità, e che fa perno su un grande cuore verde». --M.A.

**TRA PORTO E COMUNE RISOLTO IL CONTENZIOSO SULLE AREE**

Il nodo tra Comune e Porto è sciolto e non ci sono più vincoli di sorta legati a normativa nazionale che impediscano di dar vita a destinazioni diverse da quella portuale (motivo dei rallentamenti del piano), le pratiche per il rilascio delle autorizzazioni a costruire, possono procedere spedite. Che è quanto si augurano la società inglese che realizzerà il mega ostello, la proprietà e l'architetto veneziano Silvio Fassi. «Ho trovato massima collaborazione e unità d'intenti» spiega «da parte di Comune, Porto, degli uffici, insomma lavoriamo con lo stesso obiettivo dal momento che la pubblica utilità di un progetto di recupero come questo per la città intera con le sue funzioni diversificate, è sotto gli occhi di tutti». Perché cambierà pelle una zona degradata, ma anche perché la viabilità dell'area diventerà finalmente compatibile con una maggiore qualità della vita del quartiere che nascerà a breve, e della cittadinanza che lo abita. Lungo via Fratelli Bandiera, strada pericolosa e ad alto scorrimento, i passaggi pericolosi verranno messi in sicurezza e chiusi, mentre a rendere sicura l'arteria stradale per chi vi accederà, ci penserà una nuova rotatoria a raso tra via Durando e via Fratelli Bandiera, con tanto di passaggio protetto. Accessi pedonali verranno realizzati ma in corrispondenza delle fermate ai mezzi pubblici, in modo che il percorso per arrivare e muoversi sia in sicurezza. Un accesso carrabile pedonale e ciclabile importante sarà realizzato in corrispondenza dell'ex ferrovia industriale verde, lato via della Pila, un grade corridoio alberato che consentirà di scaricare il traffico che arriva dal lato di via dell'Elettricità. Opere tutte a carico proprietà, ovviamente. Una parte importante l'avrà, dunque, la viabilità interna che gravita sull'ex ferrovia industriale. «E' un progetto che inviterà a camminare a piedi, snellerà il traffico e la viabilità, e che fa perno su un grande cuore verde». --M.A.

## «Il Mose attivo a Venezia dal 30 giugno»

È sempre più vicino il momento in cui le paratoie del **Mose** potranno alzarsi, in fase di emergenza, per proteggere Venezia dalle acque alte eccezionali. Il nuovo vertice tenutosi ieri in Prefettura ha indicato per la prima volta una data certa: il 30 giugno prossimo. Non significa che il colosso idraulico, costato oltre 5 miliardi, sarà pronto in tutti i suoi sistemi e con i collaudi fatti. Ma che in caso di emergenza, com'è stato con il picco di 187 centimetri del 12 novembre scorso, con la città vicina al collasso, il supercommissario Elisabetta Spitz e il Provveditorato alle Opere pubbliche potranno chiudere ai tecnici del Consorzio Venezia Nuova di alzare tutte insieme le quattro schiere di paratoie alle tre bocche di Porto, per fare una diga a protezione della città.



## Acqua alta a Venezia, il Mose debutta a giugno

All' inizio dell' estate le paratoie potranno alzarsi per proteggere la Laguna da maree oltre i 140 centimetri. Nel 2021 la fine dei lavori

VENEZIA Da fine giugno in caso di emergenza - per acque alte eccezionali oltre i 140 centimetri, questa è l' ipotesi - si potranno alzare le paratoie per proteggere Venezia. Anche se il **Mose** sarà completato nel 2021. La decisione è stata presa nel vertice tenutosi ieri in prefettura. Da chiarire: il colosso idraulico, costato oltre 5 miliardi, non sarà pronto in tutti i suoi sistemi e con i collaudi fatti. Ma in caso di emergenza, com' è stato con il picco di 187 centimetri del 12 novembre, con la città vicina al collasso, il super-commissario Elisabetta Spitz e il Provveditorato alle Opere pubbliche potranno chiedere ai tecnici del Consorzio Venezia Nuova di alzare tutte insieme le quattro schiere di paratoie alle tre bocche di Porto, per fare una diga a protezione della città. La data del 30 giugno è strategica: tra aprile e ottobre non si è mai verificata una marea sopra il metro e 10, così ci sarà più tempo per fare le prove. Il sindaco di Venezia Luigi Brugnaro ha spiegato che il cronoprogramma preciso del **Mose** sarà consegnato agli amministratori in occasione della prossima riunione, a fine febbraio. «L' atteggiamento - ha aggiunto Brugnaro - è molto buono. Il **Mose** è una grande opera per fronteggiare le acque alte, ma non basta: abbiamo parlato di una serie di tematiche, compreso il protocollo fanghi, e abbiamo ribadito l' importanza della continuità dei finanziamenti, a partire da quelli della legge speciale. Quanto al **Mose**, siamo riusciti a cambiare i termini rispetto all' iniziale impostazione, che prevedeva prima il completamento dell' opera e poi la sperimentazione». Il completamento dell' infrastruttura rimane fissato per fine 2021. «A differenza di altri tavoli - ha detto l' assessore regionale allo sviluppo, Roberto Marcato - questo si conferma molto operativo. E in questa sede abbiamo ribadito anche che esigiamo di avere almeno un 150 milioni l' anno, per dieci anni, che abbiamo chiesto al Comitato per rifinanziare la legge speciale per Venezia». All' incontro ha preso parte anche il sindaco di Chioggia, Alessandro Ferro, il quale ha riferito di aver appreso dai commissari che sono in arrivo a breve nuovi compressori, per ridurre i tempi di apertura e chiusura delle barriere, e una ulteriore squadra di tecnici, per la gestione del sistema. Il sindaco Brugnaro ha anche chiarito che al momento i test che si stanno facendo sul **Mose** equivalgono già ad «una prima sperimentazione», quindi di fatto si sono «un po' invertiti i termini». Perché inizialmente si prevedeva di completare l' opera per poi avviare tre anni di sperimentazioni, mentre ora le prove che si sono rese necessarie per capire se il **Mose** può essere utilizzato in caso di emergenza «potrebbero diventare un nuovo modo di finire l' opera, e quindi di avere un **Mose** già sperimentato e collaudato». Secondo questo ragionamento, le prove che sono già in corso «potrebbero essere già finanziate, pensando al finanziamento della messa in opera». I fondi, insomma, potrebbero essere quelli che si sarebbero dovuti spendere per i tre anni di sperimentazioni successive al completamento dell' opera, che non sarebbero più necessari visto i test effettuati di qui al 2021. E la cosa dovrebbe essere positiva anche per le imprese coinvolte, perché se «facendo queste prove noi stiamo già facendo anche in qualche modo la sperimentazione», allora i contratti tra lo Stato e il Consorzio Venezia Nuova dovranno «essere rivisti». © RIPRODUZIONE RISERVATA.

The image shows a newspaper clipping from 'Il Giorno' dated January 23, 2020. The main headline is 'Acqua alta a Venezia, il Mose debutta a giugno'. Below the headline is a sub-headline: 'All' inizio dell' estate le paratoie potranno alzarsi per proteggere la Laguna da maree oltre i 140 centimetri. Nel 2021 la fine dei lavori'. The main article text is partially visible, starting with 'Da fine giugno in caso di emergenza...'. To the right of the main article is a photograph of the Mose barrier in the Venetian lagoon. Below the main article are several smaller news items, including 'Struttura Impugnata' and 'Una «cittura» di estremo'. The clipping also shows some financial data and other news snippets.





## Il Vostro Giornale

Savona, Vado

### Savona, domani un incontro con istituzioni ed esperti per parlare de "L' uso dell' LNG nei Porti"

*L' evento si svolge dalla 10 alle 13 in sala della Sibilla sul Priamar*

Savona . Giovedì 23 gennaio dalle 10 alle 13 si terrà a Savona, presso la Sala della Sibilla sulla Fortezza del Priamar, l' incontro pubblico con istituzioni, operatori ed esperti dal titolo " L' uso dell' LNG nei Porti, tra innovazione e responsabilità ". Il programma prevede, durante la prima sessione, la partecipazione di molti personaggi istituzionali come il sindaco di Savona Ilaria Caprioglio , il presidente dell' **Autorità portuale** Paolo Emilio Signorini , il coordinatore progetti portuali e comunitari Jacopo Riccardi , il direttore generale Costa Crociere Neil Palomba . In un secondo momento interverranno Carla Ancona , dirigente del dipartimento di Epidemiologia del servizio regionale sanitario, Francesco Petracchini , direttore ufficio progettazione CNR-IIA, Tomaso Vairo , analista di rischio Arpal, Franco Porcellacchia , vicepresidente Sustainable Innovation and Infrastructural Development Costa Group e molti altri esperti nel settore. Durante l' evento finalizzato a dare consapevolezza alla cittadinanza circa l' uso dell' LNG , modera Massimo Marciani , presidente Freight Leaders Council. L' incontro è organizzato in collaborazione con il Comune di Savona e il Porto di Genova (Genova, Prà, Savona, Vado Ligure).



## Zona Logistica Semplificata, Spediporto: "Genova merita di essere una città del futuro"

GENOVA - Torna forte la richiesta per l'istituzione di una Zona Logistica Semplificata a Genova. Il crollo del ponte Morandi, le difficoltà infrastrutturali di una intera regione hanno unito nel tempo diversi soggetti che chiedono un intervento teso in questo senso che ha il fine di aumentare la produttività e la competitività. "Insieme ad operatori, imprese, amministrazioni e comitati siamo convinti che Genova meriti di essere una città del futuro. Ecco perché è importante sostenere un progetto di Zona Logistica Semplificata" ha spiegato Alessandro Pitto, presidente di Spediporto. L'associazione che raggruppa gli spedizionieri genovesi mira a favorire la creazione di quella che è stata definita una Green Logistic Valley. In audizione in consiglio comunale a Genova si è parlato della possibilità di istituire una. Una voce unica di cui Spediporto si fa portatore principale sottolineando i possibili benefici portati dalla Zona Logistica Semplificata: "Valorizza le PMI esistenti attraendo nuovi investimenti, favorire l'export italiano e quello ligure, far crescere le sinergie tra industria, logistica ed alta tecnologia, aumentare la qualità della vita, dei servizi anche attraverso l'eco-sostenibilità. Con noi Confindustria, i centri di eccellenza tecnologica, il mondo dei sindacati, il trasporto, i comitati di promozione territoriale, i grandi professionisti e tutte le amministrazioni dalla **Adsp**, al Comune alla Regione. Non ultimo l'appoggio di tanti giovanissimi ragazzi alimenta in noi la convinzione che la nostra visione sia quella giusta" spiega Pitto.

The screenshot shows a news article on the PrimoCanale.it website. The main headline is "Zona Logistica Semplificata, Spediporto: Genova merita di essere una città del futuro". The article is dated Wednesday, January 22, 2020. The text discusses the proposal for a Simplified Logistics Zone in Genoa, led by Alessandro Pitto, president of Spediporto. It highlights the need for such a zone due to infrastructure challenges and the goal of increasing productivity and competitiveness. The article mentions the creation of a Green Logistic Valley and the support from various stakeholders including Confindustria, unions, and regional authorities. A small photo shows Alessandro Pitto speaking. The article includes social media sharing icons and a 'Comments' section at the bottom.

## Terminal San Giorgio vuole il Forest Terminal di Campostano a Genova

Terminal San Giorgio, società terminalistica controllata dal Gruppo Gavio e attiva nella movimentazione di merci varie, container e rotabili, vuole espandersi nel porto di Genova occupando anche le aree attigue attualmente occupate dal Terminal Forest (Gruppo Campostano). La notizia è stata rivelata da Ship2Shore e trova conferma in un avviso pubblicato in Gazzetta Ufficiale dove l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale rende nota appunto la presentazione di istanze concorrenti formulate rispettivamente il 18.9.2019 da Fo.Re.S.T. S.p.A. e il 25.10.2019 da Terminal San Giorgio S.r.l.. L'area in questione riguarda il compendio demaniale marittimo di complessivi mq. 15.963 circa sito presso ponte Somalia, lato ponente, del porto di Genova. L'avviso in Gazzetta Ufficiale rende noto infine a terzi eventualmente interessati che ci sarà tempo fino al 23 marzo prossimo per presentare ulteriori domande di partecipazione alla procedura pubblica per aggiudicarsi questa fetta di banchina attualmente utilizzata per l'imbarco e sbarco di prodotti forestali, incluso riempimento e svuotamento di contenitori.

Il sito web della locale port authority ricorda che Forest Terminal fu fondata nel 1992 e venne rilevata da Campostano dal Terminal Svenska che operava nel porto di Genova dal 1968. Il terminal dispone di un'area totale di 15,500 mq, compreso 7,500 mq di magazzino, ed una banchina lunga 193 metri con fondali di 10 metri. Il fatto che ci siano almeno due istanze concorrenti per un rinnovo di concessione in porto a Genova è un avvenimento piuttosto raro perché, nonostante l'elevata conflittualità fra operatori portuali, spesso in banchina è valse la regola non scritta di non invadere il territorio altrui quando possibile. Il fatto poi che Terminal San Giorgio sia un concessionario già presente e attivo in porto ripresenta ancora una volta il delicato tema dell'articolo 18 comma 7 della legge 84/1994 che vieterebbe a ogni società di poter detenere più di una concessione nello stesso scalo per la movimentazione della medesima merceologica. Una previsione di legge che spesso però è stata applicata in maniera non rigorosa come dimostra anche il fatto che proprio Terminal Dan Giorgio alcuni anni fa aveva già acquisito il vicino Terminal Frutta dal Gruppo Clerici.



Terminal San Giorgio, società terminalistica controllata dal Gruppo Gavio e attiva nella movimentazione di merci varie, container e rotabili, vuole espandersi nel porto di Genova occupando anche le aree attigue attualmente occupate dal Terminal Forest (Gruppo Campostano).

La notizia è stata rivelata da Ship2Shore e trova conferma in un avviso pubblicato in Gazzetta Ufficiale dove l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale rende nota appunto "la presentazione di istanze concorrenti formulate rispettivamente il 18.9.2019 da Fo.Re.S.T. S.p.A. e il 25.10.2019 da Terminal San Giorgio S.r.l.".

## Toti si difende dalle accuse sui fondi

*Procura e Gdf indagano sui finanziamenti alla fondazione del governatore ligure Nel mirino cinque sponsor. Per il leader di Cambiamo «tutti i versamenti in regola»*

simone di meoAmmontano a 240.000 euro i finanziamenti destinati a due comitati, «riconducibili» al governatore ligure Giovanni Toti, su cui hanno acceso i riflettori la Procura di Genova e la Guardia di finanza dopo le due segnalazioni provenienti dall' Unità di informazione finanziaria di Bankitalia. Il fascicolo non vede indagati anche se gli inquirenti hanno avviato un' estesa attività di verifica in relazione alle ipotesi di finanziamento illecito e riciclaggio (contestazione quest' ultima di competenza della Dda). L' approfondimento investigativo riguarda, in particolare, cinque finanziatori del comitato Change, nato nel 2016 per raccogliere fondi a favore dei candidati della lista del presidente Toti. Sul conto corrente sono stati «accreditati bonifici di Innovatec per 20.000 euro, Diaspa srl per 30.000 euro, Moby spa per 100.000 euro e Aker srl per 90.000 euro», si legge nelle carte. Tutti con causale «erogazione liberale». Innovatec e Aker sono due società del gruppo Waste Italia, che fa capo all' imprenditore Pietro Colucci, oggi in concordato, che gestisce la discarica di Vado Ligure. Una quota del gruppo Waste fu acquistata nel 2018 proprio dalla Diaspa. Moby è invece la compagnia di navigazione dell' armatore Vincenzo Onorato, già perquisito dalla Procura di Firenze nell' ambito dell' inchiesta sulla Fondazione Open di Matteo Renzi e munifico finanziatore, peraltro, pure del blog di Beppe Grillo e cliente della Casaleggio Associati. I pm vogliono chiarire le modalità di spesa e scoprire eventuali corsie preferenziali di cui i finanziatori avrebbero potuto beneficiare in relazione a iniziative legislative. Collegati al comitato Change sono Nicola Boni e Marcella Mirafiori, «delegati a operare sul conto corrente». Boni è dal 2017 presidente di Fuorimuro, società di servizi portuali e ferroviari che dal 2010 su incarico dell' **autorità portuale** di Genova gestisce le manovre all' interno dello scalo ligure. Marcella Mirafiori è invece una storica collaboratrice del senatore di Fi Sandro Biasotti, da tempo in rotta di collisione con il vertice azzurro per lo scontro aperto proprio con Toti. Dal conto di Change risultano partiti bonifici a favore del governatore per un totale di 25.000 euro, con causale «Contributo per attività politica». Biasotti è il collegamento che porta direttamente all' altro accertamento riguardante il «Comitato Toti Liguria», nato nel 2015 per sostenere il giornalista alle regionali. Il conto finito nel mirino è però stato aperto solo nel 2018, quando è stato accreditato un bonifico da 10.000 euro proveniente da Change. In questo caso, l' Antiriciclaggio di Palazzo Koch sospetta che parte dei finanziamenti sia «arrivata direttamente dalla Regione Liguria o da altri enti». La segnalazione di «operazione sospetta» per il «Comitato Toti Liguria» si sofferma in particolare su vari tesorieri. E, nello specifico, sui ruoli di Enrico Zappa, in carica fino al 24 luglio 2018 «che attualmente ricopre il ruolo di sindaco in numerose società tra le quali quelle del gruppo del senatore di Fi Biasotti», e del suo successore Alberto Pozzo, ancora in carica. Zappa è stato inoltre nominato presidente del collegio sindacale della controllata Società per Cornigliano. Nel comitato Change figura anche Cristiano Lavaggi, consulente del lavoro spezzino e ad di Liguria Patrimonio, una società controllata della Regione Liguria che gestisce immobili a La Spezia, che dall' aprile del 2018 è entrato nel consiglio di amministrazione di Iren, il colosso dell' energia elettrica da 3,7 miliardi di euro di fatturato. Il governatore Toti si dice tranquillo e spiega che «è tutto in regola, per noi possono controllare tutto». E aggiunge: «Tutti i bonifici sono registrati sul sito della Fondazione Change e alla Camera





## La Verità

Genova, Voltri

---

dei deputati. E anche tutti i finanziamenti di Change verso soggetti terzi sono fatti a norma».

## Sospetti Bankitalia e Gdf su contributi a comitati Toti

Due segnalazioni di operazioni sospette inviate dalla Banca d'Italia hanno dato vita a una indagine sui flussi bancari di due comitati "riconducibili al governatore della Liguria Giovanni Toti". La prima è stata mandata alla Direzione nazionale antimafia e riguarda, come riportano diversi quotidiani, un finanziamento di 10mila euro ricevuto dal Comitato Giovanni Toti-Liguria, che sostiene la candidatura a presidente, ed erogato dal 'Comitato Change', che sostiene candidati graditi a Toti. C'è il "sospetto che il Comitato abbia ricevuto finanziamenti dalla Regione Liguria o altri enti" si legge. La seconda segnalazione, inviata alla Guardia di Finanza, riguarda il Comitato Change, e in particolare 4 bonifici ricevuti come erogazione liberale da privati: 100 mila euro da Moby spa, compagnia dell'armatore Onorato, 90 mila euro da Aker e 20 mila euro da Innovatec, entrambe del gruppo Waste Italia che gestisce energia e rifiuti e, tra l'altro la discarica di Vado Ligure. Altri 30mila euro sono arrivati da Diaspa srl che ha una partecipazione in Waste. Sotto la lente anche "bonifici eseguiti direttamente a favore di Giovanni Toti si legge su alcuni quotidiani. In particolare due tranches da 5mila e 20mila euro "per contributo all'attività politica". Secondo quanto risulta, la segnalazione dell'Uif di Banca d'Italia è ora anche al vaglio della Procura di **Genova**. Il Comitato Change viene segnalato all'Antiriciclaggio dalla Guardia di Finanza nel 2018 e nel 2019. Viene indicato che il presidente e tesoriere del Comitato Giovanni Toti-Liguria, Enrico Zappa, poi sostituito da Alberto Pozzo, "ricopre il ruolo di sindaco di numerose società, fra le quali quelle del gruppo di Sandro Biasotti", imprenditore, senatore, che ha lasciato di recente Forza Italia dopo gli attacchi a Toti. Zappa riceve un nuovo incarico e viene nominato presidente del collegio sindacale della Società per Cornigliano, controllata pubblica. Sui quotidiani emergono anche i nomi dei finanziatori del Comitato Change. Fra loro il Gruppo Pessina, coinvolto nella costruzione del nuovo ospedale della Spezia, la famiglia Gavio, il banchiere Giovanni Calabrò. Nella segnalazione dell'Uif compare anche il nome di Nicola Boni "rappresentante e titolare effettivo del comitato", un "avvocato di Massa che dal 2017 è presidente di FuoriMuro, società di servizi portuali ferroviari che gestisce anche le manovre nel **porto** di **Genova**". Nella compagine, spiegano i quotidiani, viene indicato anche Cristiano Lavaggi, "consulente del lavoro spezzino e amministratore delegato di Liguria Patrimonio, società controllata dalla Regione Liguria che gestisce immobili alla Spezia e che è entrato nel cda di Iren". (ANSA).



