



Estratto Rassegna Stampa Assoporti
sabato, 25 gennaio 2020



Prime Pagine

25/01/2020	Corriere della Sera	8
Prima pagina del 25/01/2020		
25/01/2020	Il Fatto Quotidiano	9
Prima pagina del 25/01/2020		
25/01/2020	Il Foglio	10
Prima pagina del 25/01/2020		
25/01/2020	Il Giornale	11
Prima pagina del 25/01/2020		
25/01/2020	Il Giorno	12
Prima pagina del 25/01/2020		
25/01/2020	Il Manifesto	13
Prima pagina del 25/01/2020		
25/01/2020	Il Mattino	14
Prima pagina del 25/01/2020		
25/01/2020	Il Messaggero	15
Prima pagina del 25/01/2020		
25/01/2020	Il Resto del Carlino	16
Prima pagina del 25/01/2020		
25/01/2020	Il Secolo XIX	17
Prima pagina del 25/01/2020		
25/01/2020	Il Sole 24 Ore	18
Prima pagina del 25/01/2020		
25/01/2020	Il Tempo	19
Prima pagina del 25/01/2020		
25/01/2020	Italia Oggi	20
Prima pagina del 25/01/2020		
25/01/2020	Italia Oggi Sette	21
Prima pagina del 25/01/2020		
25/01/2020	La Nazione	22
Prima pagina del 25/01/2020		
25/01/2020	La Repubblica	23
Prima pagina del 25/01/2020		
25/01/2020	La Stampa	24
Prima pagina del 25/01/2020		
25/01/2020	Milano Finanza	25
Prima pagina del 25/01/2020		

Trieste

25/01/2020	Il Piccolo Pagina 21	26
Istituzioni, politica e operatori «tutti uniti per il porto franco»		
24/01/2020	Messaggero Marittimo	Massimo Belli 28
Trieste e status di Porto Franco internazionale		

24/01/2020	Primo Magazine	<i>GAM EDITORI</i>	29
Trieste, incompleto lo status di porto franco internazionale			
24/01/2020	Il Nautilus		30
Porto di Trieste-Monti: «Bene che si affronti la questione. La politica deve dare risposte in tempi brevi»			

Venezia

25/01/2020	Corriere del Veneto Pagina 1		31
L' ipotesi-choc: «Chiudere la laguna»			
25/01/2020	Corriere del Veneto Pagina 9		32
Il Mose non basterà l' ipotesi-choc tra cent' anni «Chiudere tutta la laguna»			
25/01/2020	Il Gazzettino Pagina 41	<i>MARTA GASPARDON</i>	33
«Chiusura permanente della laguna Il dopo-Mose va pianificato adesso»			
25/01/2020	La Nuova di Venezia e Mestre Pagina 1		34
Agli Alberoni il cantiere abbandonato del Mose			
25/01/2020	La Nuova di Venezia e Mestre Pagina 25		35
Mose, lavori agli Alberoni Cantiere in abbandono			
25/01/2020	La Nuova di Venezia e Mestre Pagina 24		36
«Venezia può salvarsi chiudendo per sempre la sua laguna al mare»			
25/01/2020	La Nuova di Venezia e Mestre Pagina 24		38
Il prefetto: «Garantisco la trasparenza degli atti»			
25/01/2020	La Nuova di Venezia e Mestre Pagina 24		40
Secondo alcuni esperti è un' opera obsoleta			
24/01/2020	La Gazzetta Marittima		41
MOSE, si parte a giugno			
24/01/2020	Corriere Marittimo		42
Il sistema portuale veneto vale per 21 miliardi: 11,7 di produzione diretta e 2,3 di indotto,			
24/01/2020	Primo Magazine	<i>GAM EDITORI</i>	44
L' impatto del sistema portuale veneto nel nordest e in Italia			

Savona, Vado

25/01/2020	La Stampa (ed. Savona) Pagina 42		45
Affidato all' Igeas di Torino il progetto della nuova viabilità di Vado Ligure			
24/01/2020	Il Vostro Giornale		46
Vado Ligure ridisegna la sua viabilità: ecco lo studio sulla rete infrastrutturale e le direttrici del traffico pesante			
24/01/2020	Savona News		47
Vado, commissionato uno studio sulla viabilità: vicesindaco Gilardi: "Lavoriamo per il futuro dell' infrastruttura vadese"			
24/01/2020	Informazioni Marittime		48
Barabino & Partners curerà la comunicazione per Vado Gateway			
24/01/2020	Messaggero Marittimo	<i>Giulia Sarti</i>	49
Signorini: "Le navi nei porti non devono più inquinare"			

Genova, Voltri

25/01/2020	Il Secolo XIX Pagina 18-19		50
Petrochimico, terminal Messina più vicino Bucci: «Ora bisogna attendere l' ok di Enac»			
25/01/2020	La Repubblica (ed. Genova) Pagina 9		51
Botta "Non solo il cavo sottomarino Blue economy e hi tech per ripartire"			

25/01/2020	Milano Finanza Pagina 31	NICOLA CAPUZZO	53
24/01/2020	Genova24		55
San Benigno, tra cantieri congelati e operazioni immobiliari futuro a rischio per 15 aziende			
24/01/2020	shippingitaly.it		56
Da aprile nuova linea container di Cosco fra Genova e Stati Uniti			

La Spezia

24/01/2020	BizJournal Liguria		57
La Spezia Shunting Railways cresce ancora: nel 2019 record di carri movimentati			
24/01/2020	Citta della Spezia		58
La Spezia Shunting Rail, un 2019 da record			
24/01/2020	The Medi Telegraph		59
"La Spezia Shunting Railways ha una sorte già segnata" / EDITORIAL			
24/01/2020	shippingitaly.it		61
In vendita all'asta il bacino di carenaggio di Muggiano			

Ravenna

24/01/2020	shippingitaly.it		62
Importante imbarco di impiantistica offshore a Ravenna			

Marina di Carrara

24/01/2020	La Gazzetta Marittima		63
Porti turistici sostenibili un workshop al SEATEC			

Livorno

25/01/2020	Il Tirreno Pagina 15		64
FORTEZZA VECCHIA SIMBOLO APPANNATO			
25/01/2020	Il Tirreno Pagina 23		65
Rinviato il processo ai vertici della portualità			
24/01/2020	Corriere Marittimo		66
"Livorno Cold Chain"- La logistica del fresco toscano si presenta a Berlino /Intervista			
24/01/2020	La Gazzetta Marittima		68
Nautica da diporto: operatori e dogane			

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

25/01/2020	Corriere Adriatico Pagina 3		69
«Via i palazzoni degli uffici nuovi hotel al porto antico»			
25/01/2020	Corriere Adriatico Pagina 3		70
La doppia Ztl e la viabilità			
25/01/2020	Corriere Adriatico Pagina 3		71
Passeggeri e crociere Numeri da record			

25/01/2020	Corriere Adriatico Pagina 9	72
Prezzi errati nel bando e aziende chiuse Slittano le gare per waterfront e shuttle		
24/01/2020	Cronache Ancona	74
Incontro a Roma per il porto: «Ministra De Micheli, stupiscici su Fincantieri e Uscita Nord»		

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

25/01/2020	Il Messaggero (ed. Civitavecchia) Pagina 36	75
La proposta della Cpc «Patto per il lavoro per rilanciare il porto»		
25/01/2020	Il Messaggero (ed. Civitavecchia) Pagina 36	76
«L' Adsp punti sullo sviluppo»		
25/01/2020	Il Messaggero (ed. Civitavecchia) Pagina 36	77
L' idea: un brand del comprensorio per attirare l' attenzione dei crocieristi		
24/01/2020	La Provincia di Civitavecchia	78
Sentenza TAR, Luciani (CPC): "E' ora di rilanciare il porto"		
24/01/2020	The Medi Telegraph	79
"La sentenza sulla guerra delle banane è un atto storico"		

Napoli

24/01/2020	Informare	80
Lo scorso anno i porti di Napoli e Salerno hanno movimentato 1,09 milioni di container (+5,7%)		
24/01/2020	Gazzetta di Napoli	82
Il progetto napoletano AAA Accogliere Ad Arte arriva a Brindisi.		
24/01/2020	Ildenaro.it	83
Accogliere ad arte, Napoli fa scuola: il progetto si replica a Brindisi		
24/01/2020	Stylo 24	85
Camorra nel porto di Napoli, i boss all' angolo		

LUIGI NICOLOSI

Salerno

25/01/2020	Il Mattino (ed. Salerno) Pagina 24	<i>Diletta Turco</i> 86
Cantiere Porta ovest «Rischi da esplosioni» l' Authority: allarmismo		
25/01/2020	Il Mattino (ed. Salerno) Pagina 31	<i>Luca Visconti</i> 87
Dal Gambia all' Augusteo per suonare l' inclusione		
25/01/2020	Cronache di Salerno Pagina 10	88
Con i "Segni Distintivi" sul palco dell' Augusteo anche una marching band del Gambia		
24/01/2020	Otto Pagine	89
Dal Gambia a Salerno in nome di... sogni e musica		

Brindisi

24/01/2020	Brindisi Report	90
Causa sui canoni demaniali: inammissibile ricorso di Bocca di Puglia		

Taranto

25/01/2020	La Gazzetta del Mezzogiorno (ed. Taranto) Pagina 7	91
«Sono azioni pretestuose rispettino gli impegni»		

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi e Villa San Giovanni

25/01/2020	Gazzetta del Sud (ed. Reggio Calabria) Pagina 26	94
Delegazione della Lega in visita ufficiale al porto		
25/01/2020	Il Quotidiano della Calabria Pagina 23	95
I leghisti Rixi e Furgiuele in visita allo scalo portuale		

Olbia Golfo Aranci

25/01/2020	La Nuova Sardegna (ed. Gallura) Pagina 20	<i>WALKIRIA BALDINELLI</i> 96
Al porto posti barca salati previsti aumenti del 24%		

Cagliari

25/01/2020	La Nuova Sardegna Pagina 13	<i>GIOVANNI BUA</i> 97
Eni e Novamont al Mise riparte la Chimica verde		
25/01/2020	L'Unione Sarda Pagina 39	99
Bonifiche legate ai fondi Ue Fiume Santo, tavolo al Mise		
24/01/2020	Ansa	100
Chimica verde: Todde,tavolo con Eni-Novamont		
24/01/2020	Sardinia Post	101
Chimica verde, sottosegretaria Todde: "Subito un tavolo tra Eni e Novamont"		
25/01/2020	La Nuova Sardegna Pagina 37	<i>GAVINO MASIA</i> 102
Basta incompiute, il porto riparte		
25/01/2020	L'Unione Sarda Pagina 5	103
L' anno dello scirocco, danni alla pesca e all' agricoltura		
25/01/2020	L'Unione Sarda Pagina 12	104
«Cagliari base strategica», è bufera		
24/01/2020	Messaggero Marittimo	<i>Redazione</i> 105
Fedepiloti ed Angopi prendono distanze da Unidos		

Messina, Milazzo, Tremestieri

25/01/2020	Gazzetta del Sud (ed. Reggio Calabria) Pagina 1	106
Il rilancio turistico passa dalle crociere L' Autorità portuale cerca nuove sinergie		
25/01/2020	Gazzetta del Sud (ed. Reggio Calabria) Pagina 19	107
Intesa a tre per rilanciare il sistema crocieristico		
24/01/2020	TempoStretto	<i>MARCO IPSALE</i> 108
Mega: 'Ecco perché l' Authority dello Stretto è vincente e l' unione con Gioia Tauro sarebbe dannosa'		

Catania

25/01/2020	La Sicilia Pagina 2	109
Nuovo carico di grano canadese al Porto di Catania		

Augusta

25/01/2020	La Sicilia (ed. Siracusa) Pagina 20	110
Protestano i lavoratori marittimi		

Palermo, Termini Imerese

24/01/2020	SiciliaNews24	111
Carico di melograno dalla Tunisia respinto al porto di Palermo		

Focus

24/01/2020	La Gazzetta Marittima	112
Bruxelles insiste i porti italiani paghino le tasse		
24/01/2020	La Gazzetta Marittima	113
Incontro chiave a Bruxelles tra gli armatori e la finanza		
24/01/2020	La Gazzetta Marittima	114
La classifica dei porti italiani nel 2019 i transiti su Suez e i cinesi in Myanmar		

CORRIERE DELLA SERA

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

FONDATO NEL 1876

Servizio Clienti - Tel. 02 6397310
mail: servizioclienti@corriere.it



La moglie di Pansa
«Il mio Giampaolo è rimasto di sinistra»
di Aldo Cazzullo
a pagina 18



In edicola
L'incontro speciale tra Silvia Avallone e Niccolò Ammaniti di Ida Bozzi
a pagina 35 e nel supplemento



Il potere e la crisi

PECHINO TRA VERITÀ E RETICENZE

di Guido Santevecchi

La comunità internazionale ha chiesto trasparenza a Pechino di fronte all'emergenza sanitaria, al coronavirus che ci allarma. E nella comunicazione verso il mondo esterno si è visto un nuovo atteggiamento. I ricercatori cinesi hanno subito pubblicato e messo a disposizione della scienza globalizzata il genoma del virus, da loro identificato con discreta rapidità. Erano passati mesi di silenzio colpevole nel 2002, ai tempi della Sars. Ma c'è anche la solita reticenza nell'informare la popolazione cinese. E si somma il dubbio che la burocrazia del Partito-Stato sia inadeguata alle ambizioni di una nascente superpotenza politica, al «sogno cinese» di Xi Jinping. E il calendario di questa crisi che spiega il sospetto.

Ora sappiamo che il primo paziente con sintomi collegati al virus polmonare a Wuhan è arrivato in ospedale l'8 dicembre. Un nuovo virus naturalmente va scoperto. Ma si è cominciato a parlare di «malattia misteriosa», con causa sconosciuta. È andata avanti così fino all'11 gennaio. Poi l'allargarsi dei contagi ha imposto un'accelerazione. È stato decifrato il genoma del virus a forma di corona, pubblicato sul web, sono cominciati i contatti tra Pechino e l'Organizzazione mondiale della sanità. Molto confortante. Però, ancora sabato scorso, il 18, le autorità sanitarie cinesi insistevano a dire che i contagiati erano solo una cinquantina. Ci sono voluti due pronunciamenti dall'estero per richiamare alla realtà.

continua a pagina 20

Emergenza Tre contagiati in Francia, Cina blindata



Ruspe al lavoro per l'ospedale da campo a Wuhan, nella provincia di Hubei, nella Cina centrale

Virus, primi casi in Europa

di Monica Ricci Sargentini e Paolo Salom

La Cina si chiude per l'effetto virus. Blindati anche tratti della Grande Muraglia. I casi confermati di contagio sono 897, con 41 morti. Negli Stati Uniti è stata diagnosticata la malattia a una sessantenne di Chicago. E il virus arriva in Francia: tre i contagiati. In Italia rientrato un secondo caso sospetto. Era finita sotto osservazione una donna di Parma che aveva viaggiato insieme alla cantante lirica di Bari che è stata dichiarata non contagiata dal virus.

alle pagine 8 e 9

Salvini alza il tiro sul governo Conte

Il Pd: diffonde odio

Le piazze contro, chiusa la campagna elettorale

● SETTEGIORNI
di Francesco Verderami

La solitudine di Romolo

Erano i Romolo e Remo della Terza Repubblica, e come leggenda vuole ne è rimasto uno solo. In questi giorni però Salvini ha ordinato ai leghisti di non attaccare Di Maio e i 5 Stelle, semmai di colpire Grillo e di affondare il colpo contro il Pd, perché c'è un disegno da portare a compimento.

continua a pagina 6

● GIANNELLI



In chiusura di campagna elettorale Salvini alza il tiro contro il governo Conte. Il Pd: «Diffonde odio».

da pagina 2 a pagina 7

Sentenza La Procura aveva chiesto la condanna a 3 anni

Assolto il ristoratore di Lodi che sparò e uccise il ladro

Assolto il ristoratore di Lodi, Mario Cattaneo, che il 30 marzo del 2017 lottò con il rapinatore romano entrato nel locale per rubare e che, nel tentativo di strappargli il fucile di mano, restò ucciso dalla rosa di pallini partiti durante la colluttazione. Per il ristoratore si era mobilitata la Lega, che invocava la «legittima difesa». Per Cattaneo la Procura aveva chiesto una condanna a tre anni per eccesso colposo di legittima difesa, ma il giudice ha dato credito alla versione difensiva. È allo sparo partito durante la lotta.

a pagina 17 Gastaldi

ROMA L'OMICIDIO DI LUCA SACCHI



Anastasiya e gli assassini vanno subito a processo

di Fulvio Fiano e Rinaldo Frignani

a pagina 14



in libreria

SOLFERINO

IL CAFFÈ
di Massimo Gramellini

Vì propongo un breve viaggio dentro la testa di un uomo appena rinvio a giudizio con l'accusa di omicidio volontario per la morte di 392 persone. Si chiama Stephan Schmidheiny ed è stato l'ultimo proprietario della Eternit, ovvero dell'amianto a cui sono rimasti esposti i polmoni degli abitanti di Casale Monferrato. Schmidheiny ha raccontato l'evoluzione dei suoi stati d'animo a un giornale, svizzero come lui. Sarebbe vano cercare nel recessi della sua coscienza il senso di colpa o almeno di imbarazzo per l'accaduto. A fare la parte del leone sono invece il vittimismo e il disprezzo. Fin dall'inizio si è sentito un perseguitato dalla giustizia e ha maturato, dice, un profondo odio per gli italiani, che col tempo si è ingentilito in una for-

Amianto compassionevole

ma pelosa di compassione «per le tante persone buone e oneste che sono costrette a vivere in un Paese fallito». E a respirare il veleno rilasciato nell'aria dalla multinazionale a cui il Paese fallito aveva concesso di fare i propri comodi, verrebbe da aggiungere. Ma Stephan il Compassionevole non lo dice.

Dice solo che gli facciamo pena. Colpisce che un uomo capace di tanta compassione verso i poveri indigeni non ne abbia conservata neanche una briciola per gli unici che la meriterebbero: le vittime. E questo a prescindere dal fatto che alla fine Schmidheiny risulti colpevole della loro morte. Ma pensare a quelle persone, per lui forse significherebbe impazzire. O capire veramente chi è.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



10 miliardi di fermenti vivi certificati | 10 ceppi attivi
Zila Farmaceutici | prolife-prolifed.it



L'ex presidente della **Spd** tedesca, Sigmar Gabriel, entra nel Cda di **Deutsche Bank**. Poi si meravigliano se la **sinistra** europea è precipitata al minimo storico



CRASTAN
1870
INSTANT CEREALS

il Fatto Quotidiano
NON RICEVE ALCUN FINANZIAMENTO PUBBLICO

ristora
INSTANT DRINKS

Sabato 25 gennaio 2020 - Anno 12 - n° 24
Redazione: via di Sant'Erasmo n° 2 - 00184 Roma
tel. +39 06 32818.1 - fax +39 06 32818.230

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

Turarsi il naso

di MARCO TRAVAGLIO

In una situazione normale, non ci sarebbe nulla di allarmante se l'Emilia Romagna, da sempre governata dal centrosinistra, spalancasse le finestre per cambiare un po' l'aria e passasse al centrodestra. Accadde a Bologna nel 1999, quando un candidato normale del centrodestra, Guazzaloca, batté il centrosinistra e lo costrinse a cambiare: cinque anni dopo vinse Cofferati. Ora purtroppo la situazione non è normale. Per i motivi che, non bastando le sceneggiate di Salvini, il vicesindaco leghista di Ferrara, Nicola Lodi, si è incaricato di riassumere in un video: "Vi avverto, vi farò molto male, noi faremo di tutto, vi faremo un culo così. Segna-tevelo, vi faremo un mazzo così, per fermarci dovete spararci". Con simili squadristi, i discorsi su destra, sinistra e terze vie sono un lusso che le persone normali non possono permettersi. Tantopiù che il simpatico "trattamento Lodi" sarebbe riservato non solo all'Emilia Romagna, ma pure al resto d'Italia, avendo Salvini trasformato le Regionali in un'ordalia sul governo nazionale (che non c'entra nulla).