## Genova24

Genova, Voltri

### Indagini su contributi sospetti ai comitati di Toti, lui: "Non abbiamo nulla da nascondere"

*Due segnalazioni inviate alla banca d'Italia, nel mirino anche il comitato Change. Il governatore: "Mai avuto soldi dalla Regione"*

**Genova**. Due segnalazioni di operazioni sospette inviate dalla Banca d'Italia hanno dato vita a una indagine sui flussi bancari di due comitati 'riconducibili al governatore della Liguria Giovanni Toti'. La prima è stata mandata alla Direzione nazionale antimafia e riguarda, come riportano diversi quotidiani, un finanziamento di 10mila euro ricevuto dal Comitato Giovanni Toti-Liguria, che sostiene la candidatura a presidente, ed erogato dal 'Comitato Change', che sostiene candidati graditi a Toti. C'è il 'sospetto che il Comitato abbia ricevuto finanziamenti dalla Regione Liguria o altri enti' si legge. La seconda segnalazione, inviata alla Guardia di Finanza, riguarda il Comitato Change, e in particolare 4 bonifici ricevuti come erogazione liberale da privati: 100 mila euro da Moby spa, compagnia dell'armatore Onorato, 90 mila euro da Aker e 20 mila euro da Innovatec, entrambe del gruppo Waste Italia che gestisce energia e rifiuti e, tra l'altro la discarica di Vado Ligure. Altri 30mila euro sono arrivati da Diaspa srl che ha una partecipazione in Waste. Sotto la lente anche 'bonifici eseguiti direttamente a favore di Giovanni Toti', si legge su alcuni quotidiani. In particolare due tranches da 5mila e 20mila euro 'per contributo all'attività politica'. Secondo quanto risulta, la segnalazione dell'Uif di Banca d'Italia è ora anche al vaglio della Procura di **Genova**. 'Non abbiamo nulla da nascondere. Ogni euro versato da chi ha voluto aiutarci è stato dedicato solo e soltanto all'attività politica che stiamo facendo per dare il nostro contributo a migliorare la nostra Regione e il Paese', replica Toti su Facebook. 'Posso solo ribadire che abbiamo sempre seguito alla lettera e con rigoroso scrupolo la sostanza e la forma della legge - afferma -. Ogni sostegno ricevuto è stato registrato e comunicato con assoluta trasparenza, secondo le norme vigenti, agli enti di sorveglianza e pubblicato su internet. Tutti gli amici che ci hanno aiutato nel gestire le nostre campagne elettorali o che hanno contribuito ad esse lo hanno fatto senza secondi fini, non avendo ricevuto in cambio alcunché se non la soddisfazione di partecipare a una bella avventura politica'. 'Se poi - ha spiegato -, abolito giustamente il finanziamento pubblico ai partiti e alla politica, si vuole vietare totalmente che anche privati cittadini in piena trasparenza possano usare i propri denari lecitamente guadagnati per sostenere politici e movimenti in cui credono, allora lo si faccia esplicitamente. Non so come potrebbe andare avanti il nostro sistema democratico. E ben vengano tutti i controlli del mondo per chi, come noi, non ha nulla da nascondere'. Il Comitato Change viene segnalato all'Antiriciclaggio dalla Guardia di Finanza nel 2018 e nel 2019. Viene indicato che il presidente e tesoriere del Comitato Giovanni Toti-Liguria, Enrico Zappa, poi sostituito da Alberto Pozzo, 'ricopre il ruolo di sindaco di numerose società, fra le quali quelle del gruppo di Sandro Biasotti', imprenditore, senatore, che ha lasciato di recente Forza Italia dopo gli attacchi a Toti. Zappa riceve un nuovo incarico e viene nominato presidente del collegio sindacale della Società per Cornigliano, controllata pubblica. Sui quotidiani emergono anche i nomi dei finanziatori del Comitato Change. Fra loro il Gruppo Pessina, coinvolto nella costruzione del nuovo ospedale della Spezia, la famiglia Gavio, il banchiere Giovanni Calabrò. Nella segnalazione dell'Uif compare anche il nome di Nicola Boni 'rappresentante e titolare effettivo del comitato', un 'avvocato di Massa che dal 2017 è presidente di FuoriMuro, società di servizi portuali ferroviari che gestisce anche le manovre nel porto di **Genova**'. Nella compagine, spiegano i quotidiani, viene indicato anche Cristiano Lavaggi, 'consulente del lavoro spezzino e amministratore





## Genova24

Genova, Voltri

---

dalla Regione? Non esiste al mondo - insiste Toti - Tutti i finanziamenti sono privati. Nessun ente pubblico lo ha fatto e e peraltro non vedo come avrebbe potuto farlo, con quale strumento, con quale delibera di giunta e con quale atto di pagamento. Questa è un' assurdità totale. I nostri finanziatori sono tutti privati cittadini o privati enti che hanno deciso di loro spontanea volontà di sostenere un personaggio politico in cui credono. Tutto questo è stato fatto alla luce del sole attraverso la nuova normativa che prevede ulteriori restrizioni. È tutto tracciato, anche i soldi che si riferiscono a un conto personale di Giovanni Toti sono riservati esclusivamente all' attività politica, tant' è vero che è un conto corrente aperto presso la Carige di **Genova** che effettua i suoi pagamenti solo attraverso carta di credito o bonifico, proprio perché fosse tutto tracciato e non ci fosse alcuna confusione di genere con eventuali spese personali di Giovanni Toti, privato cittadino e distinto dal personale politico. Tutto quello che vogliono controllare è già nelle loro mani, non abbiamo escluso mezzo centesimo dalla nostra contabilità che è tutta registrata. Sono disarmato, non so che altro potremmo fare per essere nella legalità'. Il governatore respinge anche le accuse sulla discarica di Vado Ligure , il cui gestore, la società Waste, sarebbe tra i finanziatori della sua campagna elettorale. 'Il ciclo dei rifiuti dipende dalle province e non da Regione Liguria. Non vi è alcuna società tra i nostri finanziatori sui cui atti compare una firma del presidente Toti e sono certo che sono tutte società nella perfetta legalità che pre-esistevano nelle loro concessioni all' era della nostra giunta, e io gli auguro, al di là del fastidio di questa mattinata, di sopravvivere all' era Toti come li ho trovati in buona salute'.

PRIVATI

Due elettricisti per i porti della Spezia e Tigullio

Azienda operante nel settore navale ricerca 2 elettricisti settore nautico per commessa sul porto di La Spezia e del Tigullio. Preferibili elettricisti navali ma saranno essere presi in considerazione anche con esperienza industriale e passacavi per supporto ai tecnici. Disponibili a trasferte. Tempo determinato full time. Offerta 26772: portale Lavoro Liguria o Centri per l'impiego.

**LA SPEZIA E TIGULLIO**  
**Accusati manager, impianti, operaie agricole, termoidraulici ed un tecnico cablatore**  
L'azienda di Spezia...  
**LA SPEZIA E TIGULLIO**  
**Programmatore esperto, bancaro e un punto di apprendista topografo**  
L'azienda di Spezia...  
**LA SPEZIA E TIGULLIO**  
**Due elettricisti per i porti della Spezia e Tigullio**  
L'azienda di Spezia...  
**LA SPEZIA E TIGULLIO**  
**Due operanti e 1 apprendista tecnico di laboratorio**  
L'azienda di Spezia...  
**LA SPEZIA E TIGULLIO**  
**Stipendiante amministrativa**  
L'azienda di Spezia...



# Il Resto del Carlino (ed. Ravenna)

Ravenna

## I 5 stelle intervengono sul porto: «Implementare le strutture è doveroso»

I candidati del M5s Giancarlo Schiano e Igor Gallonetto, intervengono sui temi delle infrastrutture. «Riteniamo irrinunciabile - dichiarano - l'implemento delle strutture logistiche portuali, con separazione del traffico commerciale pesante da quello stradale». Insistono «nel rafforzamento del traffico ferroviario commerciale e questo nelle due direttrici di lavoro: lato nord Candiano per rinfuse, prodotti siderurgici e chimici; lato sud per traffico intermodale rinfuse e general cargo, valutando il conseguente impatto ambientale, ma guardando ad un progetto sul futuro infrastrutturalmente importante, per una città come la nostra, che vanta eccellenze turistiche e produttive». «Eravamo e siamo decisamente contrari alla E55 Orte-Mestre - aggiungono -, che ha come base unicamente progetti di finanza e ulteriori consumi di suolo, ma siamo favorevoli ad un efficientamento e miglioramento della sicurezza e dell'attuale viabilità sia nella direzione di Venezia che di Ferrara».

4  
Ravenna - 23 gennaio 2020 - IL RESTO DEL CARLINO

### Regionali -3, taccuino elettorale

#### «Bus e treni gratuiti per gli studenti»

Il presidente Floracconi: «Ecco il mio piano per i trasporti pubblici». Ravenna riguarda l'ultima pagina



**Chi è chi**  
Giancarlo Schiano, 57 anni, è un ingegnere di professione. Ha lavorato per anni in aziende private e pubbliche. È stato presidente della Camera di Commercio di Ravenna. È stato anche sindaco di Ravenna dal 2010 al 2015. È stato candidato alla Camera di Commercio di Ravenna nel 2019. È stato candidato alla Camera di Commercio di Ravenna nel 2019.

**Il 5 stelle intervengono sul porto - implementare le strutture è doveroso»**

**«Eravamo e siamo decisamente contrari alla E55 Orte-Mestre - aggiungono -, che ha come base unicamente progetti di finanza e ulteriori consumi di suolo, ma siamo favorevoli ad un efficientamento e miglioramento della sicurezza e dell'attuale viabilità sia nella direzione di Venezia che di Ferrara».**

#### Confercommercio, documento ai candidati sulla situazione economica

Il presidente Floracconi: «Ecco il mio piano per i trasporti pubblici». Ravenna riguarda l'ultima pagina

#### Gardin (Leg): «Meno burocrazia»

Il presidente Floracconi: «Ecco il mio piano per i trasporti pubblici». Ravenna riguarda l'ultima pagina

#### Tanti dubbi sulla legge sul gioco

Il presidente Floracconi: «Ecco il mio piano per i trasporti pubblici». Ravenna riguarda l'ultima pagina



## "Compagnia Portuale e coop rosse: pressione per far votare Bonaccini"

La presenza dello stato maggiore del Pd, a cominciare dal Ministro delle Infrastrutture Paola De Micheli e del Sindaco Michele de Pascale, al convegno della Compagnia Portuale sul futuro del Porto e del lavoro portuale tenutosi lo scorso 20 gennaio conferma il collateralismo che li unisce. Non c'era alcuna urgenza di organizzare, guarda caso a 6 giorni dal voto regionale, un tale evento, se non per farne occasione di campagna elettorale. Ed ecco che al convegno compare in qualità di relatore solo il candidato Pd, nonché consigliere regionale uscente, Gianni Bessi. Insomma un tentativo, nemmeno tanto velato, di dirottare il voto di soci e dipendenti della Compagnia Portuale i quali, peraltro, come ci è stato riferito da alcuni di loro, sono stati "spinti" a partecipare al suddetto convegno. E non va dimenticato che la propaganda Pd continua anche all'interno delle coop rosse, fino a spingersi all'interno di quei centri sociali per gli anziani ospitati negli immobili comunali. E così vediamo l'Assessore regionale Pd uscente, Andrea Corsini, in veste di ospite prezzemolino e rigorosamente senza controparte, in Cofari, Cooperativa Braccianti si Campiano, e centri sociali per anziani La Quercia e quartiere Darsena. Solo per citarne alcuni. A questo quadro già desolante si sommano le tante segnalazioni che ci pervengono e che testimoniano di vere e proprie pressioni da parte di dirigenti di diverse coop rosse a soci, dipendenti e collaboratori affinché votino e facciano votare Stefano Bonaccini. E' un evidente segnale di forte preoccupazione e di grande indebolimento del "partitone" nonché di totale mancanza di rispetto della libertà delle persone, che sicuramente nel segreto dell'urna voteranno Lucia Borgonzoni per affermare il cambiamento in Emilia Romagna. Veronica Verlicchi, capogruppo La Pigna, e Gianfilippo Rolando, candidato alle elezioni regionali per la Lega.

**DENTALCOOP** Prenota la tua Prima Visita!

**RAVENNA TODAY** Politica

Tutte le segnalazioni

**"Compagnia Portuale e coop rosse: pressione per far votare Bonaccini"**

**Segnalazioni popolari**

Elisione regional, Ministero: "Nessuno aveva la colpa peggiore che potesse capitare in Lega"

Schicki prevede un'ipotesi di coalizione: "Stipendiare il berlusconismo della Lega"

"Chi Luca, immemorato di..."

La scuderia "Lega" di Piacenza è...

La presenza dello stato maggiore del Pd, a cominciare dal Ministro delle Infrastrutture Paola De Micheli e del Sindaco Michele de Pascale, al convegno della Compagnia Portuale sul futuro del Porto e del lavoro portuale tenutosi lo scorso 20 gennaio conferma il collateralismo che li unisce. Non c'era alcuna urgenza di organizzare, guarda caso a 6 giorni dal voto regionale, un tale evento, se non per farne occasione di campagna elettorale. Ed ecco che al convegno compare in qualità di relatore solo il candidato Pd, nonché consigliere regionale uscente, Gianni Bessi. Insomma un tentativo, nemmeno tanto velato, di dirottare il voto di soci e dipendenti della Compagnia Portuale i quali, peraltro, come ci è stato riferito da alcuni di loro, sono stati "spinti" a partecipare al suddetto convegno. E non va dimenticato che la propaganda Pd continua anche all'interno delle coop rosse, fino a spingersi all'interno di quei centri sociali per gli anziani ospitati negli immobili comunali. E così vediamo l'Assessore regionale Pd uscente, Andrea Corsini, in veste di ospite prezzemolino e rigorosamente senza controparte, in Cofari, Cooperativa Braccianti si Campiano, e centri sociali per anziani La Quercia e quartiere Darsena. Solo per citarne alcuni. A questo quadro già desolante si sommano le tante segnalazioni che ci pervengono e che testimoniano di vere e proprie pressioni da parte di dirigenti di diverse coop rosse a soci, dipendenti e collaboratori affinché votino e facciano votare Stefano Bonaccini. E' un evidente segnale di forte preoccupazione e di grande indebolimento del "partitone" nonché di totale mancanza di rispetto della libertà delle persone, che sicuramente nel segreto dell'urna voteranno Lucia Borgonzoni per affermare il cambiamento in Emilia Romagna. Veronica Verlicchi, capogruppo La Pigna, e Gianfilippo Rolando, candidato alle elezioni regionali per la Lega.

### Uil e rilancio: il marmo è un' eccellenza

*Il segretario nazionale Domenico Proietti all' incontro dei quadri e delegati: giù le tasse e poi valorizzare le potenzialità locali*

CARRARA «Questa è una zona dalle grandi potenzialità. Valorizzare il territorio deve essere una nostra priorità, ma va inserita in un piano di respiro nazionale». A indicare la strada per il rilancio dell' area apuana è il segretario nazionale della Uil Domenico Proietti che ieri è intervenuto all' **Autorità portuale** di Marina in occasione dell' incontro dei quadri e dei delegati delle categorie della Uil area nord Toscana, Lucca e Massa Carrara. Il tema era «Far ripartire l' Italia. Le proposte della Uil». Al tavolo dei relatori, oltre a Proietti, il segretario dell' area Toscana nord Franco Borghini e Pierpaolo Bombardieri, segretario generale aggiunto Uil che si sono soffermati sulla questione apuana. «La nostra idea di rilancio - ha spiegato Proietti - comincia dal pensare che in via prioritaria debba essere usata la leva fiscale. In quest' ottica è sicuramente molto importante l' accordo che abbiamo da poco raggiunto con il governo per un primo taglio del cuneo fiscale. E' un primo passo, ma credo si debba continuare con una riforma complessiva del fisco: dovremmo riuscire a

tagliare le tasse per due punti di pil nei prossimi tre anni e questo permetterebbe di dare ossigeno all' economia reale. Parallelamente occorre un grande piano investimenti pubblici e un sostegno concreto a quelli privati. Cominciamo per esempio dalla messa in sicurezza del territorio nazionale, si tratta di un' opportunità importante per creare nuova e buona occupazione. Parallelamente a questo c' è poi ovviamente bisogno di una vera politica industriale. L' Italia in questi anni ha subito la presenza di multinazionali che scorrazzavano per il paese firmando accordi con il governo ma non venivano rispettati. E' venuto il momento che il governo chiami tutti a prendersi le proprie responsabilità. Siamo ancora il secondo paese manifatturiero d' Europa e non possiamo rinunciare a questa nostra vocazione». Una ripresa che secondo Proietti deve partire anche dalle piccole realtà come la nostra. «Questo territorio non solo ha grandi potenzialità - ha detto -, ma anche delle autentiche eccellenze come il marmo e delle grandi bellezze paesaggistiche. Il nostro obiettivo deve essere valorizzare tutte queste risorse anche grazie a una politica nazionale che torni a indicare la direzione di marcia». A entrare più nel merito delle questioni apuane è stato poi Borghini. «Sono anni che il nostro territorio è bloccato - ammette con amarezza -. In questo scenario noi continuiamo a litigare tra noi anche su cose che ci potrebbero aiutare a ripartire come il marmo. In questo territorio non si riesce mai ad avere una linea comune e questo poi ci penalizza a livello regionale e nazionale». Proprio il lapideo è il tema dei temi per il rilancio dell' economia locale, ma per il segretario della Uil non è certo l' unico. «Per quanto riguarda il marmo - spiega Borghini - noi puntiamo sulla lavorazione nel rispetto delle normative e questa via di mezzo crediamo dovrebbe essere un' idea comune mentre invece troppo spesso siamo abituati a dividere tutto in favorevoli e contrari. Proprio questo atteggiamento ci blocca. Credo comunque che il marmo non sia l' unico tema. lo stesso nell' organizzare questo convegno ho avuto difficoltà a trovare posti dove far dormire i delegati o dove portarli a mangiare e ritengo questo sia un segnale di come dobbiamo attrezzarci anche per il turismo senno continueremo a far scappare occasioni verso la Versilia con il conseguente impoverimento del territorio. Per questo reputo sia giusto il momento di sederci tutti attorno a un tavolo e studiare strategie congiunte». Claudio Laudanna © RIPRODUZIONE RISERVATA.





# Il Tirreno

Livorno

il caso

## Rischia di chiudere la Fortezza: l' Authority non può più gestirla

*Alt del Ministero a Palazzo Rosciano: «Non è di sua competenza»*

La Fortezza Vecchia, uno dei rari monumenti della nostra città, senz' altro il più significativo e identitario, rischia di chiudere al pubblico fino a data da destinarsi. Un colpo al cuore e all' immagine di Livorno. A fine febbraio infatti scade la concessione triennale col Demanio che aveva affidato all' **Autorità Portuale** la gestione del bastione mediceo, salvandolo già allora da chiusura certa, e i sindaci revisori dell' ente (ma anche il Mit) non sono convinti dell' operazione. La notizia è confermata al Tirreno dallo stesso numero uno di palazzo Rosciano, Stefano Corsini. Collegio e Mit mostrano dubbi sulla coerenza contabile dei denari spesi dall' Authority per mantenere aperta e visitabile la struttura. paradisi e corsi /in cronaca.



## Il Tirreno

Livorno

il caso

### Stop del ministero all' Autorità Portuale: rischia di chiudere la Fortezza Vecchia

*A febbraio scade la gestione, per il Mit e i revisori dei conti la gestione dell' antico bastione non spetta a palazzo Rosciano*

Enrico ParadisiLIVORNO. La Fortezza Vecchia, uno dei rari monumenti della nostra città, senz' altro il più significativo e identitario, rischia di chiudere al pubblico fino a data da destinarsi. Un colpo al cuore e all' immagine di Livorno. A fine febbraio infatti scade la concessione triennale col Demanio che con felice artificio aveva affidato all' **Autorità Portuale** la gestione del bastione mediceo, salvandolo già allora da chiusura certa, e i sindaci revisori dell' ente (ma anche in Mit) non sono convinti dell' operazione. La notizia è confermata al Tirreno dallo stesso numero uno di palazzo Rosciano, Stefano Corsini. Collegio e Mit mostrano dubbi sulla coerenza contabile dei denari spesi da un' Authority (si parla di un investimento pari all' 1% del suo bilancio annuale) per mantenere aperta e visitabile la struttura, visto che di mestiere secondo una rigida interpretazione essa dovrebbe occuparsi di tutt' altro. In realtà per l' **Autorità portuale** la Fortezza è il brand strategico del porto di Livorno nonché la futura porta di accesso del nuovo porto crociere (per il quale il gruppo Onorato e Msc si è aggiudicato la gara assumendosi l' obbligo di realizzare 90 milioni di investimenti) alla città e alla Toscana.

COLPO ALL' immagine Siamo dunque di fronte a una vera mazzata per la decantata vocazione turistica di Livorno che, nonostante gli sforzi della nuova amministrazione, ben testimoniati dal successo della mostra organizzata a tempo record su Amedeo Modigliani in occasione del centenario, è rimasta per anni una facciata senza contenuti. fine del degrado Va ricordato che la stessa **Autorità Portuale**, oltre a garantire la restituzione della Fortezza Vecchia alla fruibilità generale, ha avuto anche il merito di tamponare le falle di un' incuria insopportabile e di uno stato di degrado, sedimentati in tristi stagioni di aperture a singhiozzo alternate a lunghe serrate, conflitti di competenze e attribuzioni che ormai sembravano un pallido ricordo e nessuno vorrebbe rivivere, ristrutturando completamente il percorso di visita (che certo andrebbe se possibile migliorato e ampliato) non con discorsi ma con alcune centinaia di migliaia di euro spesi in quattro anni. le palle di cannone Tanto è stato fatto fin qui, ma ci sarebbero diverse opere da completare, così come parti della Fortezza bisognose di un ulteriore restauro. Basti pensare ad esempio al criptoportico che occupa il bastione nord, quello interrato, per tutta la sua lunghezza: si tratta di una galleria, chiusa al pubblico per motivi di sicurezza, in attesa del recupero della volta, che meriterebbe però il prezzo di un biglietto, dato che in passato fungeva da santabarbara e che ospita ancora centinaia di antiche palle di cannone accatastate in vasche a incasso nel pavimento rimaste come sono da qualche secolo. altrove si pagherebbe Oggi l' ingresso è libero e gratuito, anche se ad altre latitudini per vedere fortificazioni sicuramente meno affascinanti e densi di storia, dove non bastano 20 euro solo per entrare, comunità meno distratte hanno creato attorno veri business. A testimoniare come lo sforzo dell' **Autorità portuale** sia stato comunque ben indirizzato non si può non menzionare che sulla Fortezza Vecchia c' è un forte interessamento da parte di grossi soggetti privati che operano nel settore della gestione di beni storici e museali in Italia. Un tassello in più questo che forse fa capire ancor meglio come una questione che dovrebbe interessare culturalmente tutta la città debba essere discussa seriamente a livello "politico" e non possa rimanere confinata





## Il Tirreno

Livorno

---

in una mera partita di bilancio. © RIPRODUZIONE RISERVATA.

## Il Tirreno

Livorno

il presidente corsini

### «È un asset di porto e città: necessaria l' intesa con Comune e Regione Toscana»

«Abbiamo avuto rilievi significativi da parte dei revisori dei conti e anche una presa di posizione abbastanza rigida del Ministero delle Infrastrutture sulla coerenza tra l' azione che facciamo per mantenere la Fortezza Vecchia e i compiti istituzionali dell' **Autorità Portuale**», spiega il presidente Stefano Corsini. «Ancorché noi si sostenga che l' azione è finalizzata ai traffici portuali come biglietto da visita per 900mila crocieristi che ogni sbarcano a Livorno, e che la Fortezza rappresenta un asset che contribuisce sia all' immagine del porto che da elemento di attrazione per i traffici passeggeri, dovremo trovare una strada un po' diversa dal passato - continua Corsini -. Stiamo facendo una serie di azioni con Regione Toscana, Comune, Camera di commercio e alcune società di nostro controllo per organizzare un gruppo che possa in qualche modo far fronte a questa attività in futuro». A Palazzo Rosciano, insomma si sta lavorando affinché la Fortezza non chiuda: «È questione di coerenza tra motivazione e spesa, non possiamo spendere soldi al di fuori delle competenze istituzionali e se ci fanno un' osservazione non possiamo trascurarla, soprattutto se a farla è il ministero vigilante - sottolinea il presidente -. Pur tuttavia riteniamo davvero che la Fortezza rappresenti un asset importantissimo per la città e faremo di tutto perché l' esperienza continui. C' è una grande disponibilità della Regione e questo ci fa sperare in una soluzione positiva». Va detto che se la Fortezza oggi è aperta, è proprio grazie all' Authority che 3 anni fa si assunse l' onere della gestione. «Doveva essere una cosa temporanea, dopo di che tutti sono scappati - ricorda Corsini - Ora cerchiamo di riportarli nella partita». (gc)



# Informazioni Marittime

Livorno

## Contrabbandieri e illeciti doganali, a Livorno si presenta il libro-studio

Con questo appuntamento ripartono i giovedì culturali del Port Center

Giovedì 23 gennaio, a partire dalle ore 17.30, verrà presentato nel **porto** di **Livorno** il volume *Fraudum, contrabbandi e illeciti doganali nel Mediterraneo*. Con questo appuntamento ripartono i giovedì culturali del Port Center, che si svolgeranno tra gennaio e maggio, una volta al mese, nella Palazzina del Capitano. In questa prima occasione intervengono l'autore del libro, il professore associato di Storia Moderna presso l'Università di Genova, Paolo Calcagno, la storica Lucia Frattarelli Fischer e lo studioso Jacopo Pessina (dottorando presso il dipartimento di Storia dell'Università di Pisa). Il **Livorno** Port Center è stato inaugurato nel novembre del 2015 ed è ufficialmente aperto al pubblico dal primo marzo 2016. Il centro educativo-espositivo ha riscosso notevole interesse da parte della cittadinanza e soprattutto delle scuole di ogni ordine e grado dell'area labronica e non solo. L'obiettivo principale del **Livorno** Port Center è aprire "le porte del **porto**" alla città e al territorio, promuovendo e diffondendo la conoscenza delle attività che in esso si svolgono.



## Dogana e nautica da diporto

LIVORNO L'interazione tra Dogana e nautica da diporto è il tema del prossimo incontro dell'International Propeller Club Port of Leghorn che con l'inizio del nuovo anno, riprende la consueta attività. Il tema della serata sarà infatti lo status di Operatore Economico Autorizzato (in acronimo AEO) applicato al settore della nautica da diporto, alla quale parteciperanno rappresentanti dell'Agenzia Dogane e Monopoli che si rivolgeranno al mondo imprenditoriale della nautica. Come Propeller spiega la presidente del Club Maria Gloria Giani Pollastrini siamo assolutamente interessati ad approfondire gli aspetti tecnici di questo quadro normativo doganale perché potrebbe essere la giusta soluzione per auspicabili opportunità di lavoro in questo settore, che rappresenta un importante segmento operativo non solo a Viareggio ma in gran parte della Toscana. Colgo l'occasione, dunque, per ringraziare l'Ing. Roberta de Robertis, direttore centrale dell'Agenzia Dogane e Monopoli, per aver autorizzato la presenza nel panel di due importanti funzionarie della Direzione centrale di Roma, dimostrando grande attenzione all'integrazione tra la Pubblica amministrazione e il mondo del lavoro. Il direttore interregionale dell'Agenzia Dogane e Monopoli per la Toscana, la Sardegna e l'Umbria, Dr. Roberto Chiara ricorda l'importanza, a livello mondiale, del distretto nautico toscano in quanto, in esso, sono presenti i più importanti costruttori di yacht da diporto. In Toscana, inoltre, sono presenti le maggiori aziende specializzate in servizi di alta gamma e nella fornitura di accessori necessari per la costruzione e la manutenzione delle navi da diporto ed è quindi fondamentale essere vicini a questo comparto per la risoluzione delle problematiche, come del resto sempre fa l'Agenzia Dogane e Monopoli. Il panel vedrà gli interventi del Dr. Nicolò Impellizzeri, referente AEO presso l'Ufficio delle Dogane di Livorno, della Dr.ssa Roberta Corsetti, responsabile della posizione organizzativa Sezione traffici di confine e della Dr.ssa Antonella Bianchi, responsabile della posizione organizzativa di elevata responsabilità riguardante l'obbligazione doganale. Dopo i saluti della presidente Giani, i lavori saranno aperti da Roberto Chiara, mentre le conclusioni sono affidate al Dr. Pietro Angelini, direttore generale di NAVIGO.



Interpellanza al sindaco sulla darsena Europa

LIVORNO È stata protocollata nei giorni scorsi negli uffici del comune di Livorno un'interpellanza al sindaco firmata dal gruppo Lega che accende i riflettori su alcune inefficienze in salsa livornese, condite da un pizzico di superficialità e, forse spruzzate con qualche goccia di incompetenza. L'oggetto è abbastanza delicato e potrebbe pregiudicare l'efficienza della costruenda (da gran tempo) darsena o piattaforma Europa, una infrastruttura di cui si parla ormai da una quindicina d'anni, assolutamente essenziale per lo scalo marittimo livornese. Dell'importanza dell'opera che dovrebbe consentire a Livorno di intercettare le grandi porta contenitori che incrociano nel Mediterraneo, si fa da anni un gran parlare senza costruito particolare e lo scorso 28 Novembre, il tema è riemerso in tutta la sua portata quando, presente la ministra delle Infrastrutture e dei Trasporti Paola De Micheli, è stato presentato l'ultimo (per adesso) progetto preliminare della darsena Europa, il cui costo è calcolato in 1,3 miliardi. L'interpellanza presentata dal gruppo di opposizione ha preso ispirazione da un nostro articolo che riportava come il progetto sembri suscitare alcune importanti riserve da parte degli addetti ai lavori, in particolare per quanto riguarda l'angolo acuto previsto fra la nuova banchina del Terminal darsena Europa e quella del terrapieno Ro-Ro/Adm, che renderebbe particolarmente malagevoli le manovre nella cospicua porzione di specchio acqueo compreso in quell'angolo. Se quanto sopra rispondesse a verità si legge nell'interpellanza la funzionalità operativa della grande opera, ritenuta indispensabile per evitare che Livorno rimanga tagliata fuori dai futuri traffici, potrebbe essere pregiudicata. Nel testo viene anche espresso sconcerto per la risposta del presidente dell'AdSp Corsini che, sollecitato recentemente sul tema, si è limitato a dire che per il momento è bene non parlarne o si rischia l'empasse. Per gli interpellanti il presidente, non solo sarebbe a conoscenza del problema, che non ha smentito, ma addirittura ha provato a dribblare la risposta, sostenendo che parlarne in questa fase programmatoria, significherebbe rischiare una stasi. Nel chiedere, infine, se sia più dannoso parlarne oppure andare avanti senza risolvere il problema, gli interpellanti chiedono se di tutto ciò il sindaco, sia a conoscenza e se abbia intenzione di battere un colpo attivandosi per arrivare ad una soluzione, o se come al solito conclude l'interpellanza si va avanti con la speranza di elidere il problema eludendolo.



## Ripartono i giovedì del Livorno Port center

LIVORNO Con domani, 23 Gennaio, riprendono i giovedì del Livorno Port center. Dal primo mese dell'anno e fino a Maggio, una volta al mese, nella Palazzina del Capitano, all'interno della Fortezza Vecchia, verrà organizzata una serie di appuntamenti tematici legati alla storia, alla cultura portuale, all'urbanistica, all'ambiente e alla programmazione strategica. A partire dalle ore 17.30, verrà presentato domani il volume *Fraudum*, contrabbandi e illeciti doganali nel Mediterraneo. Interverranno l'autore del libro, il professore associato di Storia Moderna presso l'Università di Genova, Paolo Calcagno, la storica Lucia Frattarelli Fischer e lo studioso Jacopo Pessina, dottorando presso il dipartimento di Storia dell'Università di Pisa. Inaugurato il 3 Novembre 2015, il Livorno Port center si è ufficialmente aperto al pubblico dal 1° Marzo 2016. Si tratta di un centro educativo-espositivo che ha riscosso notevole interesse da parte della cittadinanza e soprattutto delle scuole di ogni ordine e grado dell'area labronica e non solo. L'obiettivo principale del Livorno Port center è aprire le porte del porto alla città e al territorio, promuovendo e diffondendo la conoscenza delle attività che in esso si svolgono.



# Il Tirreno (ed. Piombino-Elba)

Piombino, Isola d' Elba

nella sede dell' autorità portuale

## Un convegno del Pd su crescita e portualità

PIOMBINO. Un convegno dedicato a «Piombino e i porti toscani, crescita e sviluppo nel contesto globale». L' evento, organizzato dal Partito Democratico, è fissato per oggi alle 15,30 nella sala dell' **Autorità portuale**, alla stazione marittima. A fare gli onori di casa, aprendo di fatto i lavori, il segretario della federazione, Simone De Rosas, il direttore generale di Confetra (la Confederazione dei trasporti e della logistica), Ivano Russo, e Claudio Capuano, dirigente dell' ufficio territoriale del porto di Piombino. Al termine dei primi interventi si svilupperà un dibattito a cui prenderanno parte il consigliere regionale del Pd Gianni Anselmi, il presidente dell' **Autorità portuale** Stefano Corsini, l' ex presidente dell' **Authority** Luciano Guerrieri, Riccardo Breda, presidente della Camera di Commercio della Maremma e del Tirreno, e le confederazioni sindacali. Chiara Braga, parlamentare Pd e responsabile infrastrutture e sviluppo sostenibile nella segreteria dei democratici, chiuderà i lavori del convegno. --

**PIOMBINO**  
**Ricorso di Rimaterìa, il Comune si affida allo studio Traini**  
 L'ampio dibattito - Civiltà e Montegrassi sono contrari - No al raddoppio della clinica nuova fuori per quartiere

**LA SPERANZA DI UNO**  
**Ecco il numero unico per tutte le emergenze intraospedaliere**

**LA SPERANZA DI UNO**  
**«Pannelli fotovoltaici nei parcheggi in Costa Est»**

**LA SPERANZA DI UNO**  
**Un convegno del Pd su crescita e portualità**

## Porto in crescita ma adesso servono più infrastrutture

Anno record per le merci nei container e boom di crocieristi (+49%) Giampieri, presidente Ap: «Sarà decisivo il terminal per grandi navi»

IL REPORT ANCONA Record assoluto nella quantità di merci trasportate nei contenitori e record di crescita per i passeggeri arrivati con le crociere di Msc e di altre compagnie che fanno scalo ad Ancona. I dati presentati ieri sull'attività del Sistema portuale dell'Adriatico Centrale nel 2019 restituiscono l'immagine di un porto dorico in grande ascesa e sempre più al servizio dell'economia del territorio. Porto che però, se vuole continuare a svilupparsi, ha bisogno delle infrastrutture adeguate alle nuove esigenze. L'anno appena trascorso si è chiuso con una crescita del 3% dei passeggeri in transito rispetto al 2018: sono passati da 1.151.266 a 1.189.441, di cui 1.089.332 a bordo di traghetti, diretti soprattutto in Grecia (772.540) e Croazia (218.499). Leader per la Grecia I passeggeri per l'Albania sono stati invece 98.155, un dato però in netta crescita (+8%). «Essere leader nel traffico verso la Grecia è il commento dell'assessore Ida Simonella - vuol dire aprire le porte verso il Medio Oriente». I crocieristi sono stati invece 100.109, ben il 49% in più rispetto al 2018. «Secondo le previsioni, nel 2020 il traffico delle navi da crociera in Italia aumenterà del 2,8% - riferisce il presidente dell' **Autorità**

**Portuale**, Rodolfo Giampieri -. Una grande opportunità per Ancona, inserita sulla rotta delle più importanti compagnie di navigazione del settore, una grande opportunità per lo sviluppo del turismo nelle Marche, che richiede un'infrastruttura adeguata all'attracco delle grandi navi come il nuovo polo crocieristico da realizzare al molo Clementino». Il pontile indisponibile Per quanto invece riguarda il traffico merci, esso ha subito in generale una leggera flessione (si è passati dai 10,8 milioni di tonnellate del 2018 ai 10,7 del 2019) dovuta al 4% delle merci liquide, dovuto alla temporanea indisponibilità (emergenza che si dovrebbe risolvere entro i primi mesi di quest'anno) del pontile utilizzato dalla raffineria Api di Falconara per i prodotti petroliferi. Le merci solide hanno fatto registrare al contrario un +2%, con il punto esclamativo delle merci nei contenitori che hanno toccato la quota record di 1.252.197 tonnellate. «È aumentato l'import (+7%), ma soprattutto l'export (+13%) fa notare Giampieri segno evidente che lo scalo dorico è un porto al servizio delle imprese marchigiane e delle regioni limitrofe, in una fase di ripresa sui mercati internazionali». Tutto questo è avvenuto con una riduzione delle toccate di navi portacontainers (-23%), che hanno aumentato la loro capacità di carico. «Un segnale di come stiano cambiando i fabbisogni del porto dice il segretario generale dell'Ap, Matteo Paroli -. Le imprese si sono già in parte adattate investendo su mezzi e formazione del personale. Noi abbiamo contribuito con la messa in funzione nel 2015 della banchina 26 dopo i lavori di dragaggio e appena la burocrazia ce lo permetterà porteremo il pescaggio a 14 metri dagli attuali 10,5». Nell'area ex Bunge l'Arpam sta provvedendo al collaudo della procedura di bonifica che dovrebbe terminare a giorni e dare il via libera all'acquisizione da parte dell' **Autorità Portuale**, su quella dove si trovavano i silos si stanno facendo prove di carico che dovrebbero terminare l'8 febbraio, mentre per la banchina 27 entro un mese dovrebbe arrivare la sentenza del Tar. Michele Rocchetti © RIPRODUZIONE RISERVATA.

**Ancona**  
www.corriereadriatico.it

**risultati del 2019**

Indice del container	Indice del crocierista	Merchandise
1.252.197 (+7%)	100.109 (+49%)	10.700.000 (-1%)
Container	Crocieristi	Merchandise
711.197 (+7%)	100.109 (+49%)	10.700.000 (-1%)
Import (+7%)	Export (+13%)	Import (+2%)

**Porto in crescita ma adesso servono più infrastrutture**

Anno record per i merci nei container e boom di crocieristi (+49%) Giampieri, presidente Ap: «Sarà decisivo il terminal per grandi navi»

**La sicurezza della navigazione**

**Guardia costiera, 39 ispezioni a bordo e 564 controlli**

**Il traffico merci**

**Il traffico passeggeri**

**Il traffico crocieristico**



### Guardia costiera, 39 ispezioni a bordo e 564 controlli

**ANCONA** Se il porto di Ancona si pone come anello della catena che porta le merci estere verso le imprese del nostro territorio e viceversa, c'è bisogno di un'entità che regoli tali traffici, assicurandosi che tutta avvenga nella massima regolarità e sicurezza. Questa entità è la Guardia Costiera, la cui Direzione Marittima delle Marche si occupa di effettuare controlli nei porti marchigiani di Ancona, Pesaro e San Benedetto, ma anche in quelli abruzzesi di Pescara e Ortona. «Per quanto riguarda le ispezioni delle navi - fa sapere il contrammiraglio Moretti, direttore Marittimo delle Marche - nel 2019 i controlli effettuati sono stati in totale 39, di cui 22 ad Ancona, con due unità detenute». I controlli sui certificati di sicurezza sono stati invece 564, di cui 275 ad Ancona, mentre quelli in ambito portuale riguardanti le attività sulle banchine sono stati 3.639, di cui 1.460 ad Ancona. Quest'anno la Guardia Costiera si è inoltre occupata di controllare la percentuale di zolfo contenuto nel combustibile per uso marittimo delle navi all'interno del porto di Ancona. In questo caso i controlli sono stati 78 (63 documentali e 15 prelievi) e hanno portato all'elevazione di una sanzione. Il tema ambientale è molto caro al presidente dell'Autorità Portuale Rodolfo Giampieri, che ha dichiarato: «Tutto quello che si sta facendo per il porto di Ancona non funzionerà se la crescita non sarà unita alla sostenibilità. Per questo stiamo lavorando passo passo insieme all'Arpam per realizzare tutti i passaggi indispensabili ad affrontare il tema con professionalità, dando risposte concrete». Tra le altre cose c'è al vaglio la possibilità di partecipare a un bando europeo per uno studio di fattibilità sull'elettificazione delle banchine. «Non vogliamo farci trovare impreparati dice Giampieri -, ma finché non ci saranno le navi con le prese adatte e un sistema di distribuzione dell'energia elettrica a costi ragionevoli è inutile fare salti in avanti». m. r. © RIPRODUZIONE RISERVATA.