Inutile ripercorrere qui gli errori commessi da 5Stelle e centrosinistra l'un contro l'altro armati. Di Maio aveva lanciato le candidature civiche giallo-rosa. Poi però si è subito arreso dopo l'Umbria, senza pensare che con più tempo e candidati più noti - tipo Callipo in Calabria - le chance di vittoria sarebbero aumentate. I guastatori renziani-calendiani e le beghe locali hanno fatto il resto. Con la ciliegina sulla torta di Casaleggio jr. che ha messo ai voti su Rousseau una scelta che il padre avrebbe fatto da solo: ritirare il simbolo in attesa di tempi migliori. Ma ora la frittata è fatta e gli elettori non intruppati nella Lega e nel Pd che vogliono mandare nei consigli regionali i propri rappresentanti e, al contempo, evitare alle due regioni e poi all'Italia di cadere nelle grinfie degli squadristi, hanno una sola opzione: il voto disgiunto. Sulla scheda l'elettore può barrare due caselle: una lista e un aspirante presidente. Non ci vuole Nostradamus per sapere che in Emilia Romagna il governatore sarà Bonaccini o Borgonzoni e in Calabria Callipo o Santelli. Invece, per i consiglieri regionali, contano i voti di lista. Chi vota 5Stelle (o Fdi) e non vuole regalare i pieni poteri a Salvini con quel che resta di B., può scegliere la propria lista e, come governatore, Bonaccini o Callipo. Per il secondo - persona perbene e nuova alla politica - non occorre neppure turarsi il naso. Per il primo sì: molte ragioni avrebbero consigliato un candidato di discontinuità. Ma, a proposito di nasi, tra una puzza e una cloaca c'è una bella differenza. Chi non vota Bonaccini e Callipo vota Salvini.

VOTI DISGIUNTI LISTA-GOVERNATORE BONACCINI E CALLIPO SPERANO NEI 5 STELLE



di BUONO E GIARELLI A PAG. 2-3



DOPO L'ANNUNCIO È L'ORA DEI TORTELLINI
Salvini martire, il digiuno è già finito: babà a colazione

di ROSELLI A PAG. 6

LE PIAZZE IGNORANTI
Bibbiano: tutti ne parlano senza saperne nulla

di SELVAGGIA LUCARELLI

A Manaus, nel bel mezzo della Foresta amazzonica brasiliana, c'è un punto in cui si incontrano due fiumi.
A PAGINA 4

AUTO-UMORISMO

"Qui si accettano cani e porci: convertirsi all'ebraismo è facile"

di OVADIA E VERGASSOLA A PAG. 22

SALERNO A SANREMO

"Io difendo Amadeus, sulle donne voleva dire l'esatto opposto"

di FERRUCCI A PAG. 23



LA REPUBBLICA DEGLI IMPUNITI

di Peter Gomez, Valeria Pucelli e Giovanna Trinchella

14€ in libreria

La cattiveria
Il padrone dell'Eternit: "Odio l'Italia, non vedrò le sue carceri". Peccato, ce ne sono ancora alcune col tetto in Eternit
WWW.FORUM.SPINOZA.IT

LA CINA È PIÙ VICINA
L'Anno del Topo inizia male, il virus sbarca in Europa

di GRAMAGLIA A PAG. 20

Lombardi (M5S)

"Noi progressisti, ma per cambiare gli altri. Rinviamo gli Stati generali"



di DE CAROLIS A PAG. 5

Schmidheiny
Eternit, il magnate insulta l'Italia e si becca un altro rinvio a giudizio

di SANSA A PAG. 14

Parla Mastella
"Mi hanno gabbato i voltagabbana: mi dimetto però poi mi ricandido"

di CAPORALE A PAG. 7

Usa-Israele
Trump-Netanyahu, l'accordo del secolo (scorso) cancella lo Stato palestinese

di SCUTO A PAG. 21

IL COMMENTO
I CRAXI ERANO 3, BILANCIO NERO

di MASSIMO FINI A PAG. 13

IL MARCHIO IV
Il conto del Mise arriva a Renzi: quello sbagliato

di ANTONIO D'AMORE

Quando ha aperto la lettera dell'Ufficio Brevetti e Marchi, spedita con tutti i crismi dal ministero per lo Sviluppo economico, Matteo Renzi non ha creduto ai suoi occhi.

A PAGINA 7

ANNO XXV NUMERO 21 EDIZIONE WEEKEND

DIRETTORE CLAUDIO CERASA

SABATO 25 E DOMENICA 26 GENNAIO 2020 - € 2,50

Bonafede certifica la sottomissione italiana al modello Davigo, secondo cui non esistono innocenti ma solo colpevoli non ancora scoperti.

Si fa presto a chiamarli "gaffe". La semplicità con cui, per due volte, il ministro della Giustizia Alfonso Bonafede ha ripetuto "gli innocenti non finiscono in carcere" alla giornalista Annalisa Cuzzocrea che a "Otto e mezzo" gli aveva chiesto se da Guardasigilli si preoccupasse delle tantissime persone ingiustamente reclusi è una bestialità. Bonafede, dopo le polemiche, ne è diso che dicendo che lui "è il ministro che più di tutti ha attivato gli ispettori per verificare i casi di ingiusta detenzione" e che con quell'espressione, "gli innocenti non finiscono in carcere", intendeva riferirsi a "quelli che vengono assolti. La colpa, l'innocenza è per l'appunto, un certificato dalla polizia". Un'altra bestialità, che però è rivelatrice di un certo modo di pensare. Con questa precisazione - che parte da una semplice tautologia e arriva a dire che una persona assolta non finisce in carcere - Bonafede arriva a ribaltare il principio

istituzione della presunzione d'innocenza: lo stato, attraverso il processo e la sentenza, non dinanzi a colpevolezza ma a "conferma" o meno l'innocenza. Grazie a un semplice lapsus del ministro della Giustizia più squemmatico della storia repubblicana, quello che si vantava di aver abolito la prescrizione, come se fosse un vitellizio o un'altra buia, i cittadini si trovano proiettati nel mondo di Davigo, quello in cui "non esistono innocenti, ma esistono solo colpevoli non ancora scoperti".

Dice, ora che è alleato del Pd, che da ministro si rifiutò di "commentare le pagliacciate di Salvini", riferendosi alla spedizione squadrata al cefalone del capo della Lega. Ma quando i due erano al governo, il ministro della Giustizia non aveva mai fatto un cenno del Truce per competere nelle pagliacciate giustiziariste. Esattamente un anno fa, il ministro della Giustizia metteva la divisa da secondo e diffondeva sui social network un indecente video promozionale ed emozionale con tanto di musicetta - Bonafede nel

campo ha una certa epistemia, faceva il disc jockey col nome Pofi. Di lì, di Cesare Battisti ammantato. E nel viaggio, poi, il Guardasigilli ha rimesso dalla sua pagina Facebook - de, Salvini e Bonfede. Pofi e Pofi, erano uno a fianco all'altro.

Un dettaglio, forse marginale ma particolarmente grave, è che Alfonso Bonafede è laureato in Giurisprudenza, ha preso un dottorato e, soprattutto, è un avvocato. Cioi che per professione, e spesso per vocazione, ha il compito di difendere i diritti degli individui in un processo. C'è da dire che ogni volta che appare bacia le mani a mille interpellati su come sia riuscito a portare a compimento la sua missione. Ma, a parte le sue astuzie, la sua astensione, non ha mai chiari neppure i termini di ciò e colpa? "Quando il reato non si riesce a dimostrare il dolo diventa un reato colposo", disse in un'altra memorabile uscita. Ecco, la Repubblica italiana un personaggio del genere lo ha fatto ministro della Giustizia e il Parlamento

— prima con l'appoggio della Lega e ora della sinistra - gli ha fatto strangolare il processo penale. Sarà che il diritto penale non è proprio il suo campo di competenza, perché Bonafede si occupava di diritto civile, facendo peraltro da consulente ad associazioni che si oppongono ai vaccini. Ma anche nella materia in cui dovrebbe essere più ferrato ha sparato siccomecose: tra per cui gli avvocati ancora gli ridono dietro. Qualche tempo fa, in un'intervista, Bonafede si vantava da avvocato, dopo aver ottenuto una sentenza sfavorevole, di fare anche un decreto ingiuntivo prima del pignoramento. Che è un po' come andare al ristorante e, una volta arrivato il piatto a tavola, non pagare. Ma non è tutto. Il ministro ha anche fatto il difensore di essere il ministro che più di tutti ha attivato gli ispettori di Via Arenaluna per verificare le anomalie, forse qualcuno dovrebbe andare all'Università che gli ha rilasciato i titoli di studio per vedere se è tutto a posto.

Salvini e l'irreversibilità dell'estremismo

Dal circo sulla Gregoretta alla giustizia via citofono. Dalla farsa sull'antisemitismo fino ai bambini usati come al Palasharp. Perché la campagna che si chiude oggi ha offerto nuove e solide ragioni per inquadrare l'irriducibilità del leader della Lega

Non sono infortunati, non sono provocati, non sono scivolati ma sono persone che indicano qualcosa di diverso, di più profondo, di più intimo: la natura più sincera di una leadership, il suo carattere più autentico, la sua capacità di andare a mascherare. Il film di questa inferminabile campagna elettorale, cominciato più o meno il giorno dopo l'estromissione della Lega dal governo, ci dice molto, ci dice molto sui protagonisti del vari duelli che si andranno a disputare questa domenica, tra Matteo Salvini e l'Emilia-Romagna, e tra Matteo Salvini e la Calabria e tra Matteo Salvini e l'Emilia-Romagna, ma ce ne dice una in particolare sul politico che in entrambi i contesti sarà certamente al centro dell'attenzione più di chiunque altro: Matteo Salvini. In Calabria e soprattutto in Emilia-Romagna, dove ci sarà consegnato domenica sera sarà prima di tutto l'esito di un referendum su Matteo Salvini. Ma più che avventurarsi in congetture, è meglio restare ancorati al fare oggi riguarda un elemento specifico del carattere salviniano emerso negli ultimi mesi di campagna elettorale: la sostanziale incoerenza, la disonestà, la disonestà scopellone ricevuto tra capo e collo la scorsa estate dopo i pieni poteri chiesti dal Papeete aveva indotto in una prima fase Matteo Salvini a cercare un cambio di registro, a tentare l'atlantismo, ma con il passare del tempo non c'è stata una sola settimana in cui il leader della Lega non abbia dimostrato che i suoi tentativi di modificare il suo stile di politica sono stati un cambio di registro ma sono solo dei te-

stativi di indossare delle maschere utili a nascondere il vero volto - questa è irreversibile - della sua Lega. E da questo punto di vista gli ultimi scandali di campagna elettorale hanno mostrato bene come il leader della Lega non ha mai fatto la svolta moderata di Salvini. C'è il tema dell'antieuropismo irreversibile emerso nei giorni in cui il Parlamento ha dovuto decidere se abolire o meno la moneta unica e in cui la Lega ha lanciato una campagna per abolire, letteralmente abolire, un meccanismo senza il quale la moneta unica semplicemente non esisterebbe. E c'è il tema dell'irreversibilità emerso nei giorni in cui il leader della Lega ha fatto quello che neppure il Gabibbo si sarebbe mai sognato di fare, mettendo in discussione la propria leadership. E abbiamo capito cosa vuol dire essere fuori come un citofono - un tunisino minorenne accusato senza prove da Salvini di essere un terrorista. C'è il tema del delirio di onnipotenza del leader della Lega emerso in modo chiaro nei giorni in cui l'ex ministro del Lavoro ha detto che il suo partito aveva venduto l'idea che i voti ricevuti li possano permettere di essere considerato al di sopra della legge dimostrando così di non aver capito nulla di democrazia e di aver pienti potti. C'è il tema dell'irresponsabilità del leader della Lega di fronte ai temi della giustizia emerso in modo drammaticamente chiaro nel corso del tentativo di far approvare la legge sul divorzio. E c'è il tema di Gregorini di trasformare in una pagliaccata un argomento drammaticamente serio come l'essere vittime di una giustizia italiana che non ha mai fatto nulla per la difesa di Israele che, nell'indifferenza dei molti liberali per Salvini, è stato trasformato dalla Lega in un masnacr per un masnacr. E c'è il tema di Gregorini di un tentativo utile per non sentirsi in dovere di condannare l'odio xenofobo prodotto dai partiti dell'estrema destra e di far capire a tutti che il loro odio xenofobo non è pagato con loro.

Basta con le menzogne, il problema della Chiesa è la crisi di fede

"Mi ha ferito l'indecenza con cui è stato trattato Benedetto XVI. Finora si è parlato di aspetti ridicoli. Nel libro non c'è una sola frase, una sola parola contro Papa Francesco". Il tema centrale è il sacerdozio: "Crediamo davvero che l'ordinazione di uomini sposati risolverebbe la crisi delle vocazioni?". Intervista esclusiva al cardinale Robert Sarah

Roma. "Si è parlato molto di aspetti secondari del tutto ridicoli. Polemiche assurde, menzogne volgari e umiliazioni orali si sono susseguite contro Benedetto XVI e

DI MATTEO MATTEZZI

me stesso. Ciò che mi spazza il cuore e mi ferisce profondamente è la brutalità, l'irriverenza, la mancanza di cristialità, l'indocenza e l'indifferenza dei media".

Il cardinale Saragat XVI? Il cardinale Robert Sarah, coautore del libro dal profumo dei nastri cinesi nelle librerie italiane dal 30 dicembre del '99, è stato a Cantagli, ricostruisce in esclusiva con il Foglio quanto è accaduto nelle ultime due settimane, dopo l'annuncio dell'uscita del saggio, subito trasformato dalla vulgata dominante in un libro scandaloso che le veline sulla firma del Papa emetto, per cui consenso vero o presunto alla pubblicazione. Con tanto di insulti a Sarah che entrano nel merito del suo libro, per quest'ultimo, ormai incapace di scrivere alcunché, data l'età. Chiacchiere su lui, visto che alla fine il libro avrà in copertina un'estrallina del saragat, con l'introduzione e la conclusione "letta e condivisa" da Benedetto XVI. Per qualche giorno s'è parlato del conformo, firme e copertine, tuttavia accuratamente di entrare nel merito di quanto è accaduto.

Le polemiche sono state parecchie, eminenza. "Noi - risponde il prefetto della congregazione per il Culto divino e per l'adorazione eucaristica, il cardinale Giovanni D'Ercole - senza attaccare nessuno, abbiamo offerto le nostre riflessioni con chiarezza, rigore e fedeltà alla verità su una questione essenziale: il sacerdozio".

Perché allora dire che io mi sarei opposto a Papa Francesco? Perché? Nel testo c'è forse una sola frase, una sola parola, un solo verbo che non mi ha convinto, la disposizione? Perché vedo coperto costante-

"Il sacerdote è incaricato di perpetrare sacramentalmente la presenza di Cristo. Non è solamente 'Alter Christus', un altro Cristo, ma è davvero 'Ipse Christus', Cristo stesso. I sacerdoti sono davvero un'estensione di Gesù Cristo. Il sacramento dell'Ordine li configura a Cristo Sacerdote per consentire loro di agire in nome di Cristo, Capo della Chiesa" (*Presbyterorum Ordinis*, n. 2). Questa è un'ottima lezione dal Vangelo. **NO II.** Il sacerdote è quindi lo sposo esclusivo della Chiesa. Non può essere uno condiviso. Quando torna a casa, non è in vacanza. Rimane tutto per sempre consumato. Tutta la sua vita appartiene alla Chiesa perché tutto il suo essere è dedicato a Cristo. Credo che i fedeli lo sappiano per intuito. Andrebbero a confessarsi da un prete sposato? Se un sacerdote si dà informalmente alla Chiesa, che posto rimarrà per moglie e figli? Cosa faremo quando dor-

disposizione forse stata una sua scelta, non avrebbe mancato di provocare una sua protesta tra i sacerdoti. Invece, è stata accettata tutto sommato pacificamente. I cristiani erano già consueti che un sacerdote potesse essere ammesso al sacerdozio rinnovarsi del sacrificio di Cristo per il mondo, deve offrirsi con tutto il corpo e con tutta l'anima. Lui non si appartiene. E' tutto di Dio. E' tutto di Cristo. E' la corruzione dei testi, che l'Oriente si sarebbe evoluto nella sua disciplina, senza tuttavia rinunciare mai al legame tra sacerdozio e matrimonio. Siamo vittime di una profonda ingenuità, di una ingenuità di momento. La Chiesa combaciere sacerdoti sposati nei primi secoli. Ma dopo l'ordinazione dovevano astenersi dal sesso con le loro mogli. E' un fatto che non ha mai cessato dalle più recenti ricerche storiche. Non si tratta di rifiutare la sessualità, ma di affermare che la sessualità è lo sposo esclusivo. E' un fatto che non ha mai cessato di essere insegnato come la sessualità è il matrimonio consegnato come Cristo".

Qual è a sua avviso l'apporto maggiore dell'Antico Testamento?

«L'Antico Testamento stabilisce il legame tra l'astinenza sessuale e la vita sacerdotale. Questo legame non ha nulla a che fare con la sessualità. E' un fatto che si basa sul dato totale di sé, con l'anima e il corpo, a Dio solo. Credo che tutti i sacerdoti debbano leggere le frasi commoventi in cui si riferisce in modo queste pagine dell'Antico Testamento. E' un fatto che non hanno profondamente modellato e strutturato come sacerdoti. Ora scrivere: "Alla base della grave situazione in cui i sacerdoti si trovano, c'è la loro incapacità di leggere nell'accoglienza delle Scritture come parola di Dio". Credo che il tuo testo sia una lezione magistrale di Teologia biblica. E' un fatto che non ha nulla a che fare con la sessualità. E' un fatto che si basa sul dato vero significante del sacerdozio: dare tutta la vita verso l'orme di Cristo. Non si può prete può leggere quanto scrive senza essere commosso. E' un fatto che non ha mai fatto un uomo meritorio».