**Ancona**

**Risultati del 2019**

Categoria	Valore	Variazione
Navate per container	1.541.997	+17%
Navate per ro-ros	1.200.000	+15%
Navate per nautica	1.200.000	+15%
Navate per altri	1.200.000	+15%
Navate per nautica	1.200.000	+15%
Navate per altri	1.200.000	+15%

**Porto in crescita ma adesso servono più infrastrutture**

Anno record per le merci nei container e boom di crocieristi (+40%)  
Giampieri, presidente Ap: «Stai decisivo il terminal per grandi navi»

**La sicurezza della navigazione**

**Guardia costiera, 39 ispezioni a bordo e 564 controlli**

**Il porto di Ancona**

Il porto di Ancona è uno dei porti più importanti dell'Adriatico centrale. Nel 2019 ha registrato un anno record per le merci nei container e un boom di crocieristi (+40%). Il presidente dell'Autorità Portuale Rodolfo Giampieri ha dichiarato: «Stai decisivo il terminal per grandi navi».

**La sicurezza della navigazione**

La Guardia Costiera ha effettuato 39 ispezioni a bordo e 564 controlli nel 2019. I controlli sui certificati di sicurezza sono stati invece 564, di cui 275 ad Ancona.



# Il Resto del Carlino (ed. Ancona)

## Ancona e porti dell'Adriatico centrale

Autorità sistema portuale

### Ancona, record merci in container Nel 2019 tocca quota più 10 %

Record assoluto di merci in container al **porto** di **Ancona** nel 2019: da 1.135.549 a 1.253.197 tonnellate (+10%). Lo dice l' Autorità di sistema portuale del Mare adriatico centrale (Marche e Abruzzo). In totale nei porti di competenza dell' Authority (**Ancona**, Falconara Marittima, Pesaro, San Benedetto del Tronto, Pescara e Ortona) sono aumentati i passeggeri da 1.163.814 a 1.202.973.

**Scatolificio Giorgi, orizzonti Usa**  
La Cartotecnica di Folterino passa di mano: quote di maggioranza azionaria del colosso Usa

**Ancona, record merci in container Nel 2019 tocca quota più 10 %**

**Il Gruppo Ferraro vuole ostentare la certificazione nel Mezzogiorno**

**brahms**  
**XSM**  
**"SIMPLE MIND"**  
LIVE CONCERT

APERTURA PORTE ORE 19.00  
VIA ALDO MORO 61 - CIVITANOVA MARCHE (MC)

PREVENDITE DISPONIBILI SU **cioutickets**

## Il Resto del Carlino (ed. Ancona)

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

### Il porto tra record e burocrazia Banchine elettrificate: via al piano

*Il bilancio del presidente Giampieri per un 2019 senza precedenti e un occhio già rivolto al futuro «Troppo spesso lo sviluppo è frenato da cavilli di procedure infinite». Il rebus delle banchine e dei fondali*

di Pierfrancesco Curzi L' **autorità portuale** chiude il 2019 con un bilancio lusinghiero: in aumento praticamente tutti i settori, dal traffico merci ai passeggeri e addirittura un record storico sulle merci nei container. Soddisfatto il presidente dell' **Autorità portuale** di Ancona, Rodolfo Giampieri, che presentando i dati ha annunciato come il 2020 sarà l' anno della sostenibilità. Cifre a parte, l' anno appena iniziato dovrà essere quello decisivo per lo scalo dorico sul fronte infrastrutturale, tra banchine fuori uso, fondali non sufficienti, aree da acquisire e uno scalo da rivedere per un rilancio deciso verso il futuro. Tra le cause anche la burocrazia: «Per questioni vitali come l' area ex Bunge, la grande Banchina Marche, il raddoppio della Fincantieri, i silos e così via abbiamo avuto e sono tuttora in corso procedure infinite - risponde il capo dell' Authority - A volte sono dei cavilli a rallentare le pratiche, intanto passano settimane, mesi e nulla cambia. Risolvendo quei nodi potremmo disporre di spazi e strutture decisive per il rilancio completo. Sul raddoppio dello stabilimento Fincantieri dovremmo esserci, così come per il contenzioso sulla Banchina Marche e le sentenze del Tar. L' area dei silos verrà liberata entro aprile e sulla Bunge abbiamo avviato un dialogo costruttivo con il nuovo dg, appena nominato». In realtà la questione Bunge sembrava potersi risolvere svariati mesi fa con l' acquisizione dell' area, ma manca la certificazione dell' avvenuta bonifica effettuata dalla multinazionale da parte dell' Arpa. Intanto i tempi si allungano, per l' ex Bunge così come per la banchina 22, i cui lavori di ristrutturazione sembrano infiniti e sono ormai andati ben oltre la scadenza naturale. Banchine che rappresentano un problema per l' **Autorità portuale** e per le varie compagnie che vi operano. Oltre alla 22 c' è il problema della 13, dedicata ai traghetti per la Grecia, non operativa da mesi per problemi strutturali nell' area imbarchi, dove i lavori di sistemazione non sono ancora partiti. E poi i fondali: «Quelli che abbiamo sono a 10,5 metri, ma potrebbero non bastare - aggiunge Giampieri - Stiamo lavorando per portarli a 14 metri, sarebbe importante, i fondi ci sono, serve buon senso a livello istituzionale. Con quei fondali nella zona merci potremmo accogliere i giganti del mare e potenziare in maniera enorme i traffici». Soddisfatta anche l' assessore comunale al porto, Ida Simonella, secondo cui «Ancona ha praticamente raggiunto Ravenna sul Teu (unità misura contenitori, ndr.), mentre fino a qualche anno fa eravamo molto indietro, e il porto romagnolo ha dietro tutta una regione e parte del centro nord. In più siamo diventati leader sul traffico passeggeri per la Grecia». Per la prima volta, infine, l' Ap strizza l' occhio all' elettrificazione delle banchine: «Parteciperemo alla discussione su un progetto in partenariato a livello comunitario per studiare l' eventuale installazione di banchine e una centrale in porto - conferma Giampieri - Per ora siamo in una fase preliminare, i costi di gestione ad oggi sarebbero improponibili, ma l' analisi è partita». © RIPRODUZIONE RISERVATA.



# Il Resto del Carlino (ed. Ancona)

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

LAS CHEDA

## Ecco tutti i numeri della stagione boom

*Dai passeggeri alle merci risultati con segno più per lo scalo dorico*

Tutti col segno più i numeri del **porto di Ancona**, a partire dai passeggeri, aumentati del 3% sfiorando la barriera dell' 1,2 milioni. Crescono i passeggeri verso l' Albania (+8%), mentre sono stabili quelli per Grecia e Croazia, mentre per le crociere il 2019 è stato l' anno del record assoluto: oltre 100mila passeggeri, addirittura +49% rispetto al 2018 quando erano stati appena 67mila e con la prospettiva di crescita costante, fino alla rivoluzione della nuova banchina con terminal alla Rotonda e 120-150 toccate l' anno. passando alle merci, quelle nei contenitori sono aumentate del 10%, un record assoluto con oltre 1,2 milioni di tonnellate, con le esportazioni in aumento del 13% con oltre 700 tonnellate, così come l' import, +7%.



### VOTA L'ANCONETANO DELL'ANNO

Ministra il personaggio che avrà diritto più tagliando

Il tuo preferito è:

Il premio Anconetano dell'Anno viene assegnato ai cittadini di Ancona che si sono distinti nel 2019. Il premio è riservato ai cittadini di Ancona che si sono distinti nel 2019. Il premio è riservato ai cittadini di Ancona che si sono distinti nel 2019.

**La lista dei candidati:**

- Guido Stronati
- Roberto Baricci
- Marco Baricci
- Marco Calchi
- Lorenzo Cazzani Meati
- Elvio Di Francesco
- Giuseppe Giampari
- Angelo Ricciarini
- Sergio Senzani
- Roberto Tognoni
- Ma Togni
- Giulio Vignoli
- Federico Zucchi



## Porto Ancona, record merci container 2019

Record assoluto di merci in container al **porto** di **Ancona** nel 2019: da 1.135.549 a 1.253.197 tonnellate (+10%). E' emerso durante la presentazione ad **Ancona** del rapporto statistico dell' Autorità di sistema portuale del Mare adriatico centrale (Marche e Abruzzo), da parte del presidente Rodolfo Giampieri: "Sono numeri importanti". In totale nei porti di competenza dell' Authority (**Ancona**, Falconara Marittima, Pesaro, San Benedetto del Tronto, Pescara e Ortona) sono transitate merci per 11,8 milioni di tonnellate (stabile) mentre sono aumentati i passeggeri da 1.163.814 a 1.202.973. Sono 1.189.441 quelli sbarcati ad **Ancona** (772.540 dalla Grecia); i crocieristi sfondano quota 100mila (dai 67.031 del 2018 a 100.109 dello scorso anno; +49%). Dallo scalo crescono le esportazioni di merci (+13%) e l' import (+7%). Per il traffico contenitori, **Ancona** raggiunge il terzo proprio miglior risultato assoluto (176.193; +11%) nonostante la diminuzione del numero di toccate (-23%): meno navi ma sempre più grandi.



### Porti: Ancona, nel 2019 record merci in container, +10%

*Adps Mare Adriatico centrale, nel capoluogo 100mila crocieristi*

(ANSA) - **ANCONA**, 22 GEN - Record assoluto di merci in container al **porto** di **Ancona** nel 2019: da 1.135.549 a 1.253.197 tonnellate (+10%). E' emerso durante la presentazione ad **Ancona** del rapporto statistico dell' Autorità di sistema portuale del Mare adriatico centrale (Marche e Abruzzo), da parte del presidente Rodolfo Giampieri: "Sono numeri importanti". In totale nei porti di competenza dell' Authority (**Ancona**, Falconara Marittima, Pesaro, San Benedetto del Tronto, Pescara e Ortona) sono transitate merci per 11,8 milioni di tonnellate (stabile) mentre sono aumentati i passeggeri da 1.163.814 a 1.202.973. Sono 1.189.441 quelli sbarcati ad **Ancona** (772.540 dalla Grecia); i crocieristi sfondano quota 100mila (dai 67.031 del 2018 a 100.109 dello scorso anno; +49%). Dallo scalo crescono le esportazioni di merci (+13%) e l' import (+7%). Per il traffico contenitori, **Ancona** raggiunge il terzo proprio miglior risultato assoluto (176.193; +11%) nonostante la diminuzione del numero di toccate (-23%): meno navi ma sempre più grandi. Complessivamente, invece, nel **porto** del capoluogo marchigiano le merci transitate lo scorso anno sono calate del 4% in particolare a causa della diminuzione di quelle 'liquide' per l' indisponibilità di un pontile utilizzato dalla Raffineria Api di Falconara Marittima per l' imbarco di prodotti petroliferi. Un dato, ha riferito Giampieri, in ripresa da inizio anno. "Sono numeri importanti, ha rimarcato, "che definiscono i porti come infrastrutture al servizio dell' economia" nella "sostenibilità". In particolare "**Ancona**, in un periodo di crisi, ha la fortuna di avere uno scalo internazionale che contribuisce a creare ricchezza". Opportunità che arrivano, ha chiosato, grazie agli imprenditori "principali artefici della crescita", al "fantastico equilibrio tra istituzioni" e alla capacità delle strutture e dell' Authority di dare risposte sempre più puntuali e professionali in una situazione nuova, con cinque porti. Alla presentazione sono intervenuti il direttore marittimo delle Marche e comandante del **porto** di **Ancona**, contrammiraglio Enrico Moretti, l' assessore comunale Ida Simonella e il segretario generale dell' Adsp Matteo Paroli. Nel 2019 la direzione marittima, nei porti interessati, ha eseguito 3.639 controlli in ambito portuale per la sicurezza della navigazione (1.460 ad **Ancona**) e 78 verifiche (una sanzione) sul tenore di zolfo nel combustibile per uso marittimo dei natanti.



## ADSP Adriatico centrale: nel 2019 cresce il traffico. 1,2 mln di passeggeri e 11,8 mln di tonnellate di merci

(FERPRESS) - **Ancona**, 22 GEN - Cresce il traffico dei passeggeri nel 2019 nel sistema portuale dell' Adriatico centrale, che comprende i porti di Pesaro, Falconara Marittima, **Ancona**, San Benedetto del Tronto, Pescara e Ortona. Secondo il "Rapporto statistico 2019 dell' Autorità di sistema portuale del mare Adriatico centrale", presentato oggi in una conferenza stampa nella sede Adsp di **Ancona**, i passeggeri salgono da 1.163.814 a 1.202.973 (+3,4%). È stabile il traffico complessivo delle merci, con 11.804.844 milioni di tonnellate. **Ancona** rimane scalo di riferimento del sistema portuale con quasi 11 milioni di tonnellate di merci e circa 1,2 milioni di passeggeri. Ortona rappresenta il principale scalo abruzzese per il traffico merci, con oltre 1 milione di tonnellate. Pesaro mantiene un traffico passeggeri e di crocieristi di nicchia, con oltre 12.500 passeggeri. **PORTO DI ANCONA**, RECORD STORICO PER MERCI NEI CONTAINER, IN CRESCITA NUMERO DI PASSEGGERI E CROCIERISTI Record storico per il **porto di Ancona** che registra nel 2019 una positiva dinamica del traffico container, segno di un' efficiente competitività dell' infrastruttura e delle imprese, e una leadership nel settore passeggeri rafforzata dall' andamento del traffico delle crociere.

Brilla al **porto di Ancona** il dato delle merci nei contenitori, che passa da 1.135.549 tonnellate del 2018 a 1.252.197 tonnellate del 2019, record assoluto dello scalo con una crescita del +10%. Dinamica fortemente positiva per le esportazioni a 711.707 tonnellate (+13%) dopo due anni consecutivi di flessione. Sale l' import che si attesta sulle 540.490 tonnellate (+7%). Segno evidente che lo scalo dorico è un **porto** al servizio delle imprese marchigiane, abruzzesi e delle regioni limitrofe le quali stanno vivendo una fase di ripresa sui mercati internazionali. Il numero dei TEUS movimentati (unità di misura dei container) passa dai 159.061 del 2018 ai 176.193 del 2019, con un aumento del +11%. Il traffico TEU 2019 rappresenta il terzo miglior risultato assoluto dello scalo. Tutto questo è avvenuto con una riduzione del numero toccate delle navi portacontainers che, nel 2019, è stato di 354 (-17% rispetto al 2018 e -23% rispetto al 2016). Segnale dell' aumentata capacità di carico delle navi che, pur di maggiori dimensioni, possono accedere al **porto di Ancona** grazie alla messa in funzione nel 2015 della banchina 26 con relativi lavori di dragaggio. Un altro segno di una migliore razionalizzazione della catena logistica e gestione del traffico commerciale da parte degli armatori è la tendenza alla diminuzione della movimentazione di TEUS vuoti che scendono dal 27% dei precedenti periodi al 22% del 2019. Più che positivi i numeri delle merci solide alla rinfusa e general-cargo che crescono del +27% passando da 305.169 tonnellate del 2018 a 386.948 tonnellate del 2019. Fra le categorie merceologiche trainanti, c' è lo sbarco dell' alluminio per il fabbisogno delle imprese del territorio regionale. In lieve calo il traffico delle autostrade del mare, con il dato delle merci trasportate su nave traghetto che passa da 4.770.397 tonnellate del 2018 a 4.693.531 tonnellate del 2019 (-2%). Il 38% (circa 1,8 milioni di tonnellate) della merce che viaggia su tir e trailer è collettame, cioè merci di vario tipo trasportate insieme. Seguono i prodotti alimentari, bevande e tabacchi (1,12 milioni di tonnellate, il 24% del totale) e i prodotti dell' agricoltura (704 mila tonnellate, il 15% del totale). Il 78% del traffico merci trasportate su nave traghetto è diretto e/o proviene dai porti greci di Igoumenitsa e Patrasso, il 18% dall' Albania e il 4% dalla Croazia. Il totale del traffico merci nello scalo dorico è stabile fra il 2018 e il 2019, con un valore passato da 10,8 milioni di tonnellate a 10,7 milioni di tonnellate. Un dato che risente del -4% delle merci liquide, passato da 4.607.454 tonnellate del 2018 a





## FerPress

### Ancona e porti dell'Adriatico centrale

---

del pontile utilizzato dalla raffineria Api di Falconara Marittima per l'imbarco dei prodotti petroliferi. Le merci solide (rinfuse + traghetti + containers) ammontano a 6.332.676 tonnellate (+2% rispetto al 2018). Crescono del 3% i passeggeri, i crocieristi aumentano del +49%. I passeggeri transitati nel porto di Ancona sono stati 1.189.441 nel 2019, con una crescita del +3% sul 2018 quando erano 1.151.266. Del totale, 1.089.332 sono stati i passeggeri dei traghetti, dato in sintonia con quello del 2018. Stabile nel 2019 il numero dei passeggeri per la Grecia (772.540) e per la Croazia (218.499). In crescita il numero delle persone che sono transitate sulla direttrice per l'Albania: i passeggeri sono stati 98.155 rispetto ai 90.832 del 2018, con un aumento del +8%. Record di crescita per i passeggeri delle crociere nello scalo dorico. Nel 2019 sono stati 100.109 con un incremento del +49% sul 2018 quando erano 67.031. Un dato decisamente migliore rispetto alla media nazionale di traffico crocieristico dell'11,2% registrata dalla recente analisi sul 2019 di "Ship2Shore". Un mercato in continua crescita, quello delle crociere, nel mondo e in Italia dove l'aumento 2020 del traffico delle navi da crociera è stimato nel +2,8% secondo le previsioni dell'Italian Cruise Watch di "Risposte Turismo". Un'opportunità anche per Ancona, inserita sulla rotta del mare Adriatico delle più importanti compagnie di navigazione del settore, a cominciare da Msc Crociere che per il 2020 ha già confermato la sua presenza nello scalo. Una grande opportunità per lo sviluppo dell'economia e del turismo della città e di tutte le Marche che richiede un'infrastruttura adeguata all'attracco delle navi come il nuovo polo crocieristico da realizzare al molo Clementino. PORTO DI PESARO Cresce il numero totale dei passeggeri nel porto di Pesaro nel 2019. Sono state 12.561 le persone transitate nello scalo, con una crescita dell'8% sul numero dei passeggeri del 2018, che erano 11.631. Positivo l'andamento del traffico estivo per la Croazia, quando è attiva da aprile a settembre la linea passeggeri per raggiungere le spiagge croate di Lussino, isola di Rab e Novalja, con 11.660 passeggeri. Stabile il numero dei crocieristi (901 persone) che, a bordo delle navi Artemis e Arethusa della compagnia "Grand Circle Cruise Line", hanno viaggiato sull'itinerario Venezia, Ravenna, Pesaro, Ortona, Termoli, Monopoli, Otranto e Roccella Ionica e che hanno potuto scoprire la bellezza del territorio pesarese, Urbino, San Marino e alle altre località di pregio anche naturalistico della provincia. PORTO DI ORTONA Ammontano a 1.037.662 tonnellate le merci movimentate nel porto di Ortona, scalo a vocazione rinfusiera e general-cargo, con una lieve crescita del 2% sul 2018 quando le merci erano pari a 1.013.352 tonnellate. Del totale delle merci, esprimono dato più che positivo i prodotti petroliferi raffinati sbarcati (+10%). Andamento molto positivo per i cereali sbarcati che hanno superato le 270 mila tonnellate, in aumento del +19% rispetto al 2018. Continua anche la presenza dei crocieristi, con 971 transiti nel 2019, che arrivano a bordo delle navi Artemis e Arethusa, impegnate nell'itinerario che coinvolge anche il porto di Pesaro. DICHIARAZIONI Rodolfo Giampieri, presidente Autorità di sistema portuale del mare Adriatico centrale "Sicurezza, crescita e sostenibilità, questo l'orizzonte su cui sta lavorando l'Autorità di sistema portuale in collaborazione con tutte le istituzioni di riferimento e gli operatori portuali. I dati sono molto positivi e confermano che i porti del sistema sono infrastrutture al servizio dell'economia. I numeri sono molto interessanti e in crescita, sia dal punto di vista delle merci sia dei passeggeri". Per il porto di Ancona, ha sottolineato Giampieri, "si è raggiunto il record assoluto di traffico delle merci nei container, con una crescita delle esportazioni del 13% e delle importazioni del 7%. Abbiamo la conferma dell'importanza di Ancona come porto passeggeri al centro dell'Adriatico e della Macroregione Adriatico Ionica, con quasi 1,2 milioni di passeggeri, e soprattutto del rilievo dello scalo a livello di crocieristi con una crescita del 49%, un forte segnale e un forte sostegno al turismo. Il nostro obiettivo 2020 è essere ancora più competitivi e sostenibili". Matteo Paroli, segretario generale Autorità di sistema portuale del mare Adriatico centrale "Il mondo del lavoro portuale sta andando decisamente verso professionalità specializzate, con i porti che offrono sempre più occupazione di qualità. La totalità delle imprese portuali, sia ad Ancona sia ad Ortona, sta investendo sia sotto il profilo dei mezzi operativi sia nel campo degli organici e delle competenze professionali. Su questa linea, l'Autorità di

sistema portuale sta approfondendo queste esigenze di specializzazione nell' ambito dello studio del Piano di fabbisogno dell' organico del porti di sistema che è in corso di costante evoluzione e che ha lo scopo di assistere e affiancare



le aziende nel campo della formazione del personale. Questi sforzi e queste attenzioni hanno consentito al porto di Ancona di incrementare dell' 11%, rispetto all' annualità precedente, il numero dei contenitori movimentati a fronte di una riduzione del -17% delle navi commerciali attraccate: navi più grandi hanno ovviamente richiesto manodopera specializzata e mezzi di sbarco idonei alle nuove caratteristiche dimensionali delle unità navali". Contrammiraglio Enrico Moretti, direttore Marittimo delle Marche e comandante del porto di Ancona "L' attività svolta dalle Capitanerie di Porto Guardia Costiera nei porti dell' Autorità di sistema portuale dell' Adriatico centrale ha assicurato la sicurezza e la regolarità dei traffici marittimi. Nel 2019 molto intensa è stata l' attività del Corpo riferita agli aspetti di sicurezza portuale, alcuni dei quali sono stati assicurati anche mediante l' emanazione di specifiche ordinanze, fra tutte piace ricordare quella che istituisce nuovi schemi di separazione del traffico navale in entrata/uscita dal porto dorico". Fra gli interventi, ha aggiunto il Contrammiraglio Moretti, "piace evidenziare l' attività di controllo sul rispetto della normativa in materia di emissioni in atmosfera da parte delle navi ormeggiate in porto, e ciò sia per verificare il rispetto della normativa vigente sia, da parte delle compagnie di navigazione che lo avevano sottoscritto, dell' accordo volontario denominato Ancona Blu Agreement. In conclusione, nel 2019 sono stati raggiunti risultati lusinghieri, per i quali ringrazio sia tutti i colleghi dei porti ricompresi nell' Autorità di sistema portuale del medio Adriatico sia i servizi tecnico nautici che in operano in questi porti". Ida Simonella, assessore al Porto del Comune di Ancona "I dati molto lusinghieri confermano, per Ancona, il ruolo di porto gateway per l' economia delle Marche e delle province limitrofe. Abbiamo sempre parlato, in questi tempi, dello sviluppo della cantieristica e adesso cogliamo gli ottimi risultati nei traffici mercantili e commerciali. Un pezzo di porto garantisce sviluppo delle attività degli operatori e introiti aggiuntivi per l' Autorità di sistema portuale. Il traffico container segna anche un risultato storico che ci avvicina moltissimo ai dati di Ravenna, per anni leader indiscusso dei traffici nel medio Adriatico. La forte ripresa del traffico dei traghetti ci racconta qual è la vera specializzazione internazionale dello scalo, la cifra di un porto di valenza europea, che collega la Ue con i Balcani e l' Oriente e che certifica Ancona come porto Core, snodo delle infrastrutture continentali".

## Informare

### Ancona e porti dell'Adriatico centrale

## Il porto di Ancona ha chiuso il 2019 con un record del traffico containerizzato

Stabile il dato complessivo delle merci movimentate. Il **porto** di **Ancona** ha chiuso il 2019 con un traffico di 10,77 milioni di tonnellate rispetto a 10,82 milioni nell'anno precedente, con una lieve flessione determinata dalla riduzione del -2% delle merci trasportate alle autostrade del mare che sono ammontate a 4,69 milioni di tonnellate e dalla contrazione delle rinfuse liquide che si sono attestate a 4,43 milioni di tonnellate per un calo del -4% in parte dovuta - ha specificato l'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale - alla temporanea indisponibilità del pontile utilizzato dalla raffineria Api di Falconara Marittima per l'imbarco dei prodotti petroliferi. Lo scorso anno il **porto** dorico ha invece stabilito il proprio nuovo record storico di traffico containerizzato con 1,25 milioni di tonnellate (+10%) grazie - ha spiegato l'ente portuale - ad una dinamica fortemente positiva per le esportazioni che hanno totalizzato 712mila tonnellate (+13%) dopo due anni consecutivi di flessione, ma anche all'import che è stato di 540mila tonnellate (+7%). In termini di contenitori da 20' movimentati, nel 2019 il traffico containerizzato è stato pari a 176.193 teu (+11%), dato che rappresenta il terzo miglior risultato assoluto dello scalo. L'authority ha precisato che ciò è avvenuto con una riduzione del numero toccate delle navi portacontainer che nel 2019 è stato di 354 (-17% rispetto al 2018 e -23% rispetto al 2016), segnale dell'aumentata capacità di carico delle navi che, pur di maggiori dimensioni, possono accedere al **porto** di **Ancona** grazie alla messa in funzione nel 2015 della banchina 26 con relativi lavori di dragaggio. L'AdSP ha evidenziato che un altro segno di una migliore razionalizzazione della catena logistica e gestione del traffico commerciale da parte degli armatori è la tendenza alla diminuzione della movimentazione di teu vuoti che è scesa dal 27% dei precedenti periodi al 22% del 2019. Infine sono stati più che positivi anche i numeri delle merci solide alla rinfusa e convenzionali che sono cresciute del +27% a 387mila tonnellate. Fra le categorie merceologiche trainanti, c'è lo sbarco dell'alluminio per il fabbisogno delle imprese del territorio regionale. Lo scorso anno i passeggeri transitati nel **porto** di **Ancona** sono stati 1,19 milioni, con un rialzo del +3%. Del totale, 1,09 milioni sono stati i passeggeri dei traghetti, dato analogo quello del 2018: stabile è risultato il numero dei passeggeri per la Grecia (772mila) e per la Croazia (218mila); in crescita il numero delle persone che sono transitate sulla direttrice per l'Albania pari a 98mila unità (+8%). Nel 2019 i passeggeri delle crociere sono stati 100mila (+49%). Nel 2019 è cresciuto anche il numero totale dei passeggeri nel **porto** di Pesaro, anch'esso amministrato dall'AdSP: sono state 12.561 le persone transitate nello scalo, con una crescita del +8%, e stabile è risultato il numero dei crocieristi (901 persone). Quanto al **porto** di Ortona, anch'esso nella giurisdizione dell'AdSP, lo scorso anno ha movimentato 1,04 milioni di tonnellate di merci (+2%). In decisa crescita sia i prodotti petroliferi raffinati sbarcati (+10%) che i cereali sbarcati (+19%). Continua anche la presenza dei crocieristi, con 971 transiti nel 2019. Complessivamente nel 2019 l'intero sistema portuale dell'Adriatico Centrale, che comprende i porti di Pesaro, Falconara Marittima, **Ancona**, San Benedetto del Tronto, Pescara e Ortona, ha movimentato 11,8 milioni di tonnellate di merci così come nell'anno precedente e 1,20 milioni di passeggeri (+3,4%). «I dati - ha commentato il presidente dell'AdSP, Rodolfo Giampieri - sono molto positivi e confermano che i porti del sistema sono infrastrutture al servizio dell'economia. I numeri sono molto interessanti e in crescita, sia dal punto di vista delle merci sia dei passeggeri».





## Messaggero Marittimo

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

### Ancona: record di merci in container nel 2019

ANCONA Ancona ha stabilito il record di merci in container movimentate nel porto durante il 2019. Ma cresce anche il traffico passeggeri nel sistema portuale dell'Adriatico centrale, che comprende i porti di Pesaro, Falconara Marittima, Ancona, San Benedetto del Tronto, Pescara e Ortona. Secondo il Rapporto statistico 2019 dell'Autorità di Sistema portuale del Mare Adriatico centrale, presentato oggi in una conferenza stampa nella sede **Adsp** di Ancona, si registra una positiva dinamica del traffico container, segno di un'efficiente competitività dell'infrastruttura e delle imprese, e una leadership nel settore passeggeri rafforzata dall'andamento del traffico delle crociere. I passeggeri salgono da 1.163.814 a 1.202.973 (+ 3,4%). Ed è stabile il traffico complessivo delle merci, con 11.804.844 milioni di tonnellate. Merci in contenitori Brilla al porto di Ancona il dato delle merci nei contenitori, che passa da 1.135.549 tonnellate del 2018 a 1.252.197 tonnellate del 2019, record assoluto dello scalo con una crescita del + 10%. Con un forte incremento delle esportazioni a 711.707 tonnellate (+ 13%) dopo due anni consecutivi di flessione. Sale l'import che si attesta sulle 540.490 tonnellate (+ 7%). Segno evidente che lo scalo dorico è un porto al servizio delle imprese marchigiane, abruzzesi e delle regioni limitrofe le quali stanno vivendo una fase di ripresa sui mercati internazionali. Il numero dei teu movimentati passa dai 159.061 del 2018 ai 176.193 del 2019, con un aumento dell'11%. Il traffico teu 2019 rappresenta il terzo miglior risultato assoluto dello scalo. Tutto questo è avvenuto con una riduzione del numero toccate delle navi portacontainers che, nel 2019, è stato di 354 (- 17% rispetto al 2018 e 23% rispetto al 2016). Segno dell'aumentata capacità di carico delle navi che, pur di maggiori dimensioni, possono accedere al porto di Ancona grazie alla messa in funzione nel 2015 della banchina 26 con relativi lavori di dragaggio. Un altro segno di una migliore razionalizzazione della catena logistica e gestione del traffico commerciale da parte degli armatori è la tendenza alla diminuzione della movimentazione di teu vuoti che scendono dal 27% dei precedenti periodi al 22% del 2019. Più che positivi i numeri delle merci solide alla rinfusa e general-cargo che crescono del +27% passando da 305.169 tonnellate del 2018 a 386.948 tonnellate del 2019. Fra le categorie merceologiche trainanti, c'è lo sbarco dell'alluminio per il fabbisogno delle imprese del territorio regionale. Autostrade del mare In lieve calo il traffico delle Autostrade del mare, con il dato delle merci trasportate su nave traghetto che passa da 4.770.397 tonnellate del 2018 a 4.693.531 tonnellate del 2019 (- 2%). Il 38% (circa 1,8 milioni di tonnellate) della merce che viaggia su tir e trailer è collettame, cioè merci di vario tipo trasportate insieme. Seguono i prodotti alimentari, bevande e tabacchi (1,12 milioni di tonnellate, il 24% del totale) e i prodotti dell'agricoltura (704 mila tonnellate, il 15% del totale). Il 78% del traffico merci trasportate su nave traghetto è diretto e/o proviene dai porti greci di Igoumenitsa e Patrasso, il 18% dall'Albania e il 4% dalla Croazia. Il totale del traffico merci nello scalo dorico è stabile fra il 2018 e il 2019, con un valore passato da 10,8 milioni di tonnellate a 10,7 milioni di tonnellate. Un dato che risente del -4% delle merci liquide, passato da 4.607.454 tonnellate del 2018 a 4.434.506 tonnellate del 2019, con una diminuzione in parte dovuta alla temporanea indisponibilità del pontile utilizzato dalla raffineria Api di Falconara Marittima per l'imbarco dei prodotti petroliferi. Le merci solide (rinfuse + traghetti + containers) ammontano a 6.332.676 tonnellate (+2% rispetto al 2018). Ancona rimane scalo di riferimento del sistema portuale con quasi 11 milioni di tonnellate di merci e circa 1,2 milioni di passeggeri. Ortona rappresenta il principale scalo abruzzese per il traffico merci, con oltre 1 milione di tonnellate. Pesaro mantiene un

The screenshot shows the website interface for 'Messaggero Marittimo'. At the top, there is a navigation bar with 'Messaggero Marittimo.it' and a search icon. Below the navigation bar, the main headline reads 'Ancona: record di merci in container nel 2019'. Underneath the headline, there is a sub-headline 'Aumenta anche il traffico passeggeri e di crociéristi' and a byline 'di Massimo Belli'. The article text is partially visible, starting with 'ANCONA - Ancona ha stabilito il record di merci in container movimentate nel porto durante il 2019...'. To the right of the article, there is a sidebar with a newsletter sign-up form and a section titled 'ULTIME POPOLARI VIDEO' with several small thumbnail images and titles.

traffico passeggeri e di crocieristi di nicchia, con oltre 12.500 passeggeri. Crescono del 3% i passeggeri,

---



## Messaggero Marittimo

### Ancona e porti dell'Adriatico centrale

---

i crocieristi aumentano del +49% I passeggeri transitati nel porto di Ancona sono stati 1.189.441 nel 2019, con una crescita del 3% sul 2018 quando erano 1.151.266. Del totale, 1.089.332 sono stati i passeggeri dei traghetti, dato in sintonia con quello del 2018. Stabile nel 2019 il numero dei passeggeri per la Grecia (772.540) e per la Croazia (218.499). In crescita il numero delle persone che sono transitate sulla direttrice per l'Albania: i passeggeri sono stati 98.155 rispetto ai 90.832 del 2018, con un aumento dell' 8%. Record di crescita per i passeggeri delle crociere nello scalo dorico. Nel 2019 sono stati 100.109 con un incremento del 49% sul 2018 quando erano 67.031. Un dato decisamente migliore rispetto alla media nazionale di traffico crocieristico dell'11,2%. Un mercato in continua crescita, quello delle crociere, nel mondo e in Italia dove l'aumento 2020 del traffico delle navi da crociera è stimato nel + 2,8% secondo le previsioni dell'Italian Cruise Watch di Risposte Turismo. Un'opportunità anche per Ancona, inserita sulla rotta del mare Adriatico delle più importanti compagnie di navigazione del settore, a cominciare da Msc Crociere che per il 2020 ha già confermato la sua presenza nello scalo. Una grande opportunità per lo sviluppo dell'economia e del turismo della città e di tutte le Marche che richiede un'infrastruttura adeguata all'attracco delle navi come il nuovo polo crocieristico da realizzare al molo Clementino. PORTO DI PESARO Cresce il numero totale dei passeggeri nel porto di Pesaro nel 2019. Sono state 12.561 le persone transitate nello scalo, con una crescita dell'8% sul numero dei passeggeri del 2018, che erano 11.631. Positivo l'andamento del traffico estivo per la Croazia, quando è attiva da aprile a settembre la linea passeggeri per raggiungere le spiagge croate di Lussino, isola di Rab e Novalja, con 11.660 passeggeri. Stabile il numero dei crocieristi (901 persone) che, a bordo delle navi Artemis e Arethusa della compagnia Grand Circle Cruise Line, hanno viaggiato sull'itinerario Venezia, Ravenna, Pesaro, Ortona, Termoli, Monopoli, Otranto e Roccella Ionica e che hanno potuto scoprire la bellezza del territorio pesarese, Urbino, San Marino e alle altre località di pregio anche naturalistico della provincia. PORTO DI ORTONA Ammontano a 1.037.662 tonnellate le merci movimentate nel porto di Ortona, scalo a vocazione rinfusiera e general-cargo, con una lieve crescita del 2% sul 2018 quando le merci erano pari a 1.013.352 tonnellate. Del totale delle merci, esprimono dato più che positivo i prodotti petroliferi raffinati sbarcati (+ 10%). Andamento molto positivo per i cereali sbarcati che hanno superato le 270 mila tonnellate, in aumento del + 19% rispetto al 2018. Continua anche la presenza dei crocieristi, con 971 transiti nel 2019, che arrivano a bordo delle navi Artemis e Arethusa, impegnate nell'itinerario che coinvolge anche il porto di Pesaro. Il presidente Rodolfo Giampieri Il presidente dell'AdSp, Rodolfo Giampieri, ha così commentato i brillanti risultati: Sicurezza, crescita e sostenibilità, questo l'orizzonte su cui sta lavorando l'Autorità di Sistema portuale in collaborazione con tutte le istituzioni di riferimento e gli operatori portuali. I dati sono molto positivi e confermano che i porti del sistema sono infrastrutture al servizio dell'economia. I numeri sono molto interessanti e in crescita, sia dal punto di vista delle merci sia dei passeggeri. Per il porto di Ancona, ha sottolineato Giampieri, si è raggiunto il record assoluto di traffico delle merci nei container, con una crescita delle esportazioni del 13% e delle importazioni del 7%. Abbiamo la conferma dell'importanza di Ancona come porto passeggeri al centro dell'Adriatico e della Macroregione Adriatico Ionica, con quasi 1,2 milioni di passeggeri, e soprattutto del rilievo dello scalo a livello di crocieristi con una crescita del 49%, un forte segnale e un forte sostegno al turismo. Il nostro obiettivo 2020 è essere ancora più competitivi e sostenibili. Il segretario generale Matteo Paroli Il segretario generale dell'Authority, Matteo Paroli, ha invece sottolineato che Il mondo del lavoro portuale sta andando decisamente verso professionalità specializzate, con i porti che offrono sempre più occupazione di qualità. La totalità delle imprese portuali, sia ad Ancona sia ad Ortona, sta investendo sia sotto il profilo dei mezzi operativi sia nel campo degli organici e delle competenze professionali. Su questa linea, l'AdSp sta approfondendo queste esigenze di specializzazione nell'ambito dello studio del Piano di fabbisogno dell'organico dei porti di sistema che è in corso di costante evoluzione e che ha lo scopo di assistere e affiancare le aziende nel campo della formazione del personale. Questi sforzi e queste attenzioni hanno

consentito al porto di Ancona di incrementare dell'11%, rispetto all'annualità precedente, il numero dei contenitori movimentati a fronte di una riduzione del 17% delle navi commerciali attraccate: navi più grandi hanno ovviamente richiesto manodopera specializzata e mezzi di sbarco idonei alle nuove caratteristiche dimensionali



## Messaggero Marittimo

### Ancona e porti dell'Adriatico centrale

---

delle unità navali. Il comandante del porto Enrico Moretti Il direttore Marittimo delle Marche e comandante del porto di Ancona, contrammiraglio Enrico Moretti, durante la conferenza stampa ha evidenziato che l'attività svolta dalle Capitanerie di Porto Guardia Costiera nei porti dell'AdSp dell'Adriatico centrale ha assicurato la sicurezza e la regolarità dei traffici marittimi. Nel 2019 molto intensa è stata l'attività del Corpo riferita agli aspetti di sicurezza portuale, alcuni dei quali sono stati assicurati anche mediante l'emanazione di specifiche ordinanze, fra tutte piace ricordare quella che istituisce nuovi schemi di separazione del traffico navale in entrata/uscita dal porto dorico. Fra gli interventi, ha aggiunto il Contrammiraglio Moretti, piace evidenziare l'attività di controllo sul rispetto della normativa in materia di emissioni in atmosfera da parte delle navi ormeggiate in porto, e ciò sia per verificare il rispetto della normativa vigente sia, da parte delle compagnie di navigazione che lo avevano sottoscritto, dell'accordo volontario denominato Ancona Blu Agreement. In conclusione, nel 2019 sono stati raggiunti risultati lusinghieri, per i quali ringrazio sia tutti i colleghi dei porti ricompresi nell'Autorità di sistema portuale del medio Adriatico sia i servizi tecnico nautici che in operano in questi porti. Ida Simonella, assessore al Porto del Comune di Ancona Anche l'assessore al Porto del Comune di Ancona, Ida Simonella, ha parlato di dati molto lusinghieri che confermano, per Ancona, il ruolo di porto gateway per l'economia delle Marche e delle province limitrofe. Abbiamo sempre parlato, in questi tempi, dello sviluppo della cantieristica e adesso cogliamo gli ottimi risultati nei traffici mercantili e commerciali. Un pezzo di porto garantisce sviluppo delle attività degli operatori e introiti aggiuntivi per l'Autorità di sistema portuale. Il traffico container segna anche un risultato storico che ci avvicina moltissimo ai dati di Ravenna, per anni leader indiscusso dei traffici nel medio Adriatico. La forte ripresa del traffico dei traghetti ci racconta qual è la vera specializzazione internazionale dello scalo, la cifra di un porto di valenza europea, che collega la Ue con i Balcani e l'Oriente e che certifica Ancona come porto Core, snodo delle infrastrutture continentali.