Il numero uno sul social

A Facebook è rimasto un unico alleato molto scomodo: Donald Trump

Mentre tutto il mondo politico accusa il social network, il presidente americano ha un rapporto di amore e terrore

Dalla "bestia" al "mostro"

Milano. In un'intervista a Cnbe fatta un paio di giorni fa, a margine del summit economico Forum di Davos, il presidente americano Donald Trump ha dichiarato il suo amore per Facebook e per il suo ex capo Mark Zuckerberg: "Io ho incontrato e mi ha detto che sono il numero uno al mondo di Facebook, si è seduto con me e ha detto: 'Congratulazioni, lei è il numero uno', ha detto Trump al giornalista di Cnbe, ricordando che il suo incontro con Zuckerberg risale alla fine dell'anno scorso quando poi ebbero due enormi Trump la ripetuto pochi secondi dopo: "Zuckerberg ha detto: 'Sei il numero uno', uno e lo ha ripetuto due e questo è molto bello". E' sempre bello essere i numeri uno, sia che si è il numero uno di Facebook, sia che si è il numero uno di Modi, dell'India, o di Trump, che ha un miliardo e mezzo di persone, io ne ho tre miliardi e mezzo". Nel video dell'intervista, si vede Donald Trump trattene a stento la soddisfazione di essere il numero uno su Facebook (anche se sono ancora in corso le verifiche della sua affermazione). E poi, come ha detto più volte, ha molte pagine hanno più like e più followers di quella di Trump, e che Zuckerberg sia andato apposta da lui per comunicarglielo. Non sappiamo esattamente a chi che parlo, ma il presidente ha ringraziato il presidente, ma la mossa è stata un piccolo colpo di genio: in un momento in cui tutto il mondo allora Facebook e il suo, io mi dico che il presidente del mondo l'adora e lo elogia in ogni occasione possibile. Quando Joe Kernen di Cnbe ha chiesto a Trump cosa pensa del fatto che Facebook si è contrapposto alle chiese e i politici scrivano sul social network. Trump ha risposto: "Gli lascerò fare ciò che facendo, Zuckerberg sta facendo un lavoro grandioso, farà cose che non si può immaginare".

Biden c'è

L'ex vicepresidente è sempre dato per moribondo. Appunti su una candidatura unica, fondata sulle emozioni, e solida

Milano. La campagna elettorale per le primarie democratiche in Iowa è entrata nella fase finale e decisiva - si vota il 2 febbraio e i sondaggi segnalano un recupero di Joe Biden, ex vicepresidente, su Barack Obama, l'avversario più temuto a livello nazionale. Eppure c'è ancora moribondo, vuoi per la sua età, vuoi per lo scandalo ucraino al centro dell'impeachment al presidente Donald Trump. Ma non tutto è così nero e grigio: almeno così pare, lontano dall'establishment incarnato da Biden. Il piccolo "rural" di Iowa non consente all'ex vicepresidente di essere visto come un candidato di primo posto, ma racconta una storia differente rispetto al cosiddetto peregrino il moribondo e vive. Ed è vivo in un modo molto diverso rispetto ai suoi rivali. Un esempio: in un'intervista con *"The New York Times"*, la sua stella Alexandra Ocasio-Cortez (la più attiva, la più riconoscibile, la più giovane, la più spietata contro il Partito democratico che ha mai eletto in carica negli Stati Uniti centro-conservatore), Michael Moore e alcuni cantanti, mentre Biden si aggira con ex politici e con tre deputati democristiani eletti nel 2018, Biden si presenta come un personaggio pubblico. Gli incarichi di Biden sono sempre razzolati, calmi, a rischio addirittura esistenziale. Trump lo chiama "Sleepy Joe Biden" per un motivo. Ma come scrive Benjamin Franklin, «non si sa se sia meglio dormire o no», non tutti vogliono dormire. E la candidatura di Biden "non riguarda" l'ideologia né i programmi, ma le emozioni, ed è per questo che lui ama i social media. Biden è una persona solida e lucida. L'ex vicepresidente trova forza, non nel twittare ogni pensiero, nel non fare bagni di folla o lanciare slogan roba nobilitante, in questo, non tanto nelle questioni ideologiche, ma nell'aprire una leadership perfettamente umana.

Antropologia dell'essere Bonaccini

Ritratto di un'alternativa estetica ai gradassi di destra e ai militanti di sinistra

[illegible]

partire alla faccia». «Migliorvate sia combattuto la partita più importante della sua vita», ha detto. «Secca chi gli pare, ci mancherebbe altro, ma intesa che vinca quella partita per lui, per la sua famiglia e per tutti quelli che sono con lui». E poi, quando il ministro ha visto quando lo invitavano a commentare le vicende di Salvini, la storia dei fondi della Lega, quando poteva inferire con facilità, lui, trovandosi lì, che il ministro non aveva mai vinto perché se così ce abbiamo fatto, per i problemi giudiziari di Salvini».

E' d'altra parte Bonaccini non può mai in credito, malgrado stia sempre al centro del processo elettorale. Il traliccio non lo proporzioni e la misura anche per effetto delle Sardine, che pure vorrebbe allora, ma spostano la dialettica sul terreno ideale del competitore. E infatti, come si è visto, il suo avversario è Nicola Zingaretti e del governo, della legislatura, e addirittura della sinistra intera. E lui soffre, ma non s'incaparra, raramente alla testa della sinistra, perché non vuole facendo violenza alla sua natura. Parla delle cose fatte e di quelle da fare. E' costante e quasi timido, come un addego romano, Stasino, il figlio di un certo Stasino, il re dei macioli di Maria, ma nemmeno retorica da sinistra in disarmo intellettuale tipo "partito nuovo e nuovo partito". Tanto che, più lo si ascolta, più si sentiva che era un mite uomo cresciuto nella provincia della provincia di Modena, istruito nelle giovanili della sinistra, figlio di un comunista e di un'operaista comunista, sia mettendo in dubbio, non solo l'idea di una sinistra unitaria, ma che debba essere per forza quello del piacione gradasso o quello del giovane resistenzialista. Certo lo spirito e le buone intenzioni, però, non gli impediscono di mettersi in discussione a scalfire l'incendio del mondo. Sergio Chiamparino, che pure aveva ben governato e con temperanza il Piemonte, l'anno scorso, fu costretto a dimettersi dal consiglio regionale non aveva per avversario il Partito Facebook da 4 milioni di like né era aiutato da un movimento, come le Sardine, che abbozza al volo su spinte. Ma chi dire, le sorprese hanno ancora tempo.

È arrivato al delirio parlando di "fakebook". La casa editrice Fayard dando ragione a Benedetto XVI mi ha confermato personalmente che accoglie questo libro ed è felice della sua pubblicazione. L'intero testo non è mai menzionato, tranne per l'introduzione e la conclusione, come ha spiegato l'editore Cantagalli. Ora chiedo che questa polemica sterile finisca. Dobbiamo inseguirci? Inevitabilmente, grazie per l'attenzione. Questo è essenziale. Continuare a parlare del resto è un diversivo. Il mio invito è di leggere il libro insieme perché parliamo.

Ma lei vuole trasmettere? Lo riassumo in una frase: il celibato dei sacerdoti non è una semplice disciplina canonica. Se si insegna il contrario, equivale a dire che c'è una singola regione, si apre una breccia, una ferita nel mistero della Chiesa. Esiste un legame ontologico-sacramentale tra il sacerdote e Cristo. E se si nega il sacerdozio, ricorda che la Chiesa è un mistero, un dono di Dio che non ci appartiene. Non possiamo creare un sacerdozio per uomini sposati o divorziati, come hanno fatto i protestanti, Cristo e della sua sposa, la Chiesa».

Ma perché non si possono ordinare sacerdoti uomini sposati? Qual sarebbe lo scacco?

Perché su Salvini F# e z

Certe volte è bello rimpiangere la Ceeba spagnola, davanti a una scoperta mai creduta possibile, proprio con la parola in gola a metà. Ad

CONTRO MASTRO CHIESA - DI MAURIZIO CREMONA

esempio constatare che quello là, il rapper, o l'influencer, il marito di quella là, influisce sulla vita, anche votando le leggi. Ma oggi di un incisivo, più di un politico grande un unico, più di Zingra certo, anche se il babbo non ha frequentato le università cattoliche, ma alla Scuola di Politiche di Enrico Cuccia, il papa è aperto che il nome mi vergogna quasi a dirlo, chiamiamolo F# e z. Ma è così. Succede che Salvini in una trasmissione televisiva, in un'intervista, fa la reclame sbotta contro Fabio Volo (il suo talissimo, eh?). Mentre lui «F# e z faceva» uno soldi scrivendo libri e canzoni, io combattevo

INCELE IL NUOVO

"ABBANDONA GLI TUTTI PASSATE AVANTI"

no affrontare il divorzio di un prete? Perché dovremmo attenderci casi del genere?

Uno dei grandi punti di discussione riguarda il fatto che questa disciplina ecclesiastica in realtà non è antica, ma recente. Non è vero, quindi? "Per niente!", dice Salsola. «La Chiesa ha sempre avuto regole molto chiare». Dall'anno 305, il Concilio di Elvira ricorda la legge, «ricevuta dagli apostoli» sulla continenza dei sacerdoti. Da quel momento in poi, la storia lo conferma: i preti sono stati sempre e solo per gli altri. Il Concilio stabilisce infatti che «abbiamo decretato una proibizione generale riguardo i vescovi, i presbiteri e i diaconi. Detti a dire tutti i cherici costoro non ministero: non devono stare assieme alle loro mogli e non devono generare figli. Chi si renderà responsabile di ciò, sarà espulso dai ranghi ecclesiastici» (can. 38). Se questo

più incisivo delle Sarne**

mafia a colpi di rapsal". La solita minuziosa fuori dal vaso, ma il nuovo movimento di riferimento, insomma P**ez, lo ha steso in un tweet: "Sai qual è la differenza? Che le Sar**ne hanno un rapporto sessuale con le prostitute di nessuno. Il tuo padre è costato agli italiani 49 milioni di euro. Io no! ero a Ibiza questa estate e affetto il rapper, tu eri al Palace e eri il mostro dell'indie". Dice a dire tutti i cherici costoro non ministero: non devono stare assieme alle loro mogli e non devono generare figli. Chi si renderà responsabile di ciò, sarà espulso dai ranghi ecclesiastici» (can. 38). Se questo

to intero. Ha aperto loro la parte più profonda del suo cuore".

Perché il papa ha crisi del sacerdozio? «Il celibato ci ricorda che i sacerdoti sono non il frutto di una vocazione, di una chiamata personale e intima da parte di Dio. Quando Dio chiama, Benedetto XVI lo dice mai per lui, di rinunciare a ogni sostegno terreno e di donare a lui la totalità del proprio corpo, del proprio cuore e della propria capacità d'amore. Benedetto XVI lo dice magnificamente nel suo contributo. I sacerdoti non sono dipendenti pubblici. Non fanno un mestiere, sono consacrati a Dio. Temono Dio, Dio che è il loro Dio, Dio che è umana, secondo i tempi e secondo le nostre idee. Ma la Chiesa non è nostra. La riceviamo da Dio, con il suo Credo e i suoi sacramenti. Il sacerdozio non ci appartiene. Non possiamo fare ciò che vogliamo con esso. Quando sento che vogliamo creare ministeri femminili mi chiedo se cerchiamo la fine della Chiesa. Il sacerdozio non è un ruolo voleva Dio per le donne nella Chiesa? San Giovanni Paolo II ha magnificamente descritto la dignità e la vocazione delle donne nella sua enciclica *Evangelium vitae*. Ma la Chiesa non è nostra. Mulieres dignitatem: il loro posto è centrale, si tratta di ricordare a tutti la necessità della santità e di aiutare l'umanità a non cadere».

(segue a pagina 14)

OGGI | PAGINA 4

Per ridurre la gravità del Coronavirus non c'è: vaccinarsi

ILARIA CAPUA

Andrea's Version

Finì la campagna elettorale e la mulatta-mongola, si può finalmente parlare di qualcosa/altro che non siano i prolemani del partito. Per dire, la mia più grande amica Francesco Verdini mi ha raccontato che ieri, a tavola, il fidanzato le ha detto: "Te l'aggielati al ragni fanno cagare".

Serietà sgarbiata a detto chissà in relazione alle sue



il Giornale



SABATO 25 GENNAIO 2020

Quotidiano diretto da ALESSANDRO SALLUSTI

Anno XVII - Numero 21 - 1.50 euro*

www.ilgiornale.it
ISSN 1120-4371 P. Giornale del centro-sinistra

DAL 1974 CONTRO IL CORO

ELEZIONI REGIONALI

CITOFONATA A CONTE

Salvini, Berlusconi e Meloni chiudono insieme la campagna elettorale con un avviso di sfratto
Schiaffo di Bonafede agli innocenti in carcere

■ Una piazza gremita ed entusiasta ha accolto il comizio finale del centrodestra che appoggia Lucia Borgonzoni per la guida dell'Emilia-Romagna. «Bisogna mandare a casa questo governo» dice Silvio Berlusconi, sul palco insieme a Matteo Salvini e Giorgia Meloni. Ed è bufera sul Guardasigilli: «Mai innocenti in galera».

servizi da pagina 2 a pagina 6

L'EDITORIALE

MANDIAMOLI A CASA NEL NOME DI TORTORA

di Alessandro Sallusti

«G li innocenti non finiscono mai in carcere» ha sostenuto con spocchia grillina il ministro della Giustizia Alfonso Bonafede per difendere la sua indefendibile abolizione della prescrizione, detta anche la riforma del «fine processi mai». In quelle sei parole di Bonafede è riassunto il problema che abbiamo, cioè quello di essere governati da una classe dirigente manettara e ignorante. Il ministro ragazzino saputello non sa neppure che l'Italia ha il triste primato di ingiuste detenzioni. Ogni anno, per colpa di magistrati arroganti, sciatti e incapaci, più di mille cittadini finiscono in cella pur essendo completamente innocenti e ogni anno lo Stato spende circa trenta milioni per risarcirli, almeno in piccola parte, del torto subito.

La malagiustizia è un cancro del Paese che non solo colpisce persone inermi ma tiene ben alla larga dall'Italia imprenditori e investitori esteri. Può un ministro della Giustizia non sapere chi era e che cosa è accaduto, tanto per fare un esempio, a Enzo Tortora? A mio avviso no, non può non saperlo né non rispettare il dramma di decine di migliaia di famiglie rovinate in tutti i sensi - economico, sociale, psicologico - da clamorosi errori giudiziari.

Mandare un innocente in carcere dovrebbe diventare - questo sì senza prescrizione - un reato da punire con il carcere, possibilmente duro perché è un crimine grave, e così vedi che ai magistrati amici di Davigo e Bonafede gli passerebbe la voglia di fare gli spiritosi sulla pelle degli altri.

È urgente mandare via dalla stanza dei bottoni questa gentaglia bugiarda senza scrupoli né memoria che sta avvelenando (altro che Salvini) tutti i pozzi del Paese. Domani gli elettori dell'Emilia-Romagna e della Calabria hanno la possibilità di farlo a nome di tutti gli italiani. Mi auguro che accada, non solo e non tanto per poter essere meglio amministrati nei loro territori, ma per dare il segnale definitivo che la stagione illiberale del grillcomunismo deve essere archiviata una volta per tutte. Se lo faranno non ci sarà Mattarella, vescovi o sardine che tengano. Si tornerà al più presto al voto con la speranza di cambiare nelle urne nazionali quest'aria sempre più fetida che ci avvolge.



UNITI I tre leader hanno chiuso la campagna elettorale insieme a Ravenna

ATTACCO AL CENTRODESTRA

Le trame di Soros dietro alle sardine

di Fausto Biloslavo

Lo «squalo» finanziario, George Soros, ha dichiarato il suo appoggio e ammirazione per le Sardine al World Economic Forum a Davos, appuntamento annuale in Svizzera dei potenti economici del mondo. Secondo Soros «questo torrente di ribellioni» in varie parti del pianeta «ha il sostegno schiacciante della popolazione».

a pagina 9

L'ULTIMA DEL GOVERNO

Caccia ai «ricchi»: incubo patrimoniale

di Antonio Signorini

C'è poco di concreto da offrire all'elettorato emiliano romagnolo e a quello calabrese per dimostrare quanto il governo stia facendo. Il premier Conte e i leader di maggioranza speravano di finalizzare due o tre misure chiave da presentare come un successo, ma il massimo ottenuto è l'accelerata del taglio del cuneo fiscale.

a pagina 4

di Nicola Porro
Zuppa di Porro

Quelle nozze Ubi-Bpm così difficili

a pagina 19



IL FIGLIO RACCONTA AL GIORNALE: «FU UNA SCELTA DIVISIVA»

Il marito della Segre? In lista per Almirante

di Felice Manti

Il marito di Liliana Segre, senatrice a vita e testimone vivente dei guasti dell'antisemitismo e dei campi di concentramento nazisti, era un antifascista cattolico. Nulla di strano. Se non fosse che il suo cuore di uomo d'ordine, con una carriera militare, batteva a destra. E che avesse deciso di candidarsi alla Camera con il Movimento sociale.

a pagina 10

IMBRATTATA LA CASA DI UN DEPORTATO: «JUDEN HIER»

Quella scritta sfregia la Storia

di Fiamma Nirenstein

Scritte, parole, segni. Nella notte fra il 9 e il 10 dicembre del 1936, la Notte dei Cristalli che dette il via all'eliminazione sistematica nazifascista del popolo ebraico, la notte in cui asero i beni

e le case ebraiche, la parola *Juden fu scritta*, scarabocchiata, bestemmata su muri e vetrine e porte. Cominciava il rogo di sei milioni di persone, fra cui un milione (...)

segue a pagina 14
Muratore a pagina 14

SONDAGGI NEL PASSATO

Msi pigliatutto: oggi sarebbe il primo partito

La rilevazione



di Paolo Guzzanti

Le ucrone sono raccontate su un presente immaginario che capovolge i fatti del passato così come sono realmente avvenuti. Per esempio: che cosa sarebbe successo se Hitler avesse vinto? Seguono, serie televisive anche bellissime come *The man on the high Castle*. L'ucronia che propone la rivista *Il Primato nazionale* è interessante se si sta al suo gioco che è - ci sembra - senza complessi di parte, dalla parte del vecchio Msi di Giorgio Almirante di cui Fratelli d'Italia si sente erede. Quel partito e quel leader avevano (...)

segue a pagina 11
Pellicetti a pagina 11

IN ITALIA, FATTE SALVE ECCEZIONI TERRITORIALI (VEDI GERENZA)
SPEDIRE IN ABONNAMENTO: 12.000 LIRE IN 12 SPEDIZIONI A 1.000 LIRE L'UNA
AUT. MIN. 1/1574/2019

IL GIORNO

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

SABATO 25 gennaio 2020
1,50 Euro*

Nazionale

FONDATA NEL 1956
www.ilgiorno.it



Parlano i pendolari della linea Cremona-Milano

**Pioltello, due anni dopo
«Sul treno della morte
la paura viaggia con noi»**

A. Gianni e G. Moroni alle pagine 2 e 3



Duello in Emilia, pensando a Roma

Big in campo per la chiusura della campagna elettorale. Il Pd blinda il governo, il centrodestra sogna lo sfratto

Servizi da pag. 4 a pag. 7

Dopo le regionali

**Grandi manovre
sul futuro
della legislatura**

Bruno Vespa

Il voto di domenica non riguarda la sopravvivenza del governo», ha ripetuto ieri seccamente Giuseppe Conte. Probabilmente ha ragione, ma l'archivio della politica italiana trasmette segnali poco rassicuranti. Alla vigilia delle elezioni regionali del 16 aprile 2000, il presidente del Consiglio era Massimo D'Alema. «Sono un professionista - disse col tono che conosciamo - e vi dico che vinceremo in 10 e forse 11 regioni su 15». Vinse il centrodestra 8 a 7, compreso l'imprendibile Lazio, guidato da Francesco Storace al quale Berlusconi aveva perfino imposto una drastica cura dimagrante.