## Nuovo primato storico per il traffico containerizzato raggiunto dal porto di Ancona

Il 2019 del sistema portuale dell'Adriatico centrale, che comprende i porti di Pesaro, Falconara Marittima, Ancona, San Benedetto del Tronto, Pescara e Ortona, si è chiuso con una significativa crescita dei passeggeri e dei traffici containerizzati. A renderlo noto è stata la stessa port authority adriatica rivelando che i passeggeri sono saliti da 1.163.814 a 1.202.973 (+3,4%) mentre stabile risulta il traffico complessivo delle merci, con 11.804.844 milioni di tonnellate. Ancona rimane ovviamente scalo di riferimento del sistema portuale con quasi 11 milioni di tonnellate di merci e circa 1,2 milioni di passeggeri. Ortona rappresenta il principale scalo abruzzese per il traffico merci, con oltre 1 milione di tonnellate. Lo scalo del capoluogo marchigiano brilla in particolare per il dato delle merci in contenitori, che passa da 1.135.549 tonnellate del 2018 a 1.252.197 tonnellate del 2019, record assoluto dello scalo con una crescita del +10%. Dinamica fortemente positiva per le esportazioni a 711.707 tonnellate (+13%) dopo due anni consecutivi di flessione. Sale l'import che si attesta sulle 540.490 tonnellate (+7%). Segno evidente che lo scalo dorico è un porto al servizio delle imprese marchigiane,

abruzzesi e delle regioni limitrofe le quali stanno vivendo una fase di ripresa sui mercati internazionali. Il numero dei TEeu movimentati passa dai 159.061 del 2018 ai 176.193 del 2019, con un aumento del +11% (terzo miglior risultato assoluto dello scalo). Tutto questo è avvenuto con una riduzione del numero toccate delle navi portacontainer che, nel 2019, è stato di 354 (-17% rispetto al 2018 e -23% rispetto al 2016). Segnale dell'aumentata capacità di carico delle navi che, seppur di maggiori dimensioni, possono accedere al porto di Ancona grazie alla messa in funzione nel 2015 della banchina 26 con relativi lavori di dragaggio spiega la port authority. Più che positivi i numeri delle merci solide alla rinfusa e general-cargo che crescono del +27% passando da 305.169 tonnellate del 2018 a 386.948 tonnellate del 2019. Fra le categorie merceologiche trainanti, c'è lo sbarco dell'alluminio per il fabbisogno delle imprese del territorio regionale. In lieve calo il traffico delle autostrade del mare, con il dato delle merci trasportate su nave traghetto che passa da 4.770.397 tonnellate del 2018 a 4.693.531 tonnellate del 2019 (-2%). Il 38% (circa 1,8 milioni di tonnellate) della merce che viaggia su tir e trailer è collettame, cioè merci di vario tipo trasportate insieme. Seguono i prodotti alimentari, bevande e tabacchi (1,12 milioni di tonnellate, il 24% del totale) e i prodotti dell'agricoltura (704 mila tonnellate, il 15% del totale). Il 78% del traffico merci trasportate su nave traghetto è diretto e/o proviene dai porti greci di Igoumenitsa e Patrasso, il 18% dall'Albania e il 4% dalla Croazia. Il totale del traffico merci nello scalo dorico è stabile fra il 2018 e il 2019, con un valore passato da 10,8 milioni di tonnellate a 10,7 milioni di tonnellate. Un dato che risente del -4% delle merci liquide, passato da 4.607.454 tonnellate del 2018 a 4.434.506 tonnellate del 2019, con una diminuzione in parte dovuta alla temporanea indisponibilità del pontile utilizzato dalla raffineria Api di Falconara Marittima per l'imbarco dei prodotti petroliferi. Le merci solide (rinfuse + traghetti + containers) ammontano a 6.332.676 tonnellate (+2% rispetto al 2018). I passeggeri transitati infine nel porto di Ancona sono stati 1.189.441 nel 2019, con una crescita del +3% sul 2018 quando erano 1.151.266. Del totale, 1.089.332 sono stati i passeggeri dei traghetti, dato in sintonia con quello del 2018. Stabile nel 2019 il numero dei passeggeri per la Grecia (772.540) e per la Croazia (218.499). In crescita il numero delle persone che sono transitate sulla direttrice per l'Albania: i passeggeri sono stati 98.155 rispetto ai 90.832 del 2018, con un aumento del +8%. Per quanto riguarda invece il porto di Ortona ammontano a 1.037.662 tonnellate le merci movimentate in questo scalo a vocazione rinfusiera e general-cargo, con





erano pari a 1.013.352 tonnellate. Del totale delle merci, esprimono dato più che positivo i prodotti petroliferi raffinati sbarcati (+10%). Andamento molto positivo per i cereali sbarcati che hanno superato le 270 mila tonnellate, in aumento del +19% rispetto al 2018.

## **Guerra delle banane, i giudici danno ragione al Cfft**

PORTO Nell' ormai famosa guerra delle banane nel porto di Civitavecchia c' è un vincitore. Almeno al momento, per il Tar del Lazio è il Civitavecchia Fruit Forrest Terminal. Secondo i giudici del Tribunale amministrativo, infatti, l' Autorità di **sistema portuale** non ha sbagliato a consentire di movimentare container su banchine pubbliche ad un' impresa ex articolo 16 autorizzata per merce convenzionale. Una sentenza quella della terza sezione del Tar mette fine ad un contenzioso tra Cfft e Roma terminal container che andava avanti da oltre due anni a suon di ricorsi. Come questo, che era stato presentato dal terminalista del gruppo Msc nei confronti dell' Autorità **portuale** per aver autorizzato il Cfft con vari provvedimenti a caricare/scaricare sulle banchine pubbliche, in special modo la 24 e 25 sud, i container di Chiquita-Maersk contenenti la frutta, soprattutto banane, destinata ai magazzini referer della stessa società a ciglio banchina. «Sono contento di questo epilogo ha commentato ieri a caldo l' amministratore delegato della società italo-belga, Steven Clerckx per tutta la nostra squadra che ha continuato a lavorare nonostante il clima di incertezza e per tutto il porto. Ora non avremo più timore a operare sulle banchine pubbliche. Stavolta il mondo giuridico ha dato sicurezza al lavoro. Adesso c' è da aspettare il possibile appello da parte di Rtc anche se, a detta dei nostri legali, la sentenza è chiara». Per i giudici che hanno rigettato (condannando Rtc al pagamento delle spese processuali) il ricorso del terminalista, gli ampliamenti autorizzativi via via concessi al Cfft non costituiscono una «variazione sostanziale» della situazione preesistente all' avvio da parte della società del traffico container, «poiché lo scopo dell' autorizzazione e l' estensione dell' area in concessione sono rimasti inalterati non è possibile affermare che vi sia stato quel radicale mutamento dell' attività concessa ipotizzato da Rtc». Per il Tar il container, infatti, «come correttamente osservato dall' Adsp, non costituisce una categoria funzionale e/o merceologica, ma un mero strumento o meglio una modalità operativa per la movimentazione sia verticale sia orizzontale della merce», per cui risulta «legittimo che un' impresa autorizzata ai sensi dell' art.16 svolga operazioni portuali relative a prodotti ortofrutticoli trasportati in container refrigerati, su banchine ad uso pubblico». Una sentenza che potrebbe avere ripercussioni anche su altri scali dove sono presenti contenziosi simili. «Anche stavolta commenta il vice presidente del Cfft, Sergio Serpente Civitavecchia ha fatto da apripista in quella che è una vittoria per noi e per tutti gli articoli 16. Peccato che abbiamo dovuto attendere due anni che le regole vincessero sull' arroganza, due anni in cui si è lavorato in un clima di incertezza, ma nei quali il Cfft ha continuato ad investire certo di stare dalla parte della legge». Ma i vertici del Civitavecchia Fruit Forrest terminal prima di parlare di vittoria completa vogliono aspettare l' esito di un altro ricorso: quello presentato dalla società italo belga contro l' ordinanza 28 di Molo Vespucci che interdiceva lo scarico della frutta in container sulle banchine pubbliche. Cristina Gazzellini © RIPRODUZIONE RISERVATA.



## La Provincia di Civitavecchia

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

### Guerra delle banane: respinto il ricorso di Rtc

*Il Tar conferma la legittimità delle operazioni svolte da Cfft e delle autorizzazioni concesse dall' Adsp*

CIVITAVECCHIA Una sentenza decisa, che lascia pochissimo spazio all'interpretazione. Una sentenza che, per molti, è destinata a fare scuola a livello di portualità nazionale. Questa la lettura della decisione, arrivata dopo ben due anni, del Tar del Lazio su quella che è stata definita la guerra delle banane. La terza sezione del tribunale amministrativo ha infatti respinto il ricorso della Roma Terminal Container (autorizzata ex art.18 ndr), confermando la legittimità delle iniziative intraprese nel tempo dall'**Autorità portuale** per consentire a consentito a Civitavecchia Fruit&Forest Terminal (impresa **portuale** ex articolo 16) di scaricare e caricare sulle banchine pubbliche i container, ed in particolare quelli di Chiquita-Maersk, contenenti la frutta destinata al proprio magazzino. È stato quindi evidenziato il corretto operato Cfft. «Siamo molto contenti ha sottolineato il manager della società Steven Clerckx perché sono stati bocciati tutti i punti contestati. Una vittoria per la nostra squadra, certo, ma soprattutto per il porto. Possiamo continuare a lavorare come stiamo facendo da quindici anni a questa parte». Perché, al di là di un appello che appare scontato da parte di Rtc al Consiglio di Stato, la sentenza stabilisce chiaramente che un'impresa autorizzata ai sensi dell'articolo 16 della Legge 84/1994 può operare sulle banchine pubbliche. «Non esistono solo gli articoli 18 ha ricordato il vicepresidente di Cfft Sergio Serpente oggi è stata difesa la forza degli articoli 16, ed il loro operato». Nel dispositivo viene innanzitutto chiarita la natura dei container, non una categoria funzionale e/o merceologica, ma un mero strumento, una modalità operativa per la movimentazione sia verticale sia orizzontale della merce. Per cui risulta legittimo e conforme alla pianificazione **portuale** che un'impresa autorizzata ai sensi dell'articolo 16 della Legge 84/1994 svolga operazioni portuali relative a prodotti ortofrutticoli trasportati in container refrigerati, su banchine ad uso pubblico, ovvero le 23, 24 e 25 sud. Non è possibile ritenere si legge ancora che la Cfft e l'Adsp abbiano dato luogo ad uno schema atipico o elusivo della disciplina di settore. Non si rinvengono palesi profili di erroneità, macroscopiche illogicità o sviamento o evidenti e gravi errori di valutazione dell'Authority. Giudicati inammissibili i ricorsi, i giudici hanno dato condannato Rtc al pagamento delle spese di giudizio nei confronti di Cfft e Adsp. «Per quanto ci riguarda hanno commentato soddisfatti da Cfft viene riconosciuta la nostra serietà. Non si può mettere in discussione tutto per l'arroganza di alcuni. Ci dispiace che si sia perso questo tempo». Eppure la società, nonostante quella che per Clerckx è stata un'ombra sulle nostre attività ha continuato ad investire e credere nel porto, andando a rilevare anche la piattaforma logistica. Ora si attende la sentenza sul contro-ricorso presentato dalla Cfft.



### AdSP MTCS: Audizione delle parti sociali per l' istituzione della Zona Logistica Semplificata

Civitavecchia - Si è tenuta questa mattina l' Audizione delle parti sociali che, per la prima volta, hanno partecipato agli incontri del Gruppo di Lavoro per l' istituzione della Zona Logistica Semplificata nei porti del Network laziale. Al tavolo, presieduto dal Presidente dell' **Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale**, **Francesco Maria di Majo**, erano presenti i rappresentanti territoriali di tutte le sigle sindacali: Cgil, Cisl, Uil e Ugl che hanno fornito interessanti spunti di riflessione per quello che può rappresentare un importante volano di sviluppo per tutto il territorio regionale.



## Msc perde al Tar contro Civitavecchia Fruit Forest Terminal: le motivazioni della sentenza

A distanza di quasi tre anni dall'avvio dell'azione legale è giunto al termine il primo round del contenzioso che vede di fronte il Roma Terminal Container (Gruppo Msc) e il Civitavecchia Fruit & Forest Terminal. Motivo del contendere era (ed è tuttora) l'imbarco e sbarco di ortofrutta in container che, secondo il Rtc, deve avvenire solo presso l'unico terminal container del porto di Civitavecchia mentre Cfft si è sentita legittimata a dirottare il servizio operato da Maersk con una piccola nave reefer presso la banchina pubblica attigua al proprio magazzino. Il terminal container di Marininvest (Msc) è infatti autorizzato ex-art. 18 legge 84/1994 a operare come concessionario così come lo è anche il Cfft il quale però non dispone di un proprio affaccio direttamente in banchina (motivo per cui i container di frutta li imbarca e sbarca presso la banchina pubblica del porto). Con sentenza depositata oggi 22 gennaio, il Tribunale amministrativo regionale per il Lazio ha respinto il ricorso di Roma terminal Container condannandolo anche alle spese di giudizio. Interessante però è leggere le motivazioni che hanno portato i giudici a questa decisione che potrebbe avere effetti non indifferenti se applicata

anche ad altri contesti portuali italiani. La sentenza ricorda che la **AdSP** ha autorizzato la Cfft [] a utilizzare la superficie di mq. 7.085 per la movimentazione e lo stoccaggio di containers dei (soli n.d.r.) prodotti ortofrutticoli. Questo avvenne nel 2014 e tale autorizzazione risulta essere stata assunta al termine di una articolata istruttoria della port authority. I giudici poi aggiungono: Dall'esame degli atti e da un confronto tra le attività autorizzate sin dal 1999 e poi via via oggetto di ampliamento con i provvedimenti autorizzatori del 2003, del 2004 e infine del 2014 non si evincono elementi sintomatici o che, comunque, confermino di una non consentita variazione sostanziale ai sensi dell'art. 24, comma 2, secondo periodo, Reg. cod. nav., del contenuto della precedente concessione. In assenza di una modifica così radicale (come quella sostenuta dalla ricorrente) non si ravvisano i presupposti perché l'Autorità resistente dovesse acquisire preventivamente il parere del Comitato Portuale. Ma ancora precisano: Poiché nel caso di specie lo scopo dell'autorizzazione e l'estensione dell'area in concessione sono rimasti inalterati (atteso lo stretto e limitato tenore dell'autorizzazione rilasciata nel 2014 che si riferisce come anticipato alla movimentazione di soli prodotti ortofrutticoli) non è possibile affermare che vi sia stato quel radicale mutamento dell'attività concessa ipotizzato da Rtc, tenuto conto del fatto che Cfft già risultava titolare di un'area destinata allo stoccaggio di container e non vi è stata (con gli atti impugnati) una estensione della tipologia merceologica dei prodotti movimentabili in tale area, che rimangono di natura ortofrutticola. La sentenza spiega poi che il Piano regolatore portuale e la destinazione d'uso C2 stabiliscono che la banchina venga utilizzata per la movimentazione e lo stoccaggio di merci convenzionali', il che non esclude la presenza di un deposito/magazzino di prodotti ortofrutticoli, destinato alla movimentazione di merci scaricate anche da container. I container, infatti, come correttamente osservato dall'Autorità di Sistema, non costituisce una categoria funzionale e/o merceologica', ma un mero strumento o meglio una modalità operativa per la movimentazione sia verticale sia orizzontale della merce', per cui risulta legittimo e conforme alla pianificazione portuale che un'impresa autorizzata ai sensi dell'art. 16 della l. 84/1994 svolga operazioni portuali relative a prodotti ortofrutticoli trasportati in container refrigerati, su banchine ad uso pubblico (quelle contraddistinte dai nn. 23, 24 e 25Sud). Per i giudici del Tar del Lazio non è possibile ritenere che Cfft e l'**AdSP** abbiano dato luogo a uno schema atipico o elusivo della disciplina di settore. La sentenza prosegue affermando che per le stesse ragioni non merita



A distanza di quasi tre anni dall'avvio dell'azione legale è giunto al termine il primo round del contenzioso che vede di fronte il Roma Terminal Container (Gruppo Msc) e il Civitavecchia Fruit & Forest Terminal. Motivo del contendere era (ed è tuttora) l'imbarco e sbarco di ortofrutta in container che, secondo il Rtc, deve avvenire solo presso



del 7.1.2014 non costituisce una modifica sostanziale della concessione di cui la Cfft era già titolare, la controinteressata, infatti, non gode della disponibilità in via esclusiva di una banchina. Essa non può quindi operare allo stesso modo di un terminalista portuale (quale è invece la ricorrente Rtc), per cui deve dotarsi di volta in volta, all'arrivo/partenza delle navi con prodotti ortofrutticoli, di un'autorizzazione alla sosta temporanea per il tempo necessario a svolgere le operazioni di carico/scarico merci. In virtù di tale peculiare organizzazione, risulta inconferente il richiamo della Rtc all'art. 3, comma 1, lettera d) del DM 585/1985 e all'art. 1, punto d) del regolamento 87/2016, sul presupposto che Cfft non disporrebbe dei mezzi necessari per la movimentazione dei container (gru). Dunque l'affidamento a una impresa terza la G.T.C. S.r.l. autorizzata a sua volta ex art. 16 l. 84/1994 dell'esercizio delle operazioni portuali per il noleggio a caldo delle gru, è riconosciuta dal combinato disposto dagli artt. 2 e 4 del Regolamento n. 88/2016 dell'AdSP sulla disciplina dei servizi portuali. Insomma Roma terminal Container in primo grado sembra aver perso su tutti fronti ma si attende ora di capire se il terminalista del Gruppo Msc intenderà ricorrere contro questa sentenza al Consiglio di Stato. Nicola Capuzzo

## Cronache di Napoli

Napoli

Ripresa la procedura avviata quasi due anni fa per valorizzare l' area Ex Damiano in cui si teneva il mercato del pesce

### Parcheggio al porto, il Comune ci riprova

*Nell' area interna previste strutture turistiche ma l' ostacolo sono i fondi BOSCOREALE*

TORRE ANNUNZIATA - Un parcheggio nell' area esterna del **porto** (nella foto) dove un tempo sorgeva il mercato ittico di Torre Annunziata. Lo ha deciso la giunta comunale del primo cittadino Vincenzo Ascione che per superare le difficoltà burocratiche ha chiesto alla Regione la concessione dell' area demaniale Ex Damiano. Formalizzata lunedì scorso la delibera avvia di fatto l' iter per adibire parte dell' area a parcheggio e parte, quella interna, ad arredamenti per attività ricettive e turistiche. In realtà già il 13 novembre del 2018 fu chiesta una concessione con istanza depositata per realizzare i servizi in un' area che rientra tra quelle che l' ente locale intende valorizzare vista la sua attuale sottoutilizzazione. Non solo parcheggio e strutture turistiche quelle che il Comune intende realizzare in zona portuale. Itinerari didattici con il coinvolgimento dell' Università Federico II di Napoli, creazione di spazi da destinare all' installazione di attrezzature per lo studio dell' ecosistema marino, spazi da destinare all' Infopoint sono tra le altre strutture da realizzare nell' area. L' intero progetto passa per uno svincolo progettuale non facile da superare, ossia il reperimento delle risorse finanziarie necessarie per realizzare le opere. Il recupero dell' intera area portuale denominata ex Damiano costituisce uno strumento di governo del territorio atto ad impedire e contrastare il deturpamento della bellezza della zona portuale della città. La decisione è stata presa anche dopo che il 27 agosto di due anni fa, fu ufficializzata la decadenza del titolo concessionario del Consorzio Ittico Torrese, ragion per cui l' area è da considerarsi totalmente disponibile per l' esercizio di finalità di pubblico interesse. Già due anni fa il sindaco Ascione diede mandato al dirigente dell' ufficio tecnico comunale di contemplare l' inserimento, nel Documento unico di programmazione di un piano particolareggiato dell' area portuale e della relativa progettazione preliminare, ai fini dell' avvio della richiesta di concessione demaniale alla Regione Campania, nonché del finanziamento dei canoni da corrispondere all' Erario sull' area in questione.



# Informazioni Marittime

## Napoli

### Napoli, 2020 anno del record di crocieristi

*Sfonderanno quota 1,5 milioni di transiti, il più alto numero mai raggiunto dallo scalo campano*

PAOLO BOSSO

di Paolo Bosso Il **porto** di **Napoli** chiude il 2019 con un alto numero di crocieristi in transito alla stazione marittima. E questo sarà un anno speciale, quello del record storico per la Terminal **Napoli**, la società che gestisce l'edificio del Bazzani, che sfonderà per la prima volta un milione e mezzo di passeggeri in transito. Se c'è un'attività che al **porto** di **Napoli** non conosce crisi, quelle sono le crociere. È il terzo **porto** d'Italia dopo Civitavecchia e Venezia. Leggermente calate negli anni precedenti, quando i crocieristi in transito sono scesi sotto il milione (per transito si intende il totale dei passeggeri a bordo di tutte le navi attraccate durante l'anno, ma in media a scendere in città sono circa un quinto), da un paio d'anni sono tornate a crescere. Nel 2019 la Terminal **Napoli**, la società che gestisce la stazione marittima, ha visto 456 attracchi di navi da crociera per un totale di 1,36 milioni di passeggeri, il 28 per cento in più rispetto all'anno precedente. L'anno prossimo saranno ben 1,54 milioni, il numero più alto mai raggiunto dal **porto**. Turisti che potranno anche usufruire, all'interno della stazione, di un particolare albergo altamente automatizzato, aperto da pochi mesi. Navi più grandi che genereranno anche grattacapi logistici ed eventuali disagi: i crocieristi tenderanno a sbarcare più spesso sulla banchina al livello del mare invece che sul primo piano della stazione perché alcune cruiser saranno troppo alte. La ripresa del 2019, spiega la società in una nota, è dovuta principalmente a due fattori. La crescita dell'aeroporto di Capodichino, che «ha invogliato armatori e tour operator a puntare maggiormente sullo scalo partenopeo»; e la scelta della compagnia britannica Marella Cruises di rendere **Napoli** home port. Senza dimenticare la granitica presenza di Msc e Costa Crociere, che partecipano in quota alla gestione della Terminal **Napoli**.



## L'Antitrust accende un altro faro sui traghetti del Golfo di Napoli

Nella riunione del 14 gennaio 2020, l'Autorità ha deliberato di avviare un procedimento istruttorio nei confronti delle società Mediterranea Marittima S.p.a., Medmar Navi S.p.a., Servizi Marittimi Liberi Giuffré & Lauro S.r.l., Tra.Spe.Mar. S.r.l, Gml Trasporti Marittimi S.r.l e del Consorzio Cotrasir per accertare una presunta intesa restrittiva della concorrenza, in violazione dell'articolo 2 della L. n. 287/90 e/o dell'articolo 101 del Trattato sul Funzionamento dell'Unione Europea, posta in essere nell'offerta dei servizi di trasporto di infiammabili e rifiuti da e per le isole del Golfo di Napoli (Ischia, Procida e Capri). Sulla base anche di numerose segnalazioni ricevute, l'Autorità ha infatti ritenuto che la strategia con la quale i due concorrenti Mediterranea Marittima (holding di partecipazioni che controlla la società operativa Medmar Navi) e Servizi Marittimi Liberi Giuffré & Lauro, dopo aver dato luogo alla società comune Gml, hanno costituito tra quest'ultima e il terzo operatore Traspemar il consorzio Cotrasir, nonché le modalità operative di quest'ultimo, potrebbero integrare un fenomeno concertativo tra imprese concorrenti nei servizi di trasporto marittimo di merci pericolose, rifiuti e infiammabili da e per le isole del Golfo di Napoli, finalizzato a uniformare le condizioni di offerta dei servizi e all'azzeramento di ogni dinamica concorrenziale, in termini di possibilità di scelta da parte della domanda, di qualità e costi dei servizi di trasporto offerti, con potenziali impatti negativi sui consumatori in termini sia di maggiori prezzi dei carburanti sia di maggiori costi della gestione dei rifiuti nelle isole interessate. Nella giornata di oggi, i funzionari dell'Autorità hanno svolto ispezioni nelle sedi delle società interessate e di altri soggetti ritenuti in possesso di elementi utili all'istruttoria.



## Traffici al porto di Salerno, condannato l' ex console latitante

*I giudici hanno comminato metà della pena per il coinvolgimento di Ladislav Otakar Skakal nel traffico di manufatti egiziani sequestrati nel maggio del 2018.*

Il Tribunale penale del Cairo ha condannato in contumacia l' ex console onorario d' Italia a Luxor, Ladislav Otakar Skakal , attualmente latitante, a un totale 30 anni di carcere. I giudici hanno comminato metà della pena per il coinvolgimento dell' ex console nel traffico di manufatti egiziani sequestrati a Salerno, in Italia, nel maggio del 2018; altri 15 anni di carcere sono stati inflitti per avere nascosto i manufatti nella sua banca. Nel febbraio del 2019, le forze di sicurezza egiziane avevano arrestato Boutros Boutros Ghali , fratello dell' economista Yousef Boutros Ghali, ultimo ministro delle Finanze dell' ex presidente Hosni Mubarak dal 2004 al 2011, sospettato di aver contrabbandato i manufatti da Alessandria d' Egitto a Salerno tramite container i cui erano stati inseriti i beni all' insaputa del titolare. I reperti erano stati recuperati nel maggio del 2018 presso l' area doganale del porto di Salerno , a seguito di un controllo su un container, e rimpatriati con la piena collaborazione delle autorità italiane. Tutti i reperti, esaminati da consulenti italiani ed esperti provenienti dall' Egitto, sono stati giudicati originari dell' antica città di El Minya, a 250 chilometri a sud della capitale Il Cairo, dove, proprio, nel febbraio 2018, il ministero delle Antichità egiziano aveva annunciato la scoperta di un' eccezionale necropoli, contenente un complesso funerario, di oltre 1.000 statue e 40 sarcofagi, probabilmente di epoca compresa tra il 672 e il 332 avanti Cristo. Secondo la procura, Ladislav Otakar Skakal era il principale responsabile del contrabbando dei manufatti. Il mandato dell' ex console onorario era scaduto nel 2014. Da allora, Otakar non ha più avuto legami con l' ambasciata d' Italia al Cairo. Poco dopo il suo arrivo nel 2017, l' attuale ambasciatore italiano al Cairo, Giampaolo Cantini, ha respinto le richieste pervenute di rinominarlo console onorario.



## Turismo e cultura: ecco come accogliere ad arte

L'Associazione Le Colonne, nell'impegno di accrescere la cultura dell'accoglienza turistica e della valorizzazione dei beni monumentali, organizzerà una serie di convegni con enti e associazioni di categoria e culturali del territorio. Il primo appuntamento è fissato per lunedì prossimo alle ore 18, presso la sala congressi di Palazzo Virgilio. Per l'occasione sarà presentato il progetto AAA Accogliere ad Arte Un modello di comunità dell'accoglienza diffusa da Napoli a Brindisi. L'incontro rappresenterà un momento utile per conoscere dai diretti interessati un modello di accoglienza unico nel suo genere in Italia, portato avanti dal 2016 dall'Associazione Progetto Museo nella città di Napoli. L'obiettivo integrato da AAA Accogliere ad Arte Napoli è stato quello di formare categorie professionali come tassisti, dipendenti del trasporto pubblico, vigili urbani e personale alberghiero, trasformandoli in veri e propri Cicerone di prima accoglienza. Il progetto in questione ha visto oltre 450 persone coinvolte in visite guidate nei siti d'arte della città ed ha fatto registrare la partecipazione dei maggiori musei partenopei. Questo progetto trova un'affinità naturale con una delle principali missioni perseguite dall'Associazione Le Colonne sin dalla sua nascita, ovvero quella di rendere edotti i cittadini sulle bellezze della città di Brindisi e del suo territorio, in modo tale da costruire dal basso un nuovo racconto. L'idea, pertanto, è quella di mutuare il modello virtuoso adottato a Napoli, ponendo Brindisi al centro di scambi di buone pratiche con altre realtà all'avanguardia e facilitando l'interlocuzione tra i soggetti operanti a vario titolo nel campo dell'accoglienza turistica e della valorizzazione dei beni monumentali. Il convegno vedrà i saluti del sindaco Riccardo Rossi, del rettore dell'Università del Salento Fabio Pollice e gli interventi di Pierangelo Argentieri, presidente di Federalberghi Brindisi, Anna Carlucci, responsabile dell'Ufficio Marketing dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale, Francesca Amirante, presidente de Progetto Museo e Coordinatrice AAA Accogliere ad Arte a Napoli, Laura Fusca, progettazione e coordinamento attività AAA Accogliere ad Arte a Napoli. I lavori saranno moderati da Anna Cinti, presidente dell'associazione Le Colonne. © RIPRODUZIONE RISERVATA.



## Mare e università sale il livello della formazione

Ieri un convegno sugli scenari marittimi Tafaro: stiamo crescendo

Alessandra MACCHITELLA Quali sono gli scenari marittimi e la competitività portuale nel Mediterraneo? Se n'è parlato ieri mattina nella scuola sottufficiali della Marina Militare di Taranto Lorenzo Bezzi (Scuole Cem). L'appuntamento, organizzato dal dipartimento ionico del corso di laurea in scienze e gestione delle attività marittime, si è svolto nell'ambito del Festival della letteratura del mare Mare d'Inchiostro. L'incontro di orientamento ha visto la presenza degli studenti delle scuole superiori. «L'Università e la Marina Militare hanno dato vita a un corso di studi in scienze e gestione delle attività marittime ha spiegato la coordinatrice del corso, la professoressa Laura Tafaro - per formare in modo specifico tutti coloro che avranno a che fare con il mare. La didattica si svolge proprio presso la scuola sottufficiali e gli studenti civili arrivano da tutta Italia. Il corso di studi è formato nell'87% da militari e nel 13% da non militari ed è stato istituito nel 2009/2010 dopo aver valutato i potenziali sbocchi occupazionali per i laureati. All'epoca le parti sociali ci dissero che mancava una formazione specifica per operare strategicamente nelle attività marittime e marine. Dopo 10 anni abbiamo interpellato nuovamente i portatori di interesse, somministrando un questionario per capire se l'offerta formativa universitaria è ancora attuale e per ricevere eventuali proposte. La formazione può permettere di superare il divario tra Taranto e il resto d'Italia in un momento storico in cui il Mediterraneo è destinato ad assumere un ruolo strategico nei traffici marittimi mondiali. Le parti sociali convocate nel dicembre del 2018 hanno ritenuto che per accompagnare questi percorsi di sviluppo occorrono laureati formati in modo specifico. Bisogna investire su risorse umane competenti che sappiano gestire i progetti». L'offerta formativa è creata su misura della domanda e da quest'anno si amplia con la laurea magistrale in scienze strategiche marittimo-portuali. «Vogliamo offrire la possibilità di proseguire gli studi a Taranto, così con il Politecnico abbiamo avviato il corso di studi magistrale. Per progettare il corso abbiamo ascoltato il territorio e professionisti di livello internazionale, come il dottor Alessandro Panaro, responsabile dell'area di ricerca Maritime & Mediterranean economy e Maritime & Energy dell'associazione studi e ricerche per il Mezzogiorno. Con una giusta formazione facciamo la nostra parte per accompagnare le strategie di sviluppo della città, formando futuri professionisti in grado di operare su qualsiasi porto, soprattutto del Mediterraneo». Il corso di laurea magistrale è stato istituito e sarà a regime dal prossimo anno. Nel corso del convegno è stata evidenziata l'importanza degli scambi marittimi del Mediterraneo che funge da cerniera tra Oriente e nord Europa. Un trasporto marittimo che ha un impatto inferiore sull'ambiente e che sarebbe anche in linea con la strategia nazionale di sviluppo sostenibile. «Il decimo anno vogliamo festeggiarlo con momenti formativi di altissimo livello ha concluso la professoressa Tafaro anche nei prossimi mesi ci saranno relatori illustri ed esperti a livello nazionale». Presenti all'incontro anche: l'ammiraglio Enrico Giurelli, comandante della scuola sottufficiali della Marina Militare; il professore Nicolò Carneio; il presidente dell'autorità di sistema portuale del Mar Ionio e commissario straordinario per le opere nel porto di Taranto Sergio Prete. © RIPRODUZIONE RISERVATA.



{ Manfredonia } Operazione di Guardia Costiera e Carabinieri, anticipata da un' attività investigativa ad opera del nucleo subacqueo

### Ormeggi abusivi al porto commerciale: controlli serrati e tolleranza zero

Contrasto dell' occupazione abusiva degli specchi d' acqua all' interno del porto commerciale di Manfredonia. Attività di controllo congiunta (e pugno duro) dei militari della Guardia Costiera e della Compagnia Carabinieri di Manfredonia, delegati dalla Procura di Foggia ad effettuare tali accertamenti. In particolare, l' attività di indagine riguarderà tutte le imbarcazioni e na tanti ormeggiati all' interno del porto commerciale di Manfredonia in assenza di qualsivoglia titolo autorizzativo ed ormeggiate a singoli corpi morti ancorati nel fondale marino. La fase di rimozione delle barche sarà anticipata da un' attività investigativa ad opera del nucleo subacqueo della Guardia Costiera di San Benedetto del Tronto che si occuperà, già dalla prossima settimana, di fotografare e filmare lo stato dei luoghi con particolare riferimento ai fondali e agli ormeggi abusivamente utilizzati dalle imbarcazioni. Successivamente, sotto il coordinamento della autorità giudiziaria, le unità/imbarcazioni illecitamente ormeggiate nel predetto porto, verranno sottoposte a sequestro e rimosse per la successiva custodia a cura dell' Autorità di **Sistema Portuale**. I proprietari delle imbarcazioni identificate saranno denunciati. All' interno del porto, nei pressi degli specchi acquei abusivamente occupati saranno posizionati appositi cartelli monitori dell' imminente attività di rimozione delle stesse.

**12 Foggia & Provincia**

**Ormeggi abusivi al porto commerciale: controlli serrati e tolleranza zero**  
L'operazione di Guardia Costiera e Carabinieri, anticipata da un' attività investigativa ad opera del nucleo subacqueo...

**Aggiudicati gli appalti per i lavori di manutenzione degli edifici scolastici**  
La Provincia di Foggia ha bandito la gara per la manutenzione ordinaria e straordinaria degli edifici scolastici della Provincia...

**Innovazione sociale attraverso la formazione a favore di bambini e ragazzi della provincia**  
Il progetto realizzato con i fondi dell'Obra per gli Ex Clausi Volontari...

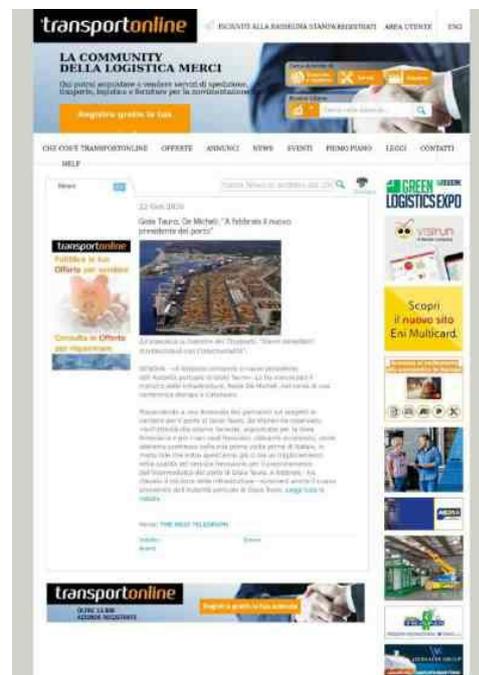
**Rimborsati i consumi per l'anno 2018**  
Gli agricoltori della Provincia di Foggia sono stati rimborsati per i consumi di acqua potabile per l'anno 2018...

# Transportonline

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi e Villa San Giovanni

## Gioia Tauro, De Micheli: "A febbraio il nuovo presidente del porto"

GENOVA - «A febbraio nominerò il nuovo presidente dell'Autorità portuale di Gioia Tauro». Lo ha annunciato il ministro delle Infrastrutture, Paola De Micheli, nel corso di una conferenza stampa a Catanzaro. Rispondendo a una domanda dei giornalisti sui progetti in cantiere per il porto di Gioia Tauro, De Micheli ha osservato: «Sull'attività che stiamo facendo, soprattutto per la linea ferroviaria e per i vari nodi ferroviari, abbiamo accelerato, come abbiamo promesso nella mia prima visita prima di Natale, in modo tale che entro quest'anno già ci sia un miglioramento della qualità del servizio ferroviario per il potenziamento dell'intermodalità del porto di Gioia Tauro. A febbraio - ha rilevato il ministro delle Infrastrutture - nominerò anche il nuovo presidente dell'Autorità portuale di Gioia Tauro.



### Elettificazione delle banchine di Porto Torres, uno studio che guarda al futuro e all'ambiente

Ridurre le emissioni dei gas di scarico delle navi ormeggiate al porto è possibile e una soluzione offerta dalla tecnologia moderna è l' elettrificazione delle banchine, definita on-shore power supply o più comunemente cold-ironing. Il sindaco Sean Wheeler, insieme ai deputati Paola **Deiana** e Nardo Marino, hanno illustrato stamattina questa ipotesi progettuale per lo scalo marittimo di Porto Torres. Il cold-ironing ha come obiettivo l' alimentazione elettrica delle navi in sosta attraverso una connessione via cavo, consentendo quindi una riduzione dell' inquinamento ambientale e soprattutto il completo spegnimento dei motori delle imbarcazioni durante l' ormeggio, che in molti casi e a seconda della direzione del vento portano i gas direttamente in città. Già diversi porti del mondo hanno adottato questa tecnologia: da Seattle a Los Angeles e San Diego, passando per Pittsburgh e Long Beach negli Stati Uniti d' America, fino ai grandi porti europei di Rotterdam, Goteborg, Stoccolma e Anversa e, notizia degli ultimi giorni, anche quello di Dunkerque in Francia, finanziato dal Fondo europeo di sviluppo regionale (FESR) e dall' Autorità portuale locale. La lista è in realtà molto più lunga e comprende

ovviamente anche diversi porti italiani, tra cui Taranto e Genova e infine a Livorno, dove è stato realizzato l' impianto più grande del mar Mediterraneo. All' elenco potrebbe aggiungersi adesso anche Porto Torres. Esiste infatti uno studio di fattibilità, commissionato dall' azienda di produzione elettrica Ep Produzione, operante a Fiume Santo, e messo a disposizione del Comune e dell' Autorità di sistema portuale del Mare di Sardegna, che indica l' attuabilità del progetto. Secondo l' analisi, lo scalo di Porto Torres potrebbe essere elettrificato con investimento di 2,5 milioni di euro e avrebbe dei costi di gestione sostenibili. «Questo studio conferma quella che è sempre stata una mia intuizione e racconta con numeri e dettagli che il progetto dell' elettrificazione delle banchine è realizzabile - spiega il sindaco Sean Wheeler - si tratterebbe di un' opera utile per tutta la città. Oltre a proiettare il nostro scalo marittimo nel futuro, migliorerebbe la qualità dell' aria e dell' ambiente e offrirebbe anche una concreta opportunità occupazionale di lungo periodo. Ora ci faremo promotori per organizzare un incontro con la Regione, il Consorzio industriale, la Capitaneria di Porto e ovviamente con l' Autorità portuale. Il presidente **Massimo Deiana** è già stato informato di questo studio e oltre ad aver accolto favorevolmente l' idea, mi ha comunicato che ha inserito il cold-ironing nel Deasp, il Documento di pianificazione ambientale ed energetica del sistema portuale. Devo infine necessariamente ringraziare Ep Produzione, che ha generosamente messo a disposizione della collettività un lavoro che rappresenta il punto di partenza per il miglioramento del nostro porto». «Si tratta di un progetto valido, virtuoso e coerente con il green new deal europeo - ha commentato Paola **Deiana**, deputata e componente della commissione Ambiente alla Camera - appoggeremo questa iniziativa e faremo in modo che l' elettrificazione delle banchine possa realizzarsi». «Non mi sorprende che questa proposta arrivi da Porto Torres che ha già dato dimostrazione di una particolare e importante attenzione verso la tutela dell' ambiente - ha dichiarato il deputato Nardo Marino, componente della commissione Trasporti alla Camera - penso che sia un progetto che merita di essere portato anche negli altri porti della Sardegna. Ci sono ingenti risorse messe a disposizione dall' Europa. E c' è una linea di indirizzo, quella che considera prioritaria la salvaguardia dell' ambiente, dalla quale non si può e non si deve tornare indietro. In questo senso si inserisce il caso del caro carburanti sul quale si deve intervenire cercando la soluzione tra le possibilità



concesse dalle normative europee. C' è la possibilità di intervenire con aiuti di Stato compatibili con le norme europee. Ho presentato una interpellanza urgente che precisa proprio questo aspetto: da una parte l'

---



## **Informatore Navale**

**Olbia Golfo Aranci**

---

atto tende ad evitare che l' applicazione della Convenzione internazionale Imo2020 si trasformi in un danno per l' economia della Sardegna e dall' altra suggerisce l' accesso agli incentivi previsti dalla normativa europea in vigore»

## Una soluzione per le emergenze Stoccare tutti i Tir a Tremestieri

*Li avverrebbe poi il contingentamento dei mezzi pesanti*

Domenico Bertè Quante volte in questi anni abbiamo assistito alla lunga teoria di mezzi pesanti che occupano le strade del centro, in particolar modo, la via La Farina, il viale della Libertà o la cortina del porto. Il più delle volte questo era dovuto alla chiusura del porto di Tremestieri, dove da ormai diversi anni, è stato spostato il traffico commerciale pesante. Adesso c'è una proposta che arriva dalla segretaria della Fast Confsal, il sindacato che rappresenta gli operatori del terminal Tremestieri e che ha trovato il consenso di massima dell'Amministrazione comunale. Il via libera adesso potrà essere dato solo dopo un confronto con il prefetto e con le società di navigazione che dovrebbero adeguarsi a questo piano d'emergenza. La riunione si è svolta in sala Giunta, martedì pomeriggio e vi hanno preso parte il vice sindaco Salvatore Mondello, l'Assessore Dafne Musolino che l'hanno convocata e poi i vertici del comando della Polizia municipale, e i dirigenti del Dipartimento Servizi territoriali e urbanistici. «Proponiamo - spiega il segretario della Fast Confsal - che gli approdi emergenziali di Tremestieri possano divenire aree di stoccaggio dei mezzi pesanti, quando si verifica l'inibizione della navigazione, determinata sia dalle avverse condizioni meteo, sia dall'insabbiamento che porta al blocco dei due scivoli. Purtroppo avvengono con una ciclicità puntuale almeno tre o quattro volte l'anno. E anche se il dragaggio avviene più rapidamente di quanto non avvenisse fino a qualche anno fa, resta il fatto che per diversi giorni quello scalo è inutilizzabile. L'idea che abbiamo portato al tavolo dell'Amministrazione è quello di far arrivare tutti i camion comunque a Tremestieri e poi in maniera contingentata, potrebbe essere dato loro il via libera per raggiungere i due porti al centro città. Il transito potrebbe essere regolato in base agli orari delle navi e questo alleggerirebbe il peso dei tir in città a tutte le ore. Tutto ciò garantirebbe - conclude Di Mento - anche la continuità lavorativa degli operatori portuali. L'incontro si è concluso positivamente con l'accoglimento da parte dell'amministrazione della proposta. Adesso servirà un ulteriore passaggio in Prefettura, ampliando il tavolo dei soggetti interessati, alle società di navigazione, alla società gestore del porto di Tremestieri, e poi le associazioni dei trasportatori e la **Autorità di sistema**». In base a questa soluzione sarebbe possibile anche poter far traghettare i mezzi pesanti, indifferentemente, con il vettore pubblico o privato, visto che la bigliettazione avverrà a Tremestieri. Addirittura ai camionisti potrebbe già essere detto verso quale approdo andare così da diversificare le partenze. Lo stoccaggio a Tremestieri, varrebbe anche per i mezzi pesanti che provengano dalla Palermo-Messina, i quali, però, si sobbarcherebbero il viaggio sino a sud, il ritorno al centro, quando autorizzati, e anche, fra pochi giorni, l'obbligo di uscita dallo svincolo di Giostra per i lavori al viadotto Ritiro. Un percorso ad ostacoli, che però preserverebbe la città dall'invasione alla quale ogni tanto assistiamo.