Continua a pagina 7

SPARÒ E UCCISE IL LADRO, ASSOLTO A LODI. L'OSTE: ANNI SNERVANTI, SONO DISTRUTTO

LEGITTIMA DIFESA



Mario Cattaneo, 70 anni, è stato assolto ieri in primo grado

D'Elia e commento di Neri alle pagine 8 e 9

DALLA CITTÀ

Milano

**L'avvocato 32enne
caduto in Tribunale
disabile a vita
«E nessuna giustizia»**

Servizio nelle Cronache

Milano

**La truffa dei finti
tecnici del Comune
«Ci mostri i farmaci»**

Verri nelle Cronache

Il giallo del San Raffaele

**Libici fuggiti
dopo le coltellate
Caccia ai complici**

Palma nelle Cronache



Ma la Cina reagisce: nuovo ospedale in 10 giorni

**Virus, due casi in Francia
Chiusa la Grande muraglia**

Bolognini e Pieraccini alle pagine 10 e 11



Di Francisca-Errigo, veleno tra le due regine

**Amiche mai, rivali sempre
La scherma si spacca**

Rabotti a pagina 17

Prostamol

Integratore alimentare a base di Sereno Repens (che contiene Lycopodium e Inula) per la prostata.

IL PIÙ VENDUTO IN FARMACIA*

SCOPRI DI PIÙ SU BENESSEREURINARIO.IT

E NON HAI PIÙ SCUSE



Oggi Alias

ANDREJ TARKOVSKIJ Intervista al figlio del grande regista che ha realizzato il documentario sul padre «Il cinema come preghiera»



Domani Alias D

GIORNO DELLA MEMORIA Edificato come culto del ricordo, non disturba i responsabili del nuovo razzismo: il libro di Valentina Pisanty



Visioni

SUNDANCE Il festival si apre all'insegna di Obama: «Crip Camp», il documentario targato Netflix
Giulia D'Agnolo Vallian pagina 13

il manifesto

quotidiano comunista

oggi con ALIAS

Edizione straordinaria
Speciale elezioni
lunedì
27 gennaio

SABATO 25 GENNAIO 2020 - ANNO L - N° 21

www.ilmanifesto.it

euro 2,50

La manifestazione al Pilastro di Bologna foto di Davide Landi/ Agenzia Dire



Sul filo del citofono

La carovana elettorale si ferma, ma a Bologna il quartiere Pilastro scende in piazza contro il giustiziere leghista. Berlusconi e Meloni sul palco con Salvini sentono odore di vittoria e intimano lo sfratto al governo: «Dopo l'Emilia ci prendiamo il Paese». Domani il voto pagine 2,3,4

A MONDOVI' COME NELLA GERMANIA DEL 1938: «QUI CI SONO EBREI»

Scritta nazi sulla casa di una deportata

■ Nella casa dove un tempo ha abitato Lidia Rolfi deportata a Ravensbrück (11 mesi di lager, venduta da una compaesana mentre portava rifornimenti ai partigiani della XI divisione Garibaldi, XV brigata Saluzzo) e morta nel 1996, oggi vive il figlio Aldo. «Qui, racconta, su

quelle due poltrone di pelle mamma si sedeva con Primo Levi. Sulla porta di casa ieri mattina una anonima mano ha tracciato con una bomboletta spray nera una stella di David sovrastata dalla scritta «Juden hier», locuzione che rimanda direttamente al 9 e 10 novem-

bre 1938, quando nella Germania nazista si scatenò la Reichskristallnacht. «Me l'aspettavo - dice Aldo - quella scritta: sono tempi così, in cui l'odio viene sparato come formazione permanente dalle televisioni e non solo».

PAOLASSOTTI A PAGINA 6

LUNEDÌ L'AUTOPSIA DEL 38ENNE Cpr di Gradisca, le piste aperte

■ L'accertamento delle cause del decesso fondamentale per capire cosa ha ucciso sabato scorso Vakhtang Enukidze. L'uomo era stato trasferito

nuovamente nella struttura detentiva dopo due giorni in carcere e un processo per direttissima. Al rientro era vigile.

MERLISI A PAGINA 6

2016-2020, IL TESTIMONE Regeni, quattro anni trascorsi senza verità



■ Fiaccolate in tutta Italia per ricordare Giulio Regeni. Erasmo Palazzotto, presidente della commissione parlamentare d'inchiesta: «Se l'Egitto continuerà a non dare risposte e se non procederà all'identificazione e all'incriminazione dei responsabili, l'Italia dovrà valutare il ritiro dell'ambasciatore»
DRAGONI, MAUSSIER A PAGINA 8

Italia-Egitto Un omicidio politico impunito

PATRIZIO GONNELLA

Sono trascorsi quattro anni, lunghi e penosi, da quando Giulio Regeni è stato torturato e ammazzato in Egitto. Un omicidio politico consumato impunemente, almeno finora, ai danni di un giovane ricercatore italiano.

— segue a pagina 14 —

Debito L'Europa è la più grande banca degli Usa

ALFONSO GIANNI

Il World Economic Forum 2020 di Davos sarà probabilmente ricordato come quello dei grandi contrasti. Quello tra le ricchezze accumulate in pochissime aziende, fra cui quelle dei convenuti nella cittadina svizzera, e la miseria in cui vivono 3,8 miliardi di persone.

— segue a pagina 15 —

CORONAVIRUS Le vittime salgono a 26 Si lavora sul vaccino



■ I casi del coronavirus hanno superato quota 830, le vittime sono 26. La comunità scientifica cerca una soluzione. I tempi non sono rapidi ma potrebbe bastare una terapia farmacologica. Nel sud est asiatico, intanto, il virus diventa strumento di uno scontro geopolitico contro la Cina
CAPOCCI, GIORDANA A PAGINA 16

all'interno

Iraq Migliaia in corteo contro la presenza delle truppe Usa

All'appello di Moqtada al-Sadr grande risposta della popolazione. Gli Usa sono ancora in Iraq nonostante la richiesta di Baghdad di ritirarsi dopo l'omicidio di Soleimani.



CHIARA CRUCIATI
PAGINA 9

Mobilizzazioni In Italia e nel mondo torna in piazza la pace

ALBERTO NEGRI

Oggi tornerà in piazza in Italia e nel mondo, la pace, quella «potenza mondiale» che in milioni si mobilitò contro la guerra di Bush all'Iraq nel 2003 e che venne sconfitta. Nella protesta italiana sarà forte il ruolo della Cgil, dell'Arci, della Fiom, dell'Anpi e non solo, tanto che quel che ci ostiniamo a chiamare sinistra dovrebbe esserne scossa. Ma la guerra e la mancanza di pace, nonostante siano così decisive - basta pensare alla tragedia dei migranti -, vengono omesse se non nascoste dalla politica.

— segue a pagina 15 —



LUNEDÌ 27 GENNAIO
EDIZIONE STRAORDINARIA
Elezioni regionali 2020
Emilia Romagna
& Calabria
IN EDICOLA E ONLINE
il manifesto



€ 1,20 ANNO COMB-N° 24

PREZZO IN ABBONAMENTO POSTALE 45% - ART. 2 COM. 20/01 L. 662/96

Fondato nel 1892



Sabato 25 Gennaio 2020 •

Commenta le notizie su ilmattino.it

A EDIZIONE E PRODUZIONE: "IL MATTINO" - "IL QUOTIDIANO" - EURO 1,20

Il colloquio

**Anastasio: la mia rabbia
una bomba su Sanremo
non disinnescatemi**

Federico Vacalebre a pag. 14



Il giorno della memoria

**Il campo di Dora
l'Auschwitz dimenticata
degli internati campani**

Massimo Novelli a pag. 15



Emilia, il governo in trincea

►Regionali, il centrodestra tenta la spallata. Conte: «Ma non è un voto su di noi»
Spadafora: «Esecutivo abituato al caos. Di Maio non si ripresenterà come leader»

L'analisi

**COMUNQUE VADA
GLI SCOSSONI
ARRIVERANNO**

Luca Ricolfi

Anche se le Regioni che vanno al voto sono due (Emilia Romagna e Calabria), inutile nasconderselo, è sull'Emilia Romagna che sono puntati i riflettori. Perché, lo si voglia o no, la sfida Bonaccini-Borgonzoni si è trasformata in una specie di giudizio di Dio sul governo nazionale. Non sarebbe stato così se, una volta caduto il governo giallo-verde, sinistra e Cinque Stelle avessero avuto il coraggio di tornare di fronte all'elettorato.

Continua a pag. 43

**Punto di Vespa
PERCHÉ
IL PRONOSTICO
È DA 1-X-2**

Bruno Vespa

«Il voto di domenica non riguarda la sopravvivenza del governo», ha ripetuto ieri seccamente Giuseppe Conte. Probabilmente ha ragione, ma l'archivio della politica italiana trasmette segnali poco rassicuranti. Alla vigilia delle elezioni regionali del 16 aprile 2000, il presidente del Consiglio era Massimo D'Alema. «Sono un professionista - disse col tono che conosciamo - e vi dico che vinceremo in 10 e forse 12 regioni su 15».

Continua a pag. 43

Lo dicono tutti e tre, Salvini, Meloni e Berlusconi, nel comizio finale in piazza Del Popolo a Ravenna: «Con il voto emiliano-romagnolo andiamo a prenderci il Paese». Il governo è in trincea. Conte avverte: «Non è un voto su di noi». Il ministro Spadafora rassicura: «L'esecutivo è abituato al caos». E sul futuro dei cinque stelle dopo le dimissioni di Di Maio da capo politico aggiunge: «Luigi non si ripresenterà come leader».

Ajello, Canettieri, Gentili e Pucci da pag. 2 a 5

Le votazioni dimenticate

**Bologna-Reggio Calabria
i divari ignorati da tutti**

Marco Esposito

Che ci siano due Italie non è una novità ma forse la circostanza di due elezioni regionali simultanee, in Emilia Romagna e in Calabria, avrebbe dovuto portare a un qualche confronto fra le due realtà. E invece il voto in Calabria, come il divario tra le due regioni resta ignorato.

A pag. 5

Il caso Bonafede

**Se il ministro
scivola sul carcere
degli innocenti**

Carlo Nordio

Com'era immaginabile, l'infelice frase del ministro della Giustizia, Alfonso Bonafede, che «gli innocenti non finiscono in carcere» ha sollevato feroci critiche e imbarazzati dissensi.

Continua a pag. 43. Servizio a pag. 6

Il virus La struttura a Wuhan in tempi record. Un caso sospetto anche a Napoli



Cina, il formicaio di ruspe: un ospedale in 6 giorni

Evangelisti, Cocco e Melina a pag. 9

Salerno

**Il male oscuro
tra gli studenti
del campus**

Quattro suicidi negli ultimi 2 anni
E il rettore chiama gli psicologi

Petronilla Carillo

inviata a Fisciano

Quattro suicidi e due tentati tra gli studenti iscritti nelle diverse facoltà dell'Ateneo di Salerno. L'ultimo ieri: una ex studentessa di 30 anni è morta gettandosi dal parcheggio multipiano del campus di Fisciano. «È un momento tragico. Daniela la sentiamo ancora come una nostra studentessa» commenta il rettore Vincenzo Loia e aggiunge: «Istituiremo un Osservatorio di Ateneo con psicologi e tutte le parti sociali per monitorare e dare ulteriori risposte su cui il rettore conferma il massimo impegno».

A pag. 11

Torre del Greco

**Sbadigli, insulti
e cellulare in aula
il prof lo picchia**

La denuncia choc di un 16enne
la preside: sanzioni per entrambi

Francesca Mari

Un professore dell'Istituto professionale di Torre del Greco denunciato per aver aggredito un alunno durante la lezione: il 16enne è finito in ospedale con il labbro rotto. Tutto sarebbe cominciato perché il ragazzo avrebbe assunto atteggiamenti rimproverati dal docente: il ragazzo viene prima ripreso perché trovato con il cellulare in mano, poi "punito" con una nota per uno sbadiglio e mandato fuori dall'aula. Da qui lo scontro sarebbe degenerato finendo in rissa. La preside annuncia sanzioni per entrambi.

In Cronaca

La vigilia di Napoli-Juve

**Il ritorno di Sarri: non lo merito
ma il San Paolo mi fischierà**

Pino Taormina

Lo sa Sarri che non è tanto il suo addio a Napoli che la gente non gli perdona: è l'essere approdato alla Juventus. «Mi contestano e mi insultano, ma non lo merito», confida a chi gli sta vicino. Sarri è sicuro che non ci saranno sconti per lui. Il profeta di ritorno non avrà scampo e farà la fine di Higuain, accolto senza alcun coro o ovazione la prima volta che rimise piede al San Paolo. A pag. 17

Sarnataro e Ventre alle pagg. 16 e 17

Controcampo

**Meglio ignorarlo
conta solo sostenere
la banda di Ringhio**

Marilicia Salvia

«Sarri uno di voi». Il fulminante slogan che circola in rete a proposito delle modalità con cui degnamente accogliere domani l'allenatore della capolista dice più di mille discorsi.

Continua a pag. 42



Anche l'arte italiana ha avuto il suo Monuments Man

**FRANCESCO PINTO
L'UOMO CHE SALVÒ
LA BELLEZZA**

"Pinto racconta con grande maestria la storia
di un eroe italiano che salvò il nostro patrimonio."

- ALBERTO ANGELA

HarperCollins

IL MATTINO - NAZIONALE - 1 - 25/01/20 ---
Time: 24/01/20 23:59



Il Messaggero



24h € 1,40* ANNO 142 N° 24
ITALIA
Sped. in A.P. 0333/2002 con L. 4/2004 art. 1 B/D 496

NAZIONALE



Sabato 25 Gennaio 2020 • Convers. di S. Paolo

IL GIORNALE DEL MATTINO

Senta le notizie su [ILMESSAGGERO.IT](http://ilmessaggero.it)

Pagine di Storia
Ceausescu, il dittatore travolto dall'ambizione
Nordio a pag. 19



Il progetto
Fontana di Trevi quella barriera della discordia sul bordo vasca
Larcan a pag. 20



Derby e polemiche
Totti e Fonseca imbarazzi social
Like del tecnico: «Cedere Florenzi»
Lengua a pag. 26



Il Messaggero
BEEP!!!
motori.ilmessaggero.it

Governo appeso all'Emilia

► Domani le Regionali: il centrodestra tenta la spallata. Ma Conte: «L'esecutivo non è in gioco»
Incognita grillini e voto disgiunto. Test anche in Calabria. Spadafora: Di Maio non tornerà capo

L'effetto urne

La fuga da M5S e il ritorno destra-sinistra

Luca Ricolfi

Anche se le Regioni che vanno al voto sono due (Emilia Romagna e Calabria), inutile nasconderselo, è sull'Emilia Romagna che sono puntati i riflettori. Perché, lo si voglia o no, la sfida Bonaccini-Borgonzi si è trasformata in una specie di giudizio di Dio sul governo nazionale.

Non sarebbe stato così se, una volta caduto il governo giallo-verde, sinistra e Cinque Stelle avessero avuto il coraggio di tornare di fronte all'elettorato, come succede nei Paesi normali allorché un'elezione non restituisce un vincitore chiaro. In quel caso i confronti regionali sarebbero rimasti nell'alveo giusto, quello di una competizione locale fra due candidati locali.

Poiché, invece, si è scelto di stare al governo a dispetto dei santi, ci si trova a fronteggiare l'insolenza di quella parte dell'elettorato emiliano-romagnolo che sente l'insediamento del governo giallo-rosso come un vulnus alla democrazia sostanziale.

Continua a pag. 25

ROMA Regionali, domani il voto: il governo appeso all'Emilia. Ajello, Canettieri, Gentili e Pucci da pag. 2 a pag. 5

Primi due casi conclamati in Francia, a Parigi e Bordeaux



Il super virus cinese è in Europa

Sfida Wuhan: ospedale in 6 giorni

I lavori per l'ospedale da mille posti a Wuhan Foto EPA

Cocco, Evangelisti e Melina a pag. 9

Verso la riforma Irpef

Tasse sul lavoro, bonus definitivo ma rischio tagli

Luca Cifoni

Il decreto legge sul taglio del cuneo fiscale prende una forma più definitiva dopo l'approvazione da parte del consiglio dei ministri. A pag. 7
Di Branco a pag. 7

Bonafede e gli innocenti

Il ministro che scivola sul carcere

Carlo Nordio

Com'er immaginabile, l'infelice frase del ministro della Giustizia, Alfonso Bonafede, che «gli innocenti non finiscono in carcere» ha sollevato feroci critiche e imbarazzi sociali. Il povero ministro ha chiarito che si riferiva «in quel contesto, a quelli che vengono assolti». Il che è come dire che il signor de La Palisse un quarto d'ora prima di morire era ancora in vita. E' ovvio infatti che chi è assolto non finisce in galera.

Continua a pag. 25
Errante a pag. 6

Sacchi, Anastasia a giudizio con i killer

«Luca mi ha stufato»

► Rito immediato per sei imputati. Il papà della vittima: «Lei la responsabile morale»

Alle porte di Roma
Botte ai bambini maestre arrestate

Alessia Marani

Botte e insulti ai bimbi. Arrestate due maestre di scuola materna a Formello (Roma). A pag. 14

Dopo una rapina

Sparò al ladro in fuga assolto l'oste di Lodi
«Non è un omicidio»

ROMA Un colpo partito dal fucile e il ladro a terra, colpito alle spalle. L'accusa di omicidio volontario, poi alleggerita in eccesso colposo di legittima difesa. E alla fine l'assoluzione, con formula piena. Perché il fatto non sussiste. Mario Cattaneo, 70 anni, l'oste di Casa-



letto Lodigiano, ieri, alla lettura della sentenza è rimasto inebetito, immobile.

Pierucci a pag. 13

DOPO L'INFLUENZA NON RIESCI A RIPARTIRE?

PROVA SUSTENIUM PLUS

con l'aggiunta di **CREATINA**

LA SPINTA CHE TI SERVE

ANCHE IN SITI ACQUA CALDA

IL TUO PRIMO SUCCESSO

GEMELLI PROGETTI CHE SI REALIZZANO

Buongiorno, Gemelli! Secondo giorno con Luna in Acquario, un contesto davvero ottimo per quel che riguarda interessi, situazioni e progetti (lontano dal solito ambiente. Se avete già impostato delle iniziative e degli affari, oppure aspettate notizie, saranno in ogni caso positive per il vostro successo. Venere è agitata per l'amore, e dunque suggerisce di aspettare San Valentino per avere qualche bacio in più. Comunque manca poco... Auguri.

© RIFUGIO DELL'INCHIESTA
L'oroscopo all'interno

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

-TRX 11:24/01/20 23:05-NOTTE

il Resto del Carlino

SABATO 25 gennaio 2020
1,60 Euro

Nazionale

FONDATA NEL 1885
www.ilrestodelcarlino.it

**CRASTAN**
1870
INSTANT CEREALS

L'Emilia Romagna sceglie il governatore
**Guida alle elezioni
Domani al voto dalle 7
Stop alle ore 23**
Servizi a pagina 6



**DOMANI IN REGALO**
SALUS
QV WEEKEND

**ristora**
INSTANT DRINKS

Duello in Emilia, pensando a Roma

Big in campo per la chiusura della campagna elettorale. Il Pd blinda il governo, il centrodestra sogna lo sfratto

Dopo le regionali
**Grandi manovre
sul futuro
della legislatura**
Bruno Vespa

Il voto di domenica non riguarda la sopravvivenza del governo», ha ripetuto ieri seccamente Giuseppe Conte. Probabilmente ha ragione, ma l'archivio della politica italiana trasmette segnali poco rassicuranti. Alla vigilia delle elezioni regionali del 16 aprile 2000, il presidente del Consiglio era Massimo D'Alema. «Sono un professionista – disse col tono che conosciamo – e vi dico che vinceremo in 10 e forse 11 regioni su 15». Vinse il centrodestra 8 a 7, compreso l'imprendibile Lazio, guidato da Francesco Storace al quale Berlusconi aveva perfino imposto una drastica cura dimagrante.

Continua a pagina 5

SPARÒ E UCCISE IL LADRO, ASSOLTO A LODI. L'OSTE: ANNI SNERVANTI, SONO DISTRUTTO



**LEGITTIMA
DIFESA**

Mario Cattaneo, 70 anni, è stato assolto ieri in primo grado

**#IO
STO
CON
MARIO**

D'Elia e commento di Neri alle pagine 8 e 9

DALLE CITTÀ
Bologna, viabilità del futuro
**«Volete il tram?»
Avviato l'iter
per il referendum
sulla nuova opera**
Moroni in Cronaca

Bologna, la 'prima'
**Il Comunale
riscopre la forza
di Wagner**
Servizio in Cronaca

Bologna, tutti gli eventi
**La notte bianca
dell'arte
illumina la città**
Cucci in Cronaca

**Ma la Cina reagisce: nuovo ospedale in 10 giorni**
Virus, due casi in Francia
Chiusa la Grande muraglia
Bolognini e Pieraccini alle pagine 10 e 11

**Di Francisca-Errigo, veleno tra le due regine**
Amiche mai, rivali sempre
La scherma si spacca
Rabotti a pagina 17

**Prostamol**
**IL PIÙ VENDUTO
IN FARMACIA***
SCOPRI DI PIÙ SU
BENESSEREURINARIO.IT
E NON HAI PIÙ SCUSE

GEAR
nuova
concessionaria
OPEL

SABATO 25 GENNAIO 2020

IL SECOLO XIX

GEAR
OPEL

QUOTIDIANO FONDATA NEL 1886 - EDIZIONE GENOVA

2,00€ con "SENTE" in Liguria, AL e AT. In omaggio "Italia Oggi" in Liguria - 1,50€ in tutte le altre zone - Anno CCXXV - NUMERO 21, COMMA 20/B. SPEDIZIONE ABB. POST - GR.50

GNN

FAMIGLIA, COME ORIENTARSI TRA AGEVOLAZIONI E RISPARMI

L'INSERTO DI 8 PAGINE / IN OMAGGIO CON IL SECOLO XIX DI LUNEDÌ

IL SECOLO XIX



LA REGIONE ASSEGNA I FONDI Alluvioni autunnali, ai Comuni 112 milioni

E. ROSSI / PAGINA 23

INDICE

Primo Piano	Pagina 2
Cronaca	Pagina 10
Economia-Mercato	Pagina 13
Commenti	Pagina 17
Genova	Pagina 18
Cinema/Tv	Pagina 36/41
Xite	Pagina 37
Sport	Pagina 42

CACCIA AL VOTO DISGIUNTO

Emilia Romagna test per Conte con l'incognita dei delusi M5S

L'Emilia Romagna diventa una trincea nazionale, in cui la maggioranza di Conte proverà a resistere all'avanzata di Salvini e del centrodestra. Stefano Bonaccini, candidato del centrosinistra, si è appellato agli elettori del M5S, sapendo che il voto disgiunto può essere decisivo. Ma il popolo grillino è spaccato. Il segretario del Pd Zingaretti ribadisce che dal voto di domani non dipenderanno le sorti del governo, ma il leader della Lega Salvini - che è già certo della vittoria in Calabria e vede la sua candidata Borgonconi governatrice dell'Emilia Romagna - la pensa in modo opposto: «Lunedì - dice - andremo a citofonare a Conte». Esordio alle urne per Cambiamento, il partito di Toti.

FELTRI, GIUBILEI, LAMATTINAE MARTINI / PAGINE 6-8



Ex Ilva, la protesta degli operai nel giorno di Guido Rossa

Gli operai di Genova espongono uno striscione mentre parla l'ad Morselli

DELL'ANTICO, DEFAZIO E GALLOTTI / PAGINE 18

PARLA IL PRESIDENTE PROFUMO

Filantropia, la Compagnia di San Paolo guarda ai privati

«Ci rivolgiamo ai privati che intendono destinare alla collettività parte del proprio patrimonio senza creare una fondazione personale». Con queste parole il presidente della Compagnia di San Paolo Francesco Profumo spiega la scelta di puntare in modo sempre più deciso sulla gestione di fondi privati nelle iniziative filantropiche che caratterizzano un'istituzione secolare. «Con Intesa San Paolo - dice Profumo - abbiamo compiuto un passo ulteriore, mettendo al servizio dei grandi patrimoni gestiti dalla banca la nostra visione. I privati affidano a noi i loro patrimoni perché hanno fiducia che la Compagnia di San Paolo possa gestire con cura e rispetto quanto ricevuto».

FERRUA / PAGINA 13

ROLLI



IL PROCESSO MATAICENA

Claudio Donzella e Paolo Isola

Due anni a Scajola Ma è stata esclusa l'aggravante mafiosa

L'ex ministro dell'Interno e attuale sindaco di Imperia Claudio Scajola è stato condannato a due anni per aver favorito la latitanza di Amedeo Mataicena. Esclusa l'aggravante mafiosa.

GLI ARTICOLI / PAGINA 11

SULLO SFONDO IL RISCHIO DI UN FALLIMENTO DI ASPI E DI UN CONTENZIOSO CON IL RITIRO DELLE CONCESSIONI

La svolta dei Benetton: dopo il caso Autostrade sono alla ricerca di soci

Il gruppo apre a investitori e pensa a passi indietro. Ma non nella moda

I prossimi sei mesi saranno decisivi, per capire quale volto assumerà la presenza della famiglia Benetton nell'economia. In caso di revoca della concessione non si può escludere il fallimento di Autostrade con conseguente contagio del debito di 38 miliardi di euro in capo alla controllante Atlantia. Proprio per affrontare queste eventualità la famiglia sta predisponendo azioni di contrasto.

POSSAMA / PAGINA 3

1 TUNNEL FUORI NORMA

Roberto Sculli / PAGINA 2

Il ministero bocchia Salt: insufficienti i piani per le gallerie della A12

Il ministero a Salt: lavori a rilento e piani di adeguamento non convincenti per 13 tunnel di A12 e A15.

IL 24 MAGGIO

Annunziata Coluccia / PAGINA 20

Concerto e francobollo: così sarà celebrato il viadotto sul Polcevera

Un francobollo e un concerto il 24 maggio per celebrare la realizzazione del nuovo viadotto sul Polcevera.

L'INTERVENTO

ALESSANDRA PERRAZZELLI

LE SFIDE DIGITALI RIVOLUZIONANO LE BANCHE

La rivoluzione digitale, scardinando gli schemi tradizionalmente utilizzati dagli intermediari per l'offerta di servizi finanziari, modifica l'assetto del mercato e impone agli operatori un sostanziale ripensamento dei modelli e delle strategie.

Nascono banche completamente digitali, in grado di servire ampie quote di mercato con costi molto più contenuti rispetto agli intermediari tradizionali. Gli operatori FinTech espandono l'offerta dai servizi di pagamento a quelli di gestione del risparmio. Le multinazionali nel settore tecnologico (BigTech) offrono ormai da alcuni anni servizi finanziari sulle proprie piattaforme, istantaneamente in tutto il mondo a miliardi di persone.

SEQUE / PAGINA 17

BUONGIORNO

Accidenti al clippino: si vede Annalisa Cuzzocrea (giornalista di Repubblica) invitare il titolare della Giustizia, Alfonso Bonafede, a curarsi degli innocenti in carcere. Sono tanti, come sa chi legge questa rubrica. Il 34 e virgola per cento degli oltre 60 mila detenuti è in attesa di giudizio e, secondo statistica, la metà sarà assolta; in media ogni anno finiscono dentro mille persone che non avevano fatto nulla, tre al giorno. Sono numeri tremendi e noi, e tuttavia nel clippino si intuisce Bonafede intento a dire qualcosa pur di dirlo, e la dice, e per due volte: gli innocenti non vanno in carcere. Praticamente, «se è in galera qualcosa avrà fatto», segnale dell'ormai perfetta sovrapposibilità fra birreria e istituzioni. Ma il problema è il clippino, l'ultima terrificante moda politica (e giornalistica). Fun-

zione così, uno va in tv, ci sta un'ora e mezzo, poi tira fuori la clip di venti secondi in cui fa un figurone e la pubblica su Internet: non importa se per il resto del tempo ha infilato una balengata via l'altra, il clippino girerà e girerà a fare il suo sporco lavoro. E lo fa bene specie se è dedicato alla figuraccia dell'avversario, condizione in cui si è riconosciuto Bonafede, a vedere ovunque la sua faccetta a scandire, come in un rap che in paragone Junior Cally ha i testi di Topo Gigio, gli innocenti-non-vanno-in-carcere-gli-innocenti-non-vanno-in-carcere. Ieri mattina, pertanto, ha provato a rimediare con una nota in cui spiegava il senso di un pensiero così bieco e strumentalizzato: volevo dire, ha scritto, che non vanno in carcere «coloro che vengono assolti». Gli assolti drano un sospiro di sollievo.

Il clippino

MATTIA FELTRI

AURUM 1962

COMPRO
ORO e ARGENTO

SEDE STORICA
SERVIAMO TUTTI
COMPRIAMO TUTTO

Genova - Corso Buenos Aires 81 r
Piazza Santa Maria della Salute 10 - Tel. 010/5511111

AURUM 1962

COMPRO
ORO e ARGENTO

SEDE STORICA
SERVIAMO TUTTI
COMPRIAMO TUTTO

Genova - Corso Buenos Aires 81 r
Piazza Santa Maria della Salute 10 - Tel. 010/5511111



IL TEMPO

QUOTIDIANO INDIPENDENTE

ristora
INSTANT DRINKS

Sabato 25 gennaio 2020
Anno LXXVI - Numero 24 - € 1,20
Conversione di San Paolo Apostolo

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

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

UN CONSIGLIO DEI MINISTRI INDECENTE

La mossa sfacciata di Conte

*Terrorizzato dal voto in Emilia-Romagna il premier convoca di notte i ministri per distribuire soldi
Con tre mesi di anticipo vara il decreto sul cuneo fiscale. Poi fa piovere su Bologna e dintorni mance*

Regione

Il Pd impugna la legge di Zinga

L'esecutivo rossogiallo stoppa la normativa sull'infertilità maschile

Di Mario a pagina 14

Smog

Tre giorni di stop agli «inquinanti»

Da oggi fino a lunedì non potranno circolare motori euro 0, 1 e 2



a pagina 15

La denuncia

Hotel fantasma Danni alle stelle

Le strutture irregolari fanno perdere incassi per 1 miliardo e mezzo

Verucci a pagina 16

Torre Spaccata

La pasticceria «dell'orrore»

Violato ogni obbligo igienico-sanitario I Nas chiudono tutto



Di Corrado a pagina 18

Il Tempo di Oshø

Ambulanti e turisti-vandali alla larga Arrivano le barriere a Fontana di Trevi

Conti a pagina 15



Anastasiya alla sbarra il 31 marzo

Formello

Maltrattamenti all'asilo Arrestate due maestre

Burretta a pagina 19

... Il caso Luca Sacchi è chiuso, almeno per la Procura di Roma. Gli inquirenti ieri hanno terminato le indagini sulla morte del personal trainer ucciso lo scorso 23 ottobre a pochi metri dal pub John Cabot di via Tommaso Mommsen. Il processo si aprirà il 31 marzo, e vedrà alla sbarra sei persone, compresa la fidanzata di Sacchi, Anastasiya Kylesnik.

Ossino a pagina 17

DI FRANCO BECHIS

Nell'ultima notte prima del silenzio elettorale per il voto nelle regionali dell'Emilia Romagna e della Calabria il presidente del Consiglio Giuseppe Conte - disdetta tutti gli impegni esteri - ha chiamato a raccolta i suoi ministri per l'atto forse più indecente che si ricordi (...)

segue a pagina 3

Salvini suona la carica

«Domenica stravinciamo Poi citofono a Palazzo Chigi»

De Leo a pagina 4

Soros e Saviano si schierano

L'abbraccio dei buonisti che aiuta solo la Lega

a pagina 4

Domani in campo



SFIDA TRA CANNONIERI

Immobile contro Dzeko Il destino del derby è nei piedi dei bomber

Biafora e Pieretti alle pagine 34 e 35

FISIODANIELI S.r.l.
Dir. San. Dr. Gianpiero Cutolo

Fisioterapia • Osteopatia
Medicina dello Sport
Visite Specialistiche

CONVENZIONI SANITARIE DIRETTE CON I PRINCIPALI FONDI ASSICURATIVI

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

buona tv a tutti
di Maurizio Costanzo

Il "Grande Fratello Vip", che piace o no, offre sempre motivo di qualche riflessione. Ad esempio, in una delle prime puntate di questa edizione, un concorrente si è abbandonato a brutte espressioni sessiste nei confronti di una giovane donna, anche lei concorrente. Alfonso Signorini, il giornalista che conduce il programma, ha avuto parole risentite nei confronti di questo giovanotto, che già aveva partecipato ad una edizione del "Grande Fratello" e per farlo si è esposto in prima persona, il che mi è parso un comportamento elegante. Non posso parlare (...)

Sabato 25 Gennaio 2020

Nuova serie - Anno 29 - Numero 20 - Spedizione in A.P. art. 1 c.1 L. 4604, DCB Milano

* A Salerno e provincia, in abbonamento esclusivo con La Città di Salerno € 1,50

* Nelle province di Bari, Barietta-Andria-Trani e Foggia, in abbonamento esclusivo con la Gazzetta del Mezzogiorno € 1,50

Uk £ 1,40 - Ch fr. 3,50 €2,00*

Francia € 2,50



SOFTWARE
CONTABILI E FISCALI

NATI DA UNO STUDIO
COMMERCIALE

RAPPORTO DIRETTO
SENZA AGENTI

www.gbsoftware.it
06-97626328

**Brambilla (Qn): qualunque sarà l'esito del voto,
l'Emilia Romagna finirà per trovarsi spaccata in due**

Marco Biscella a pagina 5

Italia Oggi
QUOTIDIANO ECONOMICO, GIURIDICO E POLITICO

INTEGRATO3

GESTIONALE
PER LO STUDIO

TUTTO INCLUSO
da 96 €/mese

www.softwareintegrato.it
06-97626328

è un prodotto SOFTWARE

INDENNIZZO STATALE

**Femminicidio,
60 mila euro ai
figli delle vittime
del coniuge
o del partner**

Cicia Messina a pag. 24

CREDITO

**Startup,
nuovi
modelli
per il
calcolo
del rating**

Ottaviano a pag. 27

Tasse locali sparite. Per errore

Imposte per oltre 2 miliardi di gettito soppresse dal 1° gennaio per una incredibile catena di refusi normativi presenti nella legge di Bilancio

Tasse locali per oltre 2 miliardi di gettito soppresse dal 1° gennaio di quest'anno. È questo il paradossale risultato di una catena di errori normativi nella legge di Bilancio, cui il governo non ha ancora posto rimedio. Suscitando non poco allarme nei sindaci, visto che la prima rata dei versamenti delle imposte decise dal 31 gennaio e a rigore di legge gli operatori potrebbero sospendere il versamento delle tasse.

Giannone a pag. 23

È UN TEST NAZIONALE

**In Emilia
si mettono
in gioco 3,5 mln
di voti**

Valentini a pag. 7

ORSI & TORI

DI PAOLO PANERAI

È più pericolosa per l'economia europea la nuova infezione che è esplosa in Cina o la volontà del presidente Donald Trump di strappare maggiori contributi militari all'Europa minacciando di introdurre pesanti dazi? È più pericoloso per la stabilità del governo italiano il passo indietro di Luigi Di Maio oppure una vittoria della Lega alle elezioni in Emilia Romagna? È più pericoloso per il mondo intero che Trump non voglia saperne di iniziative per la sostenibilità del pianeta oppure, come è dimostrato, che da nemico degli Ott, cioè i padroni del digitale della Silicon Valley, il presidente Usa sia diventato un loro protettore? Sulla prima domanda è lo stesso Trump che risponde, pur facendo riferimento agli Usa, nell'intervista

esclusiva a Cnbc, a Class Cnbc e quindi a MF-Milano Finanza. Il collega Joe Kernen gli ha chiesto a Davos se l'aver trovato un cinese infetto nello Stato di Washington fa temere un'epidemia negli Usa e nel resto del mondo. La risposta è netta: «No. Per niente. È tutto sotto controllo. È una persona arrivata dalla Cina ed è isolata. Andrà tutto bene». Ma Joe rilancia: ma riguardo al presidente Xi, ci sono voci che dalla Cina non ci sarà molta trasparenza sul virus di Wuhan... Ma Trump non dà il minimo riscontro sulla trasparenza della Cina e coglie solo il riferimento al presidente Xi per tessere le lodi: «Ho un ottimo rapporto con il presidente Xi. Abbiamo appena firmato ciò che è probabilmente il più grande accordo

continua a pag. 2

IN UNA GRANDE MOSTRA

**Le donne italiane
più belle
si possono vedere
a Brescia**

Morra a pag. 9

DAL LUSO AL CIBO E DESIGN

**Il Capodanno
cinese è il nuovo
Eldorado
dei brand**

Sottillaro a pag. 15

CORTE DI CASSAZIONE

**I rider sono
subordinati:
decise app
e piattaforma**

Ferrara a pag. 28

SU WWW.ITALIAOGLI.IT

**Rider - La sentenza
della Cassazione**

**Manovra 2020 - La
nota Anci-Iffel**

**Cuneo fiscale -
Lo schema di
decreto**

**Renti violenti
- Il decreto sugli
indennizzi statali**



Tutt'al più, un trattamento integrativo esentasse pari a 600 euro per i lavoratori dipendenti e assimilati con reddito complessivo lordo non superiore a 28 mila euro dal prossimo 1° luglio al 31/12/2020. Quindi, 100 euro anche a coloro che in precedenza erano esclusi dal «bonus Renzi» e ulteriore detrazione modulata, sempre da luglio 2020 con conguaglio finale, per i redditi superiori a 28 euro ma non superiori a 40 mila. Il consiglio dei ministri di giovedì sera ha approvato il di attuativo del comma 7, dell'art. 1 della legge di Bilancio 2020.