## Si alle navi da crociera no ai tir a Pentimele Mega indica i progetti

Daniela Gangemi Il presidente dell' **Autorità di sistema portuale** dello Stretto Mario Mega, accompagnato dall' avv. Corrado Savasta, e accolto dal presidente della Fondazione Mediterranea Vincenzo Vitale, ha incontrato dirigenti e soci della struttura associativa cittadina per recepire input provenienti dalla società civile reggina e discutere sui futuri assetti dell' area integrata. Il presidente ha riconosciuto che la Fondazione Mediterranea è stata l' unica organizzazione che, all' indomani della sua nomina al vertice dell' **Autorità di sistema portuale** dello Stretto avvenuta nell' ottobre dello scorso anno, ha apertamente salutato con entusiasmo la formale costituzione della sedicesima **Autorità portuale** italiana. La Fondazione Mediterranea è stata la prima a parlare della Città Metropolitana dello Stretto (2003), della necessità che le sue strutture portuali facessero **sistema** (2004) e che si istituisse un **sistema** di trasporti sulle due sponde di tipo metropolitano e integrato (2007), dell' opportunità che le Camere di Commercio delle città gemelle si interfacciassero concretamente (2008) e che le Città Metropolitane facessero **sistema** in un' ottica concretamente conurbativa(2009). Il presidente Mega ha delineato quelli che saranno i punti salienti della sua azione di governo di **sistema portuale**. La gestione si baserà essenzialmente sulla valorizzazione delle peculiarità portuali in un' ottica di complementarietà di **sistema** senza sovrapposizioni né accentramenti amministrativi. In questa visione, un posto privilegiato avrà il potenziamento del turismo crocieristico, con una differenziazione per tipologia valorizzando le potenzialità ricettive di entrambe le sponde dello Stretto, che si tenterà di far divenire un hub, e della ricettività per la nautica da diporto. In primo piano nell' agenda di governo **portuale** ci sarà il problema dei trasporti. Nel corso dell' incontro, il dottore Vitale ha sollevato la questione degli approdi tir a Pentimele. Il presidente Mega, in ragione soprattutto di valutazioni oggettive riguardanti la struttura retroportuale e gli accessi, si è dichiarato fortemente scettico sulla possibilità realizzativa, assumendo una posizione sostanzialmente sovrapponibile a quella negativa espressa dall' amministrazione e dalla società civile cittadina. L' iniziativa, dunque, ha prodotto un articolato excursus che in maniera chiara e sintetica ha toccato tutti i punti nevralgici, tra cui i rapporti con l' **Autorità portuale** di Gioia Tauro, con la quale occorre stabilire un' interfaccia non oppositiva ma collaborativa e sinergica, e con la Regione Calabria, punctum dolens che si affronterà dopo il rinnovo dei suoi vertici e dopo l' esito del ricorso presentato dalla scaduta amministrazione. Infine, la collocazione dell' area dello Stretto nel contesto geopolitico internazionale e mediterraneo, da attenzionare da parte delle regioni Sicilia e Calabria in maniera unitaria sulla falsariga di come ha fatto la regione Puglia riguardo ai suoi rapporti con i paesi balcanici. Il presidente dell' **autorità di sistema portuale** ha incontrato i soci.



## Fast Confsal: "Stoccaggio per i tir al porto di Tremestieri"

*La proposta del sindacato, se ne parlerà in una nuova riunione in Prefettura*

MARCO IPSALE

Gli ultimi insabbiamenti tra novembre e dicembre . Il fenomeno dovrebbe diminuire fino a scomparire ma, ancora per qualche tempo, il porto di Tremestieri sarà ancora soggetto ad accumulo di sedimenti. Sono stati eliminati, infatti, poco più di 100mila metri cubi di sabbia , rispetto ai 900mila previsti da progetto. Ecco perché, intanto, il segretario di Fast Confsal, Nino Di Mento, nel corso di un incontro con l' amministrazione comunale e la polizia municipale, ha chiesto che si preveda al porto un' area di stoccaggio dei tir . "Tutto ciò garantirebbe - ha spiegato Di Mento - la continuità lavorativa degli operatori portuali ed un controllato flusso dei tir in sicurezza, presso gli imbarchi di Rada San Francesco e del Porto Storico, attraverso un vero e proprio piano di contenimento e di gestione dell' emergenza". Se ne parlerà in una nuova riunione in Prefettura, alla quale saranno invitate anche le società di navigazione, la Comet, le associazioni dei camionisti e l' **Autorità di Sistema Portuale dello Stretto**.



Aree franche siciliane, c'è l'interesse di investitori cinesi e tedeschi

## Sulle Zes si va avanti

*A Catania delegazione della Repubblica popolare incontra i vertici dell'Autorità portuale congiunta. Il nodo dell'espansione del porto etneo. E martedì prossimo missione di UniCredit a Monaco per presentare le opportunità agli imprenditori*

CARLO LO RE

Da molti anni il mercato asiatico mostra interesse verso le opportunità di investimento nel settore dei porti e delle strutture logistiche italiane. Per quello che poi riguarda lo specifico siciliano, ci sono stati contatti frequenti fra imprenditori e politici siciliani con imprenditori e responsabili istituzionali della Repubblica popolare cinese, a partire dall'interesse espresso nei confronti del progetto di un aeroporto intercontinentale al centro dell'Isola. Che, va da sé, potrebbe divenire un hub strategico assai utile anche per gli interessi commerciali di Pechino. Avendo ereditato dai precedenti amministratori una serie di «dossier aperti» di interesse, il commissario straordinario dell'Autorità di sistema portuale del Mare di Sicilia Orientale (ossia l'authority nata dalla fusione di Augusta e Catania), Emilio Errigo, generale in congedo della Guardia di Finanza, supportato dal segretario generale, Attilio Montalto, che, oltre a essere un capitano di vascello è anche avvocato, ha organizzato la visita al porto di Catania di una delegazione cinese, fortemente interessata alle aree portuali e retro portuali di Catania e Augusta. Con pragmatismo, gli ospiti cinesi hanno comunicato l'attenzione di alcuni investitori verso lo sviluppo di una forma di trasporto misto delle merci per via aerea e marittima. La vicinanza del porto di Catania all'aeroporto, va da sé, lo rende meta plausibile per tale tipo di investimento. Per non parlare dell'ampia zona retro portuale (100 mila metri quadrati), l'ex stabilimento Italcementi, utilissima nell'ottica di una necessaria estensione del porto, ormai troppo «ingolfato» di traffico e merci per potersi privare di una area esterna. Degli interlocutori orientali sanno bene come le merci provenienti dalla Repubblica popolare arrivino massicciamente a Catania, città nella quale opera una folta e organizzata comunità cinese. In un porto colmo di container, e perciò rallentato, gli interessi del business di Pechino non sono però oggi ben tutelati. Problema che in un prossimo futuro potrebbe essere risolto utilizzando appunto la vasta area sul lato sud dello scalo. Errigo e Montalto hanno inoltre illustrato alla delegazione orientale il progetto inerente lo sviluppo delle zone economiche speciali (Zes), in modo da potere offrire agli investitori non solo opportunità di business nei settori della «portualità» e della logistica, ma anche dell'industria manifatturiera classica. Sempre in tema Zes, è di assoluto rilievo il lavoro che sta svolgendo UniCredit, che il prossimo lunedì sarà in Germania con una sua delegazione per spiegare a imprese e istituzioni tedesche le possibilità di investimento date dalle zone franche siciliane. «UniCredit crede moltissimo nelle Zes», ha dichiarato a MF Sicilia Salvatore Malandrino, regional manager Sicilia, «Zes che già in altre nazioni hanno rappresentato un importante volano di sviluppo per il territorio, sia in termini di attrazione di nuovi investimenti, che per opportunità di crescita per le aziende che già sono radicate». «Come principale banca di riferimento del territorio», ha evidenziato Malandrino, «vogliamo assumere un ruolo da protagonisti nel percorso strategico delle Zes in Sicilia. E lo vogliamo fare con un approccio che si basa su due direttrici: la prima è il supporto finanziario. UniCredit ha messo a disposizione un miliardo di euro per sovvenzionare tutte le imprese che vogliono investire nelle





## MF

### Catania

---

Zes siciliane attraverso strumenti sia finanziari che economici, adattati su misura per ogni tipologia di investimento. La seconda direttrice è quella di promuovere l' iniziativa ai nostri clienti, guardando anche oltre i confini nazionali. Stiamo quindi pianificando diverse momenti: la prima tappa è prevista il prossimo 27 gennaio a Monaco di Baviera. È stata organizzata una giornata di lavori, insieme alla Regione Siciliana e ai rappresentanti delle Autorità portuali di Sicilia Occidentale e Orientale, che hanno avuto un ruolo chiave nella definizione dei piani strategici delle relative Zes. Durante la giornata, saranno presentate le opportunità di investimento sulle Zes siciliane a una platea composta da clienti corporate della banca, strutture UniCredit International Italia e Germania, il console Italiano a Monaco e i rappresentanti della Camera di commercio italo tedesca». (riproduzione riservata)

# La Sicilia

## Catania

trasporto merci

### Delegazione cinese in visita al porto «Mercato asiatico molto interessato»

Da tempo, il mercato asiatico sta dimostrando un grande interesse per le opportunità di investimento nel settore logistico dei porti italiani. A tal proposito, il Commissario straordinario dell' **Autorità di sistema portuale** del Mare di Sicilia orientale, generale Emilio Errigo, e il segretario generale, comandante capitano di vascello, avv. Attilio Montalto, hanno ricevuto in visita al Porto di Catania una delegazione cinese che ha mostrato grande interesse per le aree portuali e retro portuali dei porti di Catania ed Augusta. La delegazione asiatica ha riferito che alcuni investitori cinesi vorrebbero sviluppare una forma di trasporto misto delle merci per via marittima e aerea e la vicinanza del porto di Catania all' aeroporto lo rende meta plausibile per questo tipo di investimento previsto. Il commissario e il segretario hanno inoltre illustrato alla delegazione il progetto relativo allo sviluppo delle Zes (Zone Economiche Speciali), in modo da potere offrire agli investitori non solo l' opportunità di business nel settore della portualità e della logistica, ma anche del turismo e del crocierismo nei porti di Catania, Augusta, Siracusa e Pozzallo. Le sei province e i trentatré Comuni rientranti nelle competenze amministrative dell' **Autorità di sistema portuale** del mare di Sicilia orientale, sono infatti notoriamente ricchi di beni ambientali e culturali internazionalmente riconosciuti. Basti pensare agli scrigni che custodiscono la storia millenaria di Catania, Augusta, Siracusa e di altri territori inclusi nelle suddette Zes. Un patrimonio unico al mondo di cui la terra di Sicilia è ricca.



### Adsp del MSO, interesse degli investitori cinesi

GAM EDITORI

22 gennaio 2020 - Da tempo, il mercato asiatico sta dimostrando interesse per le opportunità di investimento nel settore logistico dei Porti italiani. A tal proposito, il Commissario Straordinario dell' Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Orientale Emilio Errigo, ed il Segretario Generale, Attilio Montalto, hanno ricevuto in visita al **Porto di Catania** una delegazione cinese che ha mostrato grande interesse per le aree portuali e retro portuali dei Porti di **Catania** ed Augusta. La delegazione ha riferito che alcuni investitori cinesi vorrebbero sviluppare una forma di trasporto misto delle merci per via marittima ed aerea e la vicinanza del **Porto di Catania** all' aeroporto lo rende meta plausibile per questo tipo di investimento. Il Commissario ed il Segretario hanno inoltre illustrato alla delegazione il progetto relativo allo sviluppo delle ZES (Zone Economiche Speciali), in modo da potere offrire agli investitori non solo l' opportunità di business nel settore della portualità e della logistica, ma anche del turismo e del crocierismo nei Porti di **Catania**, Augusta, Siracusa e Pozzallo. Le sei Province ed i trentatré Comuni rientranti nelle competenze amministrative dell' Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Orientale, sono infatti notoriamente ricchi di beni ambientali e culturali internazionalmente riconosciuti. Basti pensare agli scrigni che custodiscono la storia millenaria di **Catania**, Augusta, Siracusa e di altri territori inclusi nelle suddette ZES. Un patrimonio unico al mondo di cui la terra di Sicilia è ricca.



## Aiuti di Stato, tutti contro la decisione sui porti italiani della Commissione europea

*La Cisl: «No all'ipotesi di trasformare le Adsp in Spa». La Lega chiede al governo di difendere i porti pubblici*

ALBERTO GHIARA GENOVA. La pubblicazione sulla Gazzetta Ufficiale dell'Unione europea della decisione, da parte della Commissione, di avviare un procedimento contro l'Italia sulle tasse alle Autorità di sistema portuale, ha scatenato una serie di interventi da parte di forze politiche e sindacati. Se il partito della Lega mette sotto pressione il governo, invitandolo a difendere in sede europea la funzione pubblica delle Authority contro le ipotesi di privatizzazione, sul modello dell'Europa settentrionale, il sindacato teme che invece possa riprendere piede l'ipotesi, tutta italiana, di trasformare gli enti di gestione dei porti in Spa. Un'idea che risolverebbe le contraddizioni sottolineate da Bruxelles, ma che non piace ai rappresentanti dei lavoratori.

«Diciamo no - spiega Davide Traverso, segretario regionale ligure della Fit Cisl con delega ai porti - alla formula della società per azioni. In questa trasformazione il caposaldo deve essere la tutela occupazionale. C'è il rischio che qualcuno decida di mettere fine al contratto di categoria e sarebbe inaccettabile. Quali garanzie ci sarebbero in presenza di una Spa? Certamente molto limitate». Di qualità pubblica delle Autorità di sistema parla

anche Raffaella Paita, deputata genovese di Italia Viva, che invita a fare fronte comune governo e mondo dello shipping. «La pubblicazione in Gazzetta Ufficiale - dice Paita - della norma, che assoggetta le Autorità di sistema portuale all'imposta sul reddito delle società, rende necessaria una risposta unitaria del settore. Per l'Unione europea l'esenzione delle Autorità di sistema portuali rientra nella fattispecie di aiuti di Stato. Dal momento che tale interpretazione non tiene conto né del funzionamento del sistema fiscale italiano né della qualità pubblica dell'azione delle **Adsp**, riteniamo sia necessaria una risposta unitaria per far valere le ragioni delle autorità italiane. Chiederemo per questo - aggiunge - un'audizione in commissione parlamentare del ministro dei Trasporti e delle categorie interessate, al fine di individuare una linea comune di difesa che tenga conto degli argomenti di diritto e di fatto a favore delle Autorità di sistema portuale italiane». I sindacati Filt-Cgil, Fit-Cisl e Uiltrasporti si rivolgono direttamente all'Commissione europea con un comunicato congiunto: «L'esenzione dell'imposta non ha alcuna attinenza con una pratica distorsiva della concorrenza interna (Comunitaria) ma, al contrario, rivolta allo sviluppo della competitività del sistema Paese. Non è un caso che nella nostra legislazione sia espressamente vietato alle **AdSP** di esercitare direttamente attività, così come non è previsto dalla norma che le stesse abbiano aperta una partita Iva. Ciò a dimostrare che in Italia le **AdSP**, enti pubblici non economici, sono soggetti terzi che hanno una serie di compiti istituzionali di regolazione, promozione, vigilanza e controllo, ma non di gestione. Compromettere questo assetto - aggiungono - potrebbe significare determinare un colpo durissimo alle possibilità della portualità italiana di esercitare un ruolo adeguatamente competitivo nel settore e comporterebbe il cambiamento di ruoli e funzioni di questi enti, anche a scapito della sicurezza e della regolamentazione di settore». Il governo italiano ha un mese di tempo per rispondere alla Commissione Ue.



### "Porto Sostenibile"

GAM EDITORI

22 gennaio 2020 - I bandi per l' affidamento delle concessioni demaniali marittime ad uso turistico-ricreativo presentano caratteristiche difformi sul territorio nazionale; gli Enti affidatari (principalmente i Comuni) fanno quasi sempre riferimento ai requisiti minimi previsti dal Codice degli Appalti ed ai servizi minimi da garantire in fase di gestione, mentre restano in generale spesso poco approfonditi altri requisiti di qualificazione richiesti ai partecipanti quali ad esempio la professionalità acquisita nell' esercizio di concessioni di beni demaniali, la tutela ambientale e la capacità di gestione del territorio. ASSONAT - Associazione Italiana dei Porti e Approdi Turistici in collaborazione con il partner tecnico ICStudio Srl Management Consulting ha in corso di sperimentazione un Modello per la valutazione della Sostenibilità nei Porti e Approdi turistici denominato "Porto Sostenibile". Scopo del Modello è quello di facilitare la valutazione del Grado di Sostenibilità attribuibile ad un Porto Turistico nei 7 ambiti di riferimento considerati strategici: Qualità del servizio al Cliente, Gestione della destinazione turistica e Qualità Paesaggistica, Propensione alla transizione ambientale, Responsabilità sociale e sicurezza dei lavoratori e degli ospiti, Responsabilità amministrativa d' impresa, Trasformazione digitale (I 4.0), Affidabilità economica. Con l' adozione di tale strumento le imprese del settore potranno dimostrare e comunicare in maniera trasparente ai propri stakeholder di riferimento le performance d' impresa attraverso criteri e parametri oggettivi, condivisi e certificabili da Enti indipendenti. Obiettivo del workshop è quello di presentare ai concessionari delle strutture portuali turistiche il Progetto "Porto Sostenibile" che prevede una fase di sviluppo del Modello attraverso un gruppo pilota di Porti, e una fase di diffusione e disseminazione del Modello stesso. Sarà inoltre fornito un aggiornamento e approfondimento associativo sul tema della concessioni demaniali marittime attualmente in discussione in sede parlamentare.