Paggiari a pag. 25

TV DEL QATAR

**Al Jazeera,
il crepuscolo
della Cnn
araba**

Cipriani a pag. 17

Fino a un massimo di 100 euro in più per i redditi sino a 40 mila euro, in via sperimentale solo per il 2020

Bonus fiscale nelle buste paga di luglio



LUNEDÌ IN EDICOLA

**Class Cnbc
festeggia
i 20 anni con
oltre 100 ospiti**

a pag. 15

DIRITTO & ROVERSCIO

Un economista italiano molto noto (che conoscerò i numeri ma non la storia e la geografia) disse che, grazie all'introduzione dell'euro, i greci, nel giro di pochi anni, si sarebbero trasformati in tedeschi. Si è visto. I caratteri nazionali infatti sopravvissuti ai secoli e al passaggio delle contee politiche. Lo ha dimostrato anche il presidente francese Emmanuel Macron nella sua visita a Gerusalemme durante la quale se l'è preso con un povero poliziotto israeliano che faceva parte del dispositivo di sicurezza a suo beneficio. Macron si è insabbiato (a freddo) perché il gendarme era entrato nella chiesa Sant'Anna che fu fondata da San Luigi dei francesi, a Roma) fu parte del territorio francese. Di fronte a questa fesseria, i media francesi hanno subito profittato le cose. La Figaro ha ricordato una vicenda simile con Jacques Chirac. Il chiacchiere sui social media, ha aggiunto, «ha rinforzato la statura di Macron». Si sconsigliano di poco, i francesi. E vivono dei ricordi di una grandeur scomparsa da tempo ma sempre evocata.

INTEGRATO3 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 SOFTWARE

SCARICA ORA: www.softwareintegrato.it - Info e preventivi: 06 97626328

* Esclusivamente per la Liguria fino a esaurimento scorte in abbonamento esclusivo a «IL SECOLO XIX» a euro 1,50
Con il «Secolo XIX» in abbonamento esclusivo con «La Città di Salerno» € 1,50 in più. Con «La Città di Salerno» € 1,50 in più. Con «La Città di Salerno» € 1,50 in più.

LA NAZIONE

SABATO 25 gennaio 2020
1,60 Euro

Nazionale

FONDATA NEL 1859
www.lanazione.it



Fiorentina

**Arriva il Genoa (ore 18)
Mossa di Iachini:
Chiesa con Vlahovic**

Galli e Giorgetti nel Qs



Il presidente di Abi Patuelli

**«Le famiglie
tornano
a investire»**

Pieraccini a pagina 24



Duello in Emilia, pensando a Roma

Big in campo per la chiusura della campagna elettorale. Il Pd blinda il governo, il centrodestra sogna lo sfratto

Servizi da pag. 2 a pag. 5

Dopo le regionali

**Grandi manovre
sul futuro
della legislatura**

Bruno Vespa

Il voto di domenica non riguarda la sopravvivenza del governo», ha ripetuto ieri seccamente Giuseppe Conte. Probabilmente ha ragione, ma l'archivio della politica italiana trasmette segnali poco rassicuranti. Alla vigilia delle elezioni regionali del 16 aprile 2000, il presidente del Consiglio era Massimo D'Alema. «Sono un professionista - disse col tono che conosciamo - e vi dico che vinceremo in 10 e forse 11 regioni su 15». Vinse il centrodestra 8 a 7, compreso l'imprendibile Lazio, guidato da Francesco Storace al quale Berlusconi aveva perfino imposto una drastica cura dimagrante.

Continua a pagina 5

SPARÒ E UCCISE IL LADRO, ASSOLTO A LODI. L'OSTE: ANNI SNERVANTI, SONO DISTRUTTO

LEGITTIMA DIFESA



Mario Cattaneo, 70 anni, è stato assolto ieri in primo grado

D'Elia e commento di Neri alle pagine 6 e 7

DALLE CITTÀ

Firenze

**Confcommercio
Parla Marinoni
«Così è cambiato
il potere in città»**

Cecchi in cronaca

Firenze

**Palazzo Vecchio
Ecco i redditi
dei consiglieri**

Fichera in cronaca

Firenze

**Morì a 8 mesi
Condannati
i genitori**

Brogioni in cronaca



**Ma la Cina reagisce: nuovo ospedale in 10 giorni
Virus, due casi in Francia
E a Prato cresce la paura**

Servizi da pagina 8 a pagina 11



**Di Francisca-Errigo, veleno tra le due regine
Amiche mai, rivali sempre
La scherma si spacca**

Rabotti a pagina 17

Prostamol

Integratore alimentare a base di Sereno Repens (che contiene il principio attivo Sereno Repens) che favorisce la produzione di testosterone e migliora la libido.

30 capsule in vetro

IL PIÙ VENDUTO IN FARMACIA*

SCOPRI DI PIÙ SU BENESSEREURINARIO.IT

E NON HAI PIÙ SCUSE

A. MENARINI

la Repubblica

Fondatore Eugenio Scalfari

Direttore Carlo Verdelli



▲ Come i nazisti La scritta sulla porta di Mondovì riproduce quelle tracciate in Germania durante il Terzo Reich

Non possiamo dirci innocenti

di Ezio Mauro

Stiamo scendendo nell'abisso, senza sapere dove arriveremo, fino a quando cammineremo nel buio. Dobbiamo cominciare a domandarci dove porta e quando si fermerà questa mutazione in corso del nostro Paese, che dopo aver travolto il linguaggio e la coscienza civica sta attaccando lo spirito di convivenza fino ad alterare il carattere collettivo degli italiani, liberando forze sconosciute e inquietanti, in un'inversione morale

La scritta in tedesco "Qui ci sono ebrei" sulla porta della casa di Mondovì dove vive il figlio di una partigiana deportata nei lager

della democrazia. Chi ignorava gli allarmi di questi ultimi anni, i richiami striscianti al fascismo, la ferocia del linguaggio, la brutalità della politica, e banalizzava ogni regressione azzardandone il significato, oggi si trova davanti un'immagine iconica dell'oscurità in cui stiamo precipitando.

● continua a pagina 35
Casadio, Crosetti, Mastrobuoni e Pasolini ● alle pagine 2, 3 e 4



Oggi con Robinson e D

Sabato 25 gennaio 2020

Anno 45 - N°21 In Italia € 2,50

DOMANI IL VOTO

Il governo in ansia per Bologna

Salvini: "Se vinciamo, li mandiamo tutti a casa"
Bonaccini punta sulle preferenze disgiunte

Il punto

Il doppio referendum

di Stefano Folli

È comprensibile che Stefano Bonaccini si sia sforzato in ogni modo di tenere la contesa elettorale in Emilia Romagna ancorata ai problemi e alle prospettive della Regione: lì, nelle città e nelle campagne, egli si sentiva più forte dei suoi avversari, autorizzato in questo dai buoni risultati dell'amministrazione.

● a pagina 35

Tensione nel governo per il voto di domani in Emilia Romagna. Il premier e il Pd si preparano a ogni eventualità, studiando come rilanciare l'esecutivo. Salvini: «Se vinciamo li mandiamo a casa». Bonaccini punta sul voto disgiunto tra la presidenza e i partiti. Zingaretti in Calabria, altra regione di urne: «Salvini è il leader più estremista del dopoguerra».

di Bignami, Candito, Ciriaco, Giovana, Lopapa e Romagnoli

● da pagina 8 a 14

La via Emilia/5

La sinistra del sorriso di Santarcangelo

di Concita De Gregorio

● alle pagine 12 e 13

La Cina chiude tratto della Grande Muraglia

Wuhan, 40 milioni isolati dal mondo In Francia i primi due casi europei

di Bocci, Rampini e Santelli ● alle pagine 6, 7 e 34

NUOVA EDIZIONE CON TESTI INEDITI

Enrico Mentana
Liliana Segre

LA MEMORIA RENDE LIBERI

La vita interrotta
di una bambina nella Shoah



Rizzoli

Sede: 00147 Roma, via Cristoforo Colombo, 90
Tel. 06/49821, Fax 06/49822933 - Sped. Abb.
Post., Art. 1, Legge 46/04 del 27/02/2004 - Roma

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

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

con DVD
La Danza
€ 12,40

N2

Pupo "Donne e gioco: una vita spericolata più di quella di Vasco"

INTERVISTA DI ROBERTO PAVANELLO - P. 26

Verdone "Belle le serie tv ma non hanno un'anima"

FULVIA CAPRARA - PP. 24-25 COMMENTO DI PANARARI - P. 23



Calcio Il Milan ci crede: ok a Brescia
Toro tutta grinta contro l'Atalanta

STEFANO MANCINI E GUGLIELMO BUCCHIERI - PP. 34-35



LA STAMPA

SABATO 25 GENNAIO 2020



QUOTIDIANO FONDATA NEL 1867

2,00 € (CON TUTTOLIBRI) // ANNO 154 // N. 24 // IN ITALIA // SPEDIZIONE ABB. POSTALE N. 353/03 (CONV. IN L. 27/02/04) // ART. 1 COMMA 1, DGB-TO // www.lastampa.it

GNN

DOMANI URNE APERTE: IN CALABRIA È ANNUNCIATO IL SUCCESSO DEL CENTRODESTRA

Emilia, battaglia all'ultimo voto

L'ombra del risultato sul governo. Zingaretti: scelta regionale. Salvini: lunedì citofono a Conte il M5S, certo della sconfitta, si spacca sulle alleanze. Da Bottura a Mihajlovic, divisi anche i vip

UNA MANO AL SOVRANISMO

LA SINISTRA DELLO STATUS QUO

GIOVANNI ORSINA - P. 23

Alla vigilia dell'apertura delle urne, in Emilia-Romagna è battaglia all'ultimo voto. Dopo l'appello di Stefano Bonaccini ai militanti del M5S, con il quale il governatore Pd li invita al voto disgiunto, il Movimento, ormai certo della sconfitta, si spacca sulla scelta. In Calabria, invece, è scontato il successo del centro-destra.

BRESOLIN, FELTRI E GIUBILEI - PP. 2-5

CENTROSINISTRA

Bonaccini si aggrappa all'ex esercito grillino

FABIO MARTINI - P. 2

CENTRODESTRA

La ricetta Borgonzoni meno tasse, più sicurezza

AMEDEO LA MATTINA - P. 3

LA VISITA DEL VICEPRESIDENTE USA

Pence, pressioni sul Vaticano "E' pericoloso aprire alla Cina"

MAGRISFORZA - P. 8

Nella Rai del canone quasi 600 repliche negli ultimi 3 anni



La serie "Don Matteo", il parroco-investigatore, tra smessa dal 7 gennaio 2000 su Rai1, è tra gli evergreen. FESTUCCIA - P. 6

IL CASO AUTOSTRADE

I Benetton sono a caccia di partners



La sede della Benetton a Ponzano Veneto

PAOLO POSSAMAI

Il fallimento di Autostrade per l'Italia? Possibile. Il contagio del debito di 38 miliardi di euro in capo alla controllante Atlantia e un maremoto finanziario su scala planetaria? Possibile. La rottura del patto con il costruttore spagnolo Florentino Perez, che ha condotto alla acquisizione del 50% di Abertis da parte di Atlantia? Possibile. Ma rispetto a tutte queste evenienze sono in corso azioni di contrasto. I prossimi sei mesi saranno decisivi, per capire quale volto assumerà la presenza della famiglia veneta sul piano dell'economia. - P. 7

STAMPA PLUS ST+

MONDOVI

CHIARA VIGLIETTI

Scritta razzista sulla porta di casa dell'ex deportata

P. 12



INTERVISTA

GIANNI VERNETTI

Khodorkovsky: "Putin sta tramando per comandare a vita"

P. 11



LE STORIE

MARIA CUSCELA

Gli scorsi più belli di Quarona in un album con 334 figurine

P. 27

ALESSANDRO MANO

Bronne, la Varenne delle mucche venduta a prezzo record

P. 27

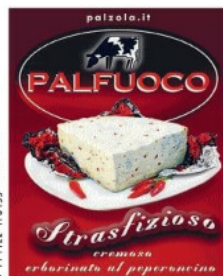
BUONGIORNO

Accidenti al clippino: si vede Annalisa Cuzzocrea (giornalista di Repubblica) invitare il titolare della Giustizia, Alfonso Bonafede, a curarsi degli innocenti in carcere. Sono tanti, come sa chi legge questa rubrica. Il 34 e virgola per cento degli oltre 60 mila detenuti è in attesa di giudizio e, secondo statistica, la metà sarà assolta; in media ogni anno finiscono dentro mille persone che non avevano fatto nulla, tre al giorno. Sono numeri tremendi e noti, e tuttavia nel clippino si intuisce Bonafede intento a dire qualcosa pur di dirlo, e la dice, e per due volte: gli innocenti non vanno in carcere. Praticamente, «se è in galera qualcosa avrà fatto», segnale dell'ormai perfetta sovrapposibilità fra birreria e istituzioni. Ma il problema è il clippino, l'ultima terrificante moda politica (e giornalistica). Fun-

zione così, uno va in tv, ci sta un'ora e mezzo, poi tira fuori la clip di venti secondi in cui fa un figurone e la pubblica su Internet: non importa se per il resto del tempo ha infilato una balengina via l'altra, il clippino girerà e girerà a fare il suo sporco lavoro. E lo fa bene specie se è dedicato alla figuraccia dell'avversario, condizione in cui si è riconosciuto Bonafede, a vedere ovunque la sua facciata a scandire, come in un rap che in paragone Junior Cally ha i testi di Topo Gigio, gli-innocenti-non-vanno-in-carcere-gli-innocenti-non-vanno-in-carcere. Ieri mattina, pertanto, ha provato a rimediare con una nota in cui spiegava il senso di un pensiero così biecameente strumentalizzatorio: volevo dire, ha scritto, che non vanno in carcere «coloro che vengono assolti». Gli assolti tirano un sospiro di sollievo. —

MATTIA FELTRI

Il clippino





Scopri le idee di investimento di domani su www.fidelity-italia.it

CONTI DI DEPOSITO ECCO I NUOVI E MIGLIORI PARCHEGGI PER IL VOSTRO CASH

MILANO FINANZA

www.milanoфинanza.it



Scopri le idee di investimento di domani su www.fidelity-italia.it

€ 4,20 Sabato 25 Gennaio 2020 Anno XXXI - Numero 018 MF il quotidiano dei mercati finanziari *Classedizioni* Spedite in a.d. art. 1 e 11 L. 46/04, DCB Milano

INTERVISTA ESCLUSIVA A CLASS CNBC DEL PRESIDENTE USA: ECCO CHE COSA FARÒ CON L'EUROPA, LA CINA E L'ECONOMIA AMERICANA

Trump: l'unico più forte di me è il dollaro

FIDUCIA *Malgrado crisi politiche e pil asfittico il listino delle medie aziende negli ultimi 5 anni è salito del 100%. E i titoli di Stato tricolori sono tra i più generosi*

L'Italia da comprare

*Le azioni dello Star corrono come il Nasdaq
I Btp ora sono i più ricercati dai gestori*

ORSI & TORI

È più pericolosa per l'economia europea la nuova infezione che è esplosa in Cina o la volontà del presidente Donald Trump di strappare maggiori contributi militari all'Europa minacciando di introdurre pesanti dazi? È più pericoloso per la stabilità del governo italiano il passo indietro di Luigi Di Maio oppure una vittoria della Lega alle elezioni in Emilia-Romagna? È più pericoloso per il mondo intero che Trump non voglia saperne di iniziative per la sostenibilità del pianeta oppure, come è dimostrato, che da nemico degli Ott, cioè i padroni del digitale della Silicon Valley, il presidente Usa sia diventato un loro protettore?

Sulla prima domanda è lo stesso Trump che risponde, pur facendo riferimento agli Usa, nell'intervista esclusiva a *Cnbc*, a *Class Cnbc* e quindi a *MF-Milano Finanza* pubblicata a pag. 8. Il collega Joe Kernen gli ha chiesto a Davos se l'aver trovato un cinese infetto nello Stato di Washington fa temere un'epidemia negli Usa e nel resto del mondo. La risposta è netta: «No. Per niente. È tutto sotto controllo. È una persona arrivata dalla Cina ed è isolata. Andrà tutto bene». Ma Joe rilancia: ma riguardo al presidente Xi, ci sono voci che dalla Cina non ci sarà molta trasparenza sul virus di Wuhan... Ma Trump non dà il minimo riscontro sulla trasparenza della Cina e coglie solo il riferimento al presidente Xi per tessere le lodi: «Ho un ottimo rapporto con il presidente Xi. Abbiamo appena firmato ciò che è probabilmente il più grande accordo mai fatto. Ha certamente il potenziale per esserlo».

RISIKO BANCARIO
Parte la corsa al Monte Paschi di Siena

CATTOLICA NEL MIRINO
Ivass alza la guardia sul voto capitaro

WORLD ECONOMIC FORUM 50 YEARS **DOSSIER SPECIALE**
Dalla A alla Z, le parole chiave di Davos

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.jpmmam.it

 **LET'S SOLVE IT.**





Robert Michels
Chief Investment Officer
Responsabile Globale
Fixed Income



Lisa Coleman
Responsabile Globale
Creditto Speciale



Pierre-Yves Bantaz
Responsabile Globale
Debito Straniero e Emergenti



Andrew Russell
Portfolio Manager
Strategie Azionarie

J.P.Morgan
Asset Management

Il Piccolo

Trieste

il tema rilanciato dallo stallo A BAGNOLI

Istituzioni, politica e operatori «tutti uniti per il porto franco»

D' Agostino: «Lavoriamo per far capire il valore dell' extradoganalità dell' area» Fedriga: «Roma chiarisca, così le Dogane non dovranno pronunciarsi su tutto»

Diego D' Amelio Trieste è unita. Istituzioni, politica e mondo economico vogliono il porto franco senza eccezioni. Sono alle spalle i tempi in cui l' allegato VIII del Trattato di pace era argomento dei soli indipendentisti e, se il ministro Stefano Patuanelli ribadisce gli impegni condivisi anche dalla collega Paola De Micheli, il presidente della Regione, il sindaco, l' **Autorità portuale** e le categorie sono allineati. Patuanelli si dice «convinto della posizione assunta in questi mesi: vi sono tutti gli elementi normativi, che devono ora avere la giusta interpretazione degli organi competenti, per affermare in modo chiaro che il porto è area extradoganale. È questa la battaglia da fare a Roma e la condivisione di tutte le forze politiche locali crea maggiori possibilità di successo, ma vanno convinti i soggetti interessati». E fra questi soprattutto il ministero dell' Economia, con cui Patuanelli ha avviato un dialogo sottotraccia. Dal canto suo, il presidente dell' **Autorità portuale** Zeno D' Agostino sceglie il profilo basso: «Stiamo lavorando sul piano tecnico. Roma deve capire il valore del porto franco ed è importante che categorie e partiti triestini siano ormai tutti in piena sintonia». Secondo gli operatori dello scalo è necessario che il governo spinga per il riconoscimento dell' extradoganalità da parte dell' Ue, affinché l' Agenzia delle dogane applichi le regole europee e riconosca il porto franco, ma per il governatore Massimiliano Fedriga basta risolvere le cose sul piano interno. «Sono contrario ad andare in Ue - dice - perché il Trattato di pace precede la costituzione della Cee e il nostro porto franco internazionale non è una zona franca europea. L' Italia deve applicare questo status integralmente e chiarire cosa si può produrre al suo interno, così le Dogane non dovranno pronunciarsi su ogni singola procedura. La Regione può purtroppo solo sensibilizzare e l' ha sempre fatto di concerto con l' **Autorità portuale**». Il sindaco Roberto Dipiazza concorda: «Per quarant' anni nessuno se n' è mai occupato. Bisogna far capire alle Dogane che esiste il porto franco». Il mondo economico fa appello allo sblocco della situazione, a cominciare dal presidente dell' Interporto Giacomo Borruso, che sottolinea anzitutto come «a FreeEste le cose sotto il profilo della logistica vanno sempre meglio e le richieste sono tali che entro l' anno dovremo dirottare lo stoccaggio su Cervignano». Borruso è però consapevole che i magazzini di Bagnoli siano nati con l' intento di fare industria in punto franco: «Continuiamo a seguire trattative di tipo industriale - dice il presidente - ma le decisioni finali spetteranno a chi dovrà decidere se un' area depressa come Trieste ha interesse o meno per lo sviluppo di centinaia di posti di lavoro». Borruso assicura che le occasioni sono a portata di mano: «Spero che le reticenze incomprensibili sul punto franco non scoraggino le trattative. Ce ne sono due che renderebbero già insufficiente lo spazio di FreeEste con la richiesta di decine di migliaia di metri quadrati di magazzini per filiere industriali. Abbiamo chiuso accordi preliminari pronti a diventare operativi nel giro di settimane e qualcuno dimentica che in punto franco si sono fatte per decenni attività industriali: il momento del chiarimento è arrivato». Il messaggio alla politica e all' Agenzia delle Dogane è chiaro. L' appello è fatto proprio da Confindustria, con Sergio Razeto: «Il passaggio al punto franco è sostanziale per richiamare imprese in regione, ricordando che Austria e Slovenia offrono condizioni burocratiche e fiscali molto migliori. Per avere il porto franco bisogna chiarire l' extraterritorialità doganale,



Il Piccolo

Trieste

che ci permetterebbe di effettuare operazioni di trasformazione in esenzione e non pagare accise su energia e carburanti: la situazione va sbloccata a livello del governo». Per fare cosa lo spiega il rappresentante degli operatori portuali Stefano Visintin, secondo cui «l' errato inserimento del porto franco tra le zone franche comunitarie determina che l' Agenzia delle Dogane tratti Trieste come qualcosa di ben diverso dal porto franco. Ciò blocca le autorizzazioni sugli insediamenti industriali: la responsabilità è di tutti i governi che si sono succeduti e che avrebbero potuto cambiare questo stato di fatto a Bruxelles. Gli Stati comunicano alla Commissione europea quali sono le proprie zone extradoganali e, se la comunicazione è esatta, l' Ue non può opporsi. Ricordo che la costituzione della Cee e dell' Ue è successiva al Trattato di pace e quest' ultimo va dunque rispettato, incluso l' allegato VIII che istituisce il porto franco». --© RIPRODUZIONE RISERVATA.

Trieste e status di Porto Franco internazionale

Massimo Belli

TRIESTE Porto di Trieste, crescita e ottime prospettive ma resta da risolvere il nodo dell'applicazione completa dello status di Porto Franco internazionale è il tema del prossimo incontro organizzato dal Propeller Club di Trieste, presieduto da Fabrizio Zerbini. L'appuntamento è per lunedì prossimo, 27 Gennaio, alle ore 18 nella sala della Piccola Fenice in via San Francesco 5. Parteciperanno in qualità di relatori Zeno D'Agostino, presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico orientale; in collegamento telefonico il ministro dello Sviluppo economico, Stefano Patuanelli; un rappresentante della Regione FVG; l'onorevole Debora Serracchiani, Stefano Visintin, presidente Confetra FVG, e Sergio Razeto, presidente Confindustria Venezia Giulia. In occasione dell'incontro verranno commentati i dati di traffico portuale relativi all'anno appena trascorso e verrà affrontato il tema dell'applicazione dello status di Porto Franco internazionale. In particolare, si farà riferimento alla normativa che, con il recente decreto attuativo (approvato nel 2017), ha dato esecuzione all'Allegato VIII del Trattato internazionale di Pace, firmato a Parigi il 10 Febbraio 1947. L'incontro si concentrerà anche sul mancato riconoscimento della extra territorialità doganale per il Porto Franco internazionale di Trieste. Un tassello come lo ha definito lo stesso ministro dello Sviluppo economico importante e in grado di garantire vantaggi per le industrie manifatturiere di trasformazione delle merci all'interno di tutte le aree del Porto Franco, nonché un incremento dei traffici portuali, con conseguente aumento delle ricadute economiche ed occupazionali a livello regionale e con benefici per l'Erario nazionale. Perché ciò accada, però, è necessario che il porto di Trieste esca dalla lista delle Zone franche comunitarie, plurime in Ue, per divenire Porto Franco internazionale ed un unicum a livello europeo.



Trieste, incompleto lo status di porto franco internazionale

GAM EDITORI

24 gennaio 2020 - Lunedì 27 Gennaio alle 18.00, nella sala della Piccola Fenice in via San Francesco 5, il Propeller Club di Trieste organizza un incontro dal titolo: "Porto di Trieste, crescita e ottime prospettive ma resta da risolvere il nodo dell' applicazione completa dello status di porto franco internazionale". Parteciperanno in qualità di relatori Zeno D' Agostino, presidente dell' **Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico Orientale**, Stefano Patuanelli (in collegamento telefonico), ministro dello Sviluppo Economico, un rappresentante della Regione FVG (da confermare), l' onorevole Debora Serracchiani, Stefano Visintin, presidente Confetra FVG, e Sergio Razeto, presidente Confindustria Venezia Giulia. In occasione dell' incontro verranno commentati i dati di traffico **portuale** relativi all' anno appena trascorso e verrà affrontato il tema dell' applicazione dello status di Porto Franco internazionale. In particolare, si farà riferimento alla normativa che, con il recente decreto attuativo (approvato nel 2017), ha dato esecuzione all' Allegato VIII del Trattato internazionale di Pace, firmato a Parigi il 10 Febbraio 1947. L' incontro si concentrerà anche sul mancato riconoscimento della extra territorialità doganale per il Porto Franco Internazionale di Trieste. Un tassello - come lo ha definito lo stesso ministro dello Sviluppo economico - importante e in grado di garantire vantaggi per le industrie manifatturiere di trasformazione delle merci all' interno di tutte le aree del Porto Franco, nonché un incremento dei traffici portuali, con conseguente aumento delle ricadute economiche ed occupazionali a livello regionale e con benefici per l' Erario nazionale. Perché ciò accada, però, è necessario che il Porto di Trieste esca dalla lista delle Zone franche comunitarie, plurime in UE, per divenire Porto Franco Internazionale ed un unicum a livello europeo.



Il Nautilus

Trieste

Porto di Trieste-Monti: «Bene che si affronti la questione. La politica deve dare risposte in tempi brevi»

«Accogliamo con favore il fatto che si affronti la questione del **porto di Trieste** nell'ottica di sfruttare al meglio le opportunità offerte dal **porto** franco internazionale, pagando meno tasse e cercando di creare posti di lavoro», afferma il referente della Comunità del Patto per l'Autonomia di **Trieste**, Federico Monti, riferendosi alla proposta di legge presentata dall'onorevole Serracchiani, elaborata anche con il supporto della senatrice Rojc e preceduta dagli incontri tenutisi a Roma dai rappresentanti del Coordinamento Lavoratori Portuali di **Trieste** CLPT. «Se approvata, si potrà usufruire di interpretazioni univoche su quanto riguarda gli status di extradoganalità e internazionalità dello scalo triestino, passo precursore per la piena operatività del **porto** franco e dei punti franchi ad esso afferenti», afferma Monti, che sollecita: «La politica deve dare risposte in tempi brevi sul futuro del **porto di Trieste**, le cui prospettive di sviluppo - se gestite in un'ottica di sistema - possono avere ricadute positive su tutto il territorio regionale». Il Patto per l'Autonomia considera altresì inopportune e insensate le critiche mosse da esponenti della maggioranza riguardo la dovuta partecipazione del Segretario Generale del **Porto** Mario Sommariva all'incontro di presentazione della proposta di legge e ricorda, nel contempo, come lo stesso movimento con una interpellanza promossa dalla Comunità triestina del Patto, già nell'ottobre del 2018 ha chiesto alla Giunta di esprimersi riguardo all'applicazione dell'allegato VIII del Trattato di Pace, ma che nessuna risposta è mai pervenuta in merito: siamo forse di fronte all'ennesimo tentativo di depotenziare lo scalo triestino?



L'ipotesi-choc: «Chiudere la laguna»

Il Cnr: il Mose non basterà con l'innalzamento dei mari per salvare la città

VENEZIA Il **Mose** potrà difenderà Venezia dall' acqua alta per alcuni decenni, ma se il livello del mare si alzerà davvero di 50 centimetri per il 2100 c' è solo un' ipotesi: chiudere tutta la laguna. Lo hanno spiegato ieri i ricercatori del Cnr Davide Tagliapietra e Georg Umgieser al congresso Eurolag. Gli esperti hanno però aggiunto che non per questo l' ecosistema morirà, ma si trasformerà: vanno fatti degli studi su lagune ristrette o laghi costieri.



Il Mose non basterà l'ipotesi-choc tra cent'anni «Chiudere tutta la laguna»

Il Cnr: dighe e canale dei Petroli non aumentano l'acqua

VENEZIA Ipotizziamo che, entro quest'estate, il Mose funzioni. E che da allora Venezia sarà protetta dall'acqua alta. Ma, da qui al 2100, quando è previsto un innalzamento del livello del mare di 50 centimetri, le dighe mobili non saranno più sufficienti. E non potranno essere sollevate 300 volte l'anno. Ecco perché al nono congresso Eurolag, conclusosi ieri alla Scuola Grande di San Marco, Davide Tagliapietra e Georg Umgiesser del Cnr-Ismar hanno elaborato un'ipotesi-choc: chiudere la laguna. «Venezia è molto simile a una scogliera biogenica, cresciuta lungo i canali e le insenature della laguna, e per proteggerla sono state adottate soluzioni a breve e medio termine, come il Mose - spiegano i due ricercatori - Tuttavia, le previsioni sul livello del mare renderanno obsoleta la chiusura temporanea delle bocche prima della fine di questo secolo. Se vogliamo salvare la città, la chiusura permanente della laguna e la totale deviazione dei fiumi non possono essere evitate». Chiuderla non significa farla morire, bensì darle un nuovo equilibrio ecologico, che non si costruisce da un giorno all'altro, ma per il quale si può intervenire con tre primi «step»: ridurre il più possibile l'inquinamento acquatico e aereo, dotare la città di una rete fognaria efficiente al 100 per cento e limitare la circolazione delle navi, avendo come obiettivo finale l'estromissione del porto sia industriale sia turistico. Sostanziale sarà il cambiamento della morfologia e dell'ecologia: una chiusura con dighe fisse, in un contesto di lagune ed estuari aperti, creerebbe un possibile aumento dell'eterogeneità degli habitat. Tutti aspetti da studiare, guardando agli esempi di lagune ristrette o laghi costieri non solo in Europa Meridionale ma anche in Sud America e Australia. «La legge del 1973 per la salvaguardia di Venezia e la sua laguna ci vincola - aggiunge Pierpaolo Campostrini, direttore del Corila - Questo è uno scenario, pensare non costa». Tornando al Mose, Umgiesser afferma che le chiusure parziali ipotizzate in passato non sarebbero di alcuna utilità e che i lavori per realizzarlo non hanno accentuato il fenomeno dell'acqua alta. «La costruzione del Mose ha ristretto l'accesso dell'acqua - dichiara - Nemmeno il canale dei Petroli ha accentuato il fenomeno: se dovesse essere rinterrato la situazione cambierebbe di un paio di millimetri». Sul Canale però ieri sono tornati a protestare gli ambientalisti, dopo che il Porto si è lamentato per l'impossibilità di mantenerlo con gli scavi per riportarlo alla quota originaria. «Da anni testimoniamo i danni causati alla laguna centrale dalle onde delle navi di tutte le dimensioni in entrate e in uscita - dice Ambiente Venezia - E ne vogliono far passare di sempre più grandi». Intanto, il Cnr sta organizzando un tavolo sui modelli di previsione. «Dobbiamo riuscire a limitare l'errore, i modelli attuali non tengono conto dei cambiamenti climatici - conclude Umgiesser - Servono nuove capacità osservative e misuratrici».



«Chiusura permanente della laguna Il dopo-Mose va pianificato adesso»

MARTA GASPARN

SALVAGUARDIA VENEZIA «Se vogliamo salvare Venezia, una chiusura permanente della laguna e la totale diversione dei fiumi non possono essere evitate. Gli interventi devono essere programmati ora». Così si legge nella relazione di Davide Tagliapietra e Georg Umgieser (Cnr-Ismar) presentata ieri in occasione della giornata di chiusura della 9a edizione di Eurolag. L'innalzamento del livello del mare è ormai cosa assodata i modelli climatici parlano di +50 cm alla fine del secolo e pensare ad una pianificazione ambientale alternativa appare quanto mai urgente. Ne sono convinti Pierpaolo Campostrini, direttore Corila, e Umgieser che ha sottolineato come l'innalzamento ipotizzato potrebbe far mettere in funzione il Mose una volta al giorno, a fronte delle 10-20 annue che servirebbero in questo momento. **OLTRE IL MOSE** Insomma, un'azione a suo dire impossibile, troppo frequente, tanto da pensare ad un'ipotetica soluzione che vada oltre la vita utile del Mose. «Che potrebbe essere più breve di quanto ci si aspettasse», il commento di Campostrini, augurandosi che le paratoie mobili siano comunque messe in funzione il prima possibile. Perché la chiusura della laguna che riporterebbe la città ai livelli dell'acqua in epoca rinascimentale è per ora vista soltanto come un possibile passo successivo su cui ragionare. Senza considerare che alla base di tutto dovrà esserci un presupposto: adattarsi ad una «laguna con un equilibrio ecologico differente, accettando di eliminare quei vincoli che la legge oggi ci dà». Alcuni habitat, come le barene, andrebbero persi per svilupparsi naturalmente in altri luoghi. **NUOVE SOLUZIONI** Non solo. «Sarebbe innanzitutto necessario ridurre il più possibile l'inquinamento acquatico ed aereo e dotare il territorio di un sistema fognario che funzioni al 100%. Il porto, sia industriale che turistico, dovrebbe essere estromesso e nelle isole essere applicati modelli agricoli all'avanguardia con recupero e riciclo completo dell'acqua», ha continuato Umgieser, aggiungendo come una chiusura parziale del Mose non serva e come in città, se fosse stato azionato, il 12 novembre ci sarebbero stati 110-120 cm di acqua alta. E riguardo ai nuovi modelli di previsione ha chiarito: «Ci stiamo lavorando, ma ci vorrà tempo». Certo, l'impatto emotivo degli scenari futuri si legge nello scritto è forte. Ma la salvezza di Venezia e delle sue isole «richiede la stessa apertura mentale che ebbe la Serenissima quando decise di costruirla sul fango». © RIPRODUZIONE RISERVATA.



La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

Agli Alberoni il cantiere abbandonato del Mose

Il Comitato Ambiente Venezia denuncia un cantiere abbandonato per il completamento del sistema **Mose**, agli Alberoni. «Come può essere operativo per le emergenze sin da giugno?» si chiede. Intanto l' oceanografo Georg Umgiesser dice: «Venezia si salva solo chiudendo la laguna dal mare per sempre». TANTUCCI / PAGINE 24 E 25.



La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

«Venezia può salvarsi chiudendo per sempre la sua laguna al mare»

Per il ricercatore con il rialzo dei mari il Mose può reggere solo sino a fine secolo. Necessario attrezzarsi per prevedere dighe che trasformino il bacino in un lago

Per salvare Venezia dall'acqua sempre più alta che la aspetta è necessario chiudere in permanenza la sua laguna e trasformarla in un lago. Un sistema di dighe sbarreranno definitivamente la strada al mare. Non sarà domani, né tra vent'anni, ma la strada è obbligata visto che l'innalzamento dei mari continuerà e bisognerà iniziare ad attrezzarsi sin da oggi. È la ricetta-choc ma anche molto concreta proposta ieri - a chiusura dei lavori di Eurolag, il convegno internazionale sugli effetti dei cambiamenti climatici in atto sui sistemi costieri e lagunari da un oceanografo e ricercatore di fama come Georg Umgiesser del Cnr-Ismar (l'Istituto di Scienze Marine) che da anni studia la laguna e i suoi mutamenti. «Le previsioni per l'innalzamento del livello del mare - ha spiegato Umgiesser nel suo intervento elaborato con un altro ricercatore, Davide Tagliapietra - renderanno obsoleto il Mose e la chiusura temporanea delle bocche di **porto** prima della fine di questo secolo. Il Mose è in grado di funzionare efficacemente entro un rialzo dei mari di 50 centimetri, che è la media prevista per questo secolo, oltre non basterebbe più. Se il rialzo dovesse accelerare, bisognerà fare anche prima. Se vogliamo salvare la città di Venezia la chiusura permanente della laguna e la totale diversione dei fiumi non possono essere evitate, è solo una questione di tempo e pertanto gli interventi devono essere programmati ora. La pianificazione ambientale non può tuttavia limitarsi alla sola laguna di Venezia, ma deve coinvolgere l'intera costa adriatica». Il professor Umgiesser non è scettico sul funzionamento del Mose, ma lo vede, appunto limitato nel tempo. «Aspettiamo l'entrata effettiva in funzione - spiega - ma se ci fosse stato il 12 novembre, certamente avrebbe funzionato e invece di un metro e 87 centimetri avremmo avuto a Venezia al massimo un metro e 20 di acqua alta. Ritengo invece inutili le chiusure parziali delle bocche, che avrebbero un effetto insignificante sui livelli di marea. Il Mose può svolgere il suo compito solo se le paratoie sono chiuse integralmente. Certamente il fatto di aver progettato le paratoie ad emersione - per limitare l'impatto dell'opera - ha determinato un aumento enorme dei tempi di realizzazione e dei costi, compresa la manutenzione. Con una protezione all'olandese la difesa delle alte maree sarebbe già attiva da tempo per Venezia. Nella situazione attuale il Mose dovrebbe essere chiuso una ventina di volte l'anno, ma andando avanti il numero di chiusure crescerà in maniera esponenziale. Per questo la chiusura della laguna è l'unica soluzione definitiva». Umgiesser ieri ha sottolineato anche l'inattendibilità degli attuali modelli matematici di previsione delle maree, proprio per il mutamento degli scenari climatici che li rendono non più efficaci e la necessità di progettarne di nuovi, con molti più indicatori per riuscire ad avere previsioni realistiche sui livelli di marea. La prospettiva di una chiusura definitiva della laguna per impedire che la città venga sommersa, implicherà cambiamenti sostanziali anche al modello produttivo e al funzionamento stesso della città. «Il **porto**, sia industriale che turistico - ha spiegato Umgiesser - dovrebbe infine essere estromesso, trasferito dalla laguna al mare o altrove. L'inquinamento acquatico e aereo dovrebbe essere ridotto il più possibile, dotandosi di un sistema fognario adeguato che oggi Venezia ancora non ha». Per la sopravvivenza di quello che diventerà il "lago" - non più la laguna - di Venezia, sarà necessario studiare l'ecologia delle lagune ristrette e dei laghi costieri, con un ridotto apporto di acqua dolce.



La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

Spariranno le barene, che potrebbero però svilupparsi altrove, seguendo l'innalzamento del livello del mare. «Probabilmente chiudendo la laguna di Venezia - ha anticipato ieri l' oceanografo - il livello dell' acqua potrebbe essere riportato a un livello molto più basso rispetto ad oggi, ad esempio al livello rinascimentale, riportando la città a una quota adatta all' apprezzamento e all' uso delle sue architetture originali e della funzionalità della rete di canali. I piani terra di edifici e palazzi potranno recuperare la loro funzione ed essere in grado di soddisfare i moderni requisiti sanitari». Ma l' isolamento dovrà essere a tenuta stagna, per evitare disastri. «In una città situata sotto il livello del mare - ha infatti spiegato Umgiesser - una defaillance dei sistemi di isolamento potrebbe però provocare un' alluvione devastante le cui conseguenze sarebbero enormi. Pertanto il rischio idrologico e i suoi possibili impatti devono essere attentamente valutati». --© RIPRODUZIONE RISERVATA.

La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

ZAPPALORTO SULLA CABINA DI REGIA

Il prefetto: «Garantisco la trasparenza degli atti»

Cabina di Coordinamento, trasparenza ed efficacia nel velocizzare i lavori per terminare in tempi brevi il **Mose**. Sull'argomento che crea dibattito in città interviene il Prefetto Vittorio Zappalorto. **Prefetto Zappalorto, la Cabina di Coordinamento sul completamento del **Mose**, rischia di diventare un ennesimo luogo di discussioni inutili e tra le altre cose poco trasparenti?** «No, assolutamente. È stata organizzata e la coordino in modo che ci sia trasparenza e non sia l'ennesima perdita di tempo caratterizzata da inutili discussioni. Serve perché tutti conoscano come procedono i lavori, se ci sono intoppi ed eventuali necessità». **La trasparenza è fondamentale sulla questione **Mose**. Per troppo tempo, decenni, questa è mancata e abbiamo visto come è finita: mazzette, arresti di politici e imprenditori, lavori costati cifre iperboliche e lavori che non hanno fine. È inevitabile che ci possa essere della diffidenza davanti all'ennesimo tavolo. Non le pare?** «Garantisco io la trasparenza e che tutti possano accedere alle informazioni relative al **Mose** e all'avanzamento dei lavori. Ma non dobbiamo dimenticare che la Cabina intrinsecamente è un'espressione governativa in quanto decisa dal Comitato. È evidente che bisogna rispettare delle regole previste per questo genere di gruppi di lavoro. E non è detto che ogni cosa che ci diciamo durante i lavori debba essere resa pubblica. La cosa fondamentale è che tutte le informazioni e le scelte che riguardano i lavori del **Mose** siano rese accessibili a tutti. E fino a quando ci sono io a coordinare questa Cabina, sarà così. Anche perché nessuno ha interesse a nascondere qualche cosa. Tanto meno io. L'unica vera preoccupazione è quella di far finire i lavori del **Mose** nei tempi più veloci possibili e nel rispetto della legge. Quanto cioè è stato deciso dal Comitato». **Prefetto Zappalorto la Cabina di Coordinamento è alle prime battute. Cosa deve essere garantito perché funzioni e assolva allo scopo per cui è stata istituita?** «È fondamentale che tutti i partecipanti ci credano, credano nella sua utilità. E per questo è importante che alle riunioni siano presenti i vertici dei vari enti che si occupano di salvaguardia della laguna. Non ha nessun senso mandare le seconde file. Altrimenti vuol dire che non ci credi. È un impegno che deve essere preso da tutti, solo così possiamo portar e a casa dei risultati». **Nell'ultima riunione della Cabina, la seconda da quando è stata istituita, si è messo un punto fermo: una data importante. Se il 1° luglio dovesse arrivare un'acqua eccezionale il **Mose** potrebbe essere alzato. Perché «in fase di emergenza» le paratoie si potranno sollevare a partire dal 30 giugno prossimo. La riunione, convocata dal Prefetto, era stata richiesta dal sindaco Luigi Brugnaro. 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**



La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

nei prossimi mesi.--C.M.© RIPRODUZIONE RISERVATA.

La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

la discussione sulle dighe mobili

Secondo alcuni esperti è un'opera obsoleta

Nelle ultime settimane, numerose le prove di sollevamento delle paratoie del **Mose**. Ma se la grande opera deve ancora entrare a pieno regime, c'è ora chi già la definisce «obsoleta». È di questo avviso Georg Umgieser del Cnr-Ismar. Secondo il ricercatore, l'unico modo per salvare Venezia è chiudere la sua laguna e trasformarla in un lago. Il tutto, grazie a un sistema di dighe e sbarramenti in grado di chiudere una volta per tutte la strada all'avanzare del mare. Già perché sta proprio qui, nel mare, il rischio maggiore che arriva dal futuro. Il **Mose**, secondo il ricercatore del Cnr, infatti è in grado di funzionare con un rialzo dei mari di 50 centimetri. È la soglia che secondo le previsioni sarà raggiunta a fine secolo: ma cosa potrebbe accadere se l'innalzamento dovesse subire un'accelerazione? La priorità, ad ogni modo, sembra essere esclusivamente quella del completamento dell'opera. Anche se la meta sembra essere ancora lontana, a giudicare dal reportage fotografico realizzato dall'associazione Ambiente Venezia al cantiere in stato di abbandono agli Alberoni.



MOSE, si parte a giugno

VENEZIA E alla fine c'è stato l'atteso colpo d'acceleratore alla manutenzione e agli ultimi interventi. Morale: dalla fine del prossimo giugno in caso di acqua alta eccezionale, potranno entrare in funzione le paratie del MOSE per proteggere la città e i suoi canali. L'annuncio dell'anticipazione dei tempi l'intero sistema del MOSE sarà pronto l'anno prossimo è stato dato dopo una riunione in prefettura con tutti gli enti e le istituzioni che si occupano del sistema. C'è un completo crono-programma ormai quasi ufficiale: prevede che si facciano ancora alcune prove dei meccanismi di sollevamento, e che si integrino le pompe idrauliche quelle che servono a svuotare dall'acqua le paratie in modo che si sollevino con altre di maggiore potenza. Le quattro sezioni di paratie che chiuderanno le tre bocche della laguna dovrebbero essere sperimentate entro il prossimo giugno: se tutto andrà come sperato, il MOSE sarebbe già pronto per il prossimo autunno, quando si prevede che potranno tornare a verificarsi episodi di acqua alta. Intanto il Comune di Venezia batte cassa. Secondo il sindaco servono 150 milioni di euro all'anno per i prossimi dieci anni indispensabili per rifinanziare la legge speciale a protezione di Venezia. Piccola nota: il MOSE è già costato più di 5 miliardi di euro. Ma se funzionerà davvero, ne sarà valsa la pena.



Il sistema portuale veneto vale per 21 miliardi: 11,7 di produzione diretta e 2,3 di indotto,

Uno studio congiunto di AdSPMAS e CCIAA Venezia Rovigo calcola l'indotto e le ricadute dirette e indirette dei porti veneti nel **sistema** economico regionale e italiano. Venezia Porto Marghera - Lo studio 'L' impatto economico e sociale del **sistema portuale** veneto ', realizzato da Centro Studi Sintesi e Smart Land per l' **Autorità di sistema portuale del mare Adriatico settentrionale** e Camera di Commercio di Venezia Rovigo è stato presentato a Porto Marghera, Venezia Heritage Tower, con il supporto di Unioncamere Veneto e il patrocinio del ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. Lo studio va a verificare il posizionamento del **sistema portuale** veneto, comprendente i porti di Venezia e di Chioggia , nei diversi ambiti operativi e rispetto ai competitor nazionali ed europei . Venezia, primo home port crocieristico nazionale con 1,56 milioni di passeggeri movimentati e il porto di Chioggia , nel settore della pesca , è secondo solo a Mazara del Vallo grazie alle 16,788 tonnellate di pescato e alle oltre 5,5 migliaia di tonnellate di stazza complessiva della flotta peschereccia. Tra i porti mercantili, lo scalo veneziano risulta settimo a livello nazionale grazie alle oltre 26 milioni di tonnellate di merci movimentate. I risultati si evincono dallo studio rappresenta una novità dal punto di vista della metodologia adottata - lo fa sapere in una nota l' **Autorità di Sistema portuale** - e risulterebbe replicabile, sia in termini di sistematico aggiornamento annuale del lavoro, sia in termini di applicazione del metodo ad altre differenti realtà portuali. La matrice adottata permetterebbe, infatti, al decisore politico di fotografare la situazione di tutte le realtà portuali italiane, aiutandolo a definire strategie di sviluppo che garantiscano i migliori risultati possibili in termini economici e occupazionali, e supportandolo nella definizione delle priorità infrastrutturali e nell' allocazione dei fondi disponibili. Il **sistema portuale del Mare Adriatico settentrionale** dimostra una spiccata vocazione di porto multi-purpose , dove nessun ambito prevale sull' altro in modo rilevante e dove la filiera agroalimentare si affianca a quelle siderurgica, chimica, energetica, commerciale, turistica e a quella della pesca. La multifunzionalità è sinonimo di flessibilità e rappresenta un valore aggiunto rilevante, poiché consente agli scali di Venezia e Chioggia di assorbire i cambiamenti repentini e imprevedibili dell' economia, orientando le priorità ora su uno o sull' altro settore in funzione della congiuntura più o meno favorevole. L' indagine dimostra anche come la vocazione multi-purpose del porto abbia accompagnato e sostenuto la crescita del territorio e delle sue imprese : nei settori analizzati, i flussi in ingresso al porto risultano strettamente funzionali al territorio regionale e al Nordest, aree per le quali il porto è una primaria fonte di alimentazione, tanto che le stesse aree coincidono con le destinazioni finali della quasi totalità delle merci movimentate dal **sistema portuale**. Ne consegue che il venir meno della funzionalità del porto provocherebbe danni consistenti all' intero **sistema** economico locale e regionale. Emerge, inoltre, come rilevante l' opportunità di includere il **sistema portuale** all' interno delle prossime scelte strategiche regionali sia in termini infrastrutturali sia economici. L' analisi del tessuto produttivo di riferimento consente di ricostruire l' area gravitazionale del **sistema portuale** dal punto di vista dei livelli di produzione e occupazione generati. È dunque possibile quantificare in 1.260 le aziende direttamente impiegate a Venezia e in 322 le aziende impiegate a Chioggia, per un totale di 21.175 addetti. Le aziende coinvolte dal porto di Venezia sviluppano un valore di produzione diretto di 6,6 miliardi di euro, pesando per il 27% sull' economia comunale e per il 13% su quella metropolitana. Misurando anche l' indotto, l' impatto economico totale è quantificabile in 92.284 posti di lavoro,



Corriere Marittimo

Venezia

il 61% registrati nell' ambito metropolitano, il 13% nell' ambito regionale al di fuori della città metropolitana e il 26% in Italia al di fuori del Veneto. Tra produzione diretta, indiretta e indotta, il **sistema portuale** veneto pesa per 21 miliardi di euro di cui: 11,7 miliardi di produzione diretta, 7 miliardi di produzione indiretta e 2,3 miliardi di indotto, equivalente alla produzione generata dai consumi delle retribuzioni lorde percepite dalla forza lavoro coinvolta. Circa 10,6 miliardi della produzione totale rimangono nella città metropolitana, 3,9 nel resto del Veneto e i rimanenti 6,4 nel resto del Paese. Se per impatti economici diretti a beneficiarne è soprattutto il territorio locale, per quanto riguarda gli impatti indiretti e indotti, la maggior parte delle ricadute benefiche si registrano altrove, a conferma delle interconnessioni esterne generate dal **sistema portuale**. 'Quanto presentiamo oggi ci fornisce la base scientifica per affermare che il **sistema portuale** veneto, per valore economico-produttivo e per ricadute occupazionali, è un patrimonio di rilevanza nazionale '. Così il presidente dell' **Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale Pino Musolino** che aggiunge: ' L' importanza dello studio, però, va oltre i risultati, perché oggi proponiamo al decisore politico uno strumento di provata efficacia per effettuare delle analisi replicabili nel tempo ed esportabile negli altri scali portuali italiani, utile a prendere decisioni strategiche effettivamente fondate sui dati e sulle prospettive reali di crescita di un comparto con un orizzonte temporale medio-lungo. Tale strumento consente di definire e realizzare le infrastrutture che realmente servono e, quindi, di allocare nel miglior modo possibile le risorse finanziarie europee e nazionali. L' utilizzo sistematico di questa metodologia, inoltre, consentirebbe sicuri benefici a tutto il **sistema** Paese in termini di risultati di crescita e di rilancio dell' occupazione e permetterebbe di sganciarsi definitivamente da una vecchia modalità di programmazione campanilistica e miope all' interno di territori che, invece, hanno bisogno sempre più di maggiore sinergia e strategie armoniche per risultare vincenti nella competizione globale '. ' Come ente rappresentante delle categorie economiche e del **sistema** imprese dei territori di Venezia e Rovigo abbiamo voluto e sostenuto l' elaborazione di uno studio oggettivo e concreto in grado di aiutarci a costruire il futuro del Porto di Venezia e Chioggia su basi solide, in linea con le reali esigenze delle imprese, dei flussi economici e dei cambiamenti sociali della Città Metropolitana e della Regione tutta - dichiara Giuseppe Fedalto, presidente Camera di Commercio di Venezia Rovigo - Il **sistema portuale** veneto è un attivatore di economie, di valore aggiunto e di produzione di indotti. 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 '.

L' impatto del sistema portuale veneto nel nordest e in Italia

GAM EDITORI

24 gennaio 2020 - Il posizionamento del **sistema portuale** veneto, comprendente i porti di Venezia e di Chioggia, nei diversi ambiti operativi e rispetto ai competitor nazionali ed europei, appare decisamente rilevante se si considera che Venezia è il primo home port crocieristico nazionale con 1,56 milioni di passeggeri movimentati e il porto di Chioggia, nel settore della pesca, è secondo solo a Mazara del Vallo grazie alle 16,788 tonnellate di pescato e alle oltre 5,5 migliaia di tonnellate di stazza complessiva della flotta peschereccia. Tra i porti mercantili, lo scalo veneziano risulta settimo a livello nazionale grazie alle oltre 26 milioni di tonnellate di merci movimentate. I risultati si evincono dallo studio "L' impatto economico e sociale del **sistema portuale** veneto", realizzato da Centro Studi Sintesi e Smart Land per l' **Autorità di sistema portuale del mare Adriatico settentrionale** e Camera di Commercio di Venezia Rovigo e presentato ieri a Porto Marghera nella Venezia Heritage Tower con il supporto di Unioncamere Veneto e il patrocinio del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. Lo studio rappresenta una novità dal punto di vista della metodologia adottata e risulta totalmente replicabile, sia in termini di sistematico aggiornamento annuale del lavoro, sia in termini di applicazione del metodo ad altre differenti realtà portuali. La matrice adottata permetterebbe, infatti, al decisore politico di fotografare la situazione di tutte le realtà portuali italiane, aiutandolo a definire strategie di sviluppo che garantiscano i migliori risultati possibili in termini economici e occupazionali, e supportandolo nella definizione delle priorità infrastrutturali e nell' allocazione dei fondi disponibili.



Soluzioni per il traffico pesante

Affidato all' Igeas di Torino il progetto della nuova viabilità di Vado Ligure

Uno studio affidato dall' amministrazione Giuliano a Igeas, un centro di progettazione di Torino per mettere a punto i progetti per la nuova viabilità di Vado. Seguendo in primo luogo una filosofia che si farà sempre più strada in futuro quando la piattaforma Vado Gateway funzionerà a pieno regime: separare i flussi di traffici urbani da quelli extraurbani in gran parte composti da mezzi pesanti. Tra le opere prioritarie, dello studio la strada portuale F 16, la strada in sponda destra del torrente Segno la cui realizzazione dovrebbe presto essere affidata con appalto, il casello di Bossarino, ma anche la nuova viabilità sostenibile fatta di piste ciclabili che collegheranno le varie frazioni al centro e ai futuri impianti sportivi come, ad esempio il nuovo palazzetto dello sport che la giunta conta di realizzare presto. Nel frattempo il traffico pesante transiterà sulla superstrada che presto sarà riqualficata e con i tunnel per Bergeggi entreranno direttamente in **porto** senza passare per l' abitato di Vado. Spiega il vicesindaco Fabio Gilardi: «Alcuni di questi progetti sono già coperti da finanziamenti derivanti dall' accordo di programma per la piattaforma, per altri comunque per noi molto importanti stiamo cercando le risorse necessarie». A. AM. - © RIPRODUZIONE RISERVATA.

SAVONA

**«Ritenute d'acconto non versate»
vertici del Faggio sotto inchiesta**

Gli amministratori della Pavesa e della Pavesa hanno ricevuto l'incarico di essere indagati dalla Procura che intende andare a processare

SAVONA - Un'inchiesta che ha messo a nudo una serie di irregolarità amministrative e contabili che hanno coinvolto i vertici della Pavesa e della Pavesa. Gli amministratori della Pavesa e della Pavesa hanno ricevuto l'incarico di essere indagati dalla Procura che intende andare a processare.

SAVONA

Il Lions donano 2 mila euro alla Banca degli occhi

Una donazione di 2 mila euro che sarà destinata a sostenere le attività della Banca degli occhi.

SAVONA

**Morto il medico pneumologo
Marco Antonini, aveva 70 anni**

Il medico pneumologo Marco Antonini è morto a Savona.



La Pavesa e la Pavesa sono state indagate dalla Procura che intende andare a processare.



Il Lions Club ha donato 2 mila euro alla Banca degli occhi.



Il medico pneumologo Marco Antonini è morto a Savona.

Il Vostro Giornale

Savona, Vado

Vado Ligure ridisegna la sua viabilità: ecco lo studio sulla rete infrastrutturale e le direttrici del traffico pesante

Un progetto realizzato assieme all' Autorità Portuale e agli operatori economico-portuali del territorio vadese

Vado Ligure . E' stato consegnato ufficialmente lo studio commissionato dal Comune di Vado Ligure per l' assetto della nuova viabilità e mobilità nel territorio vadese, con l' obiettivo di separare il traffico urbano da quello extraurbano , con diretto riferimento all' operatività della nuova piattaforma contenitori, ai nuovi insediamenti industriali ma anche alle opere pubbliche realizzate e che si andranno a realizzare nel breve periodo. Una messa a sistema organica e strutturale dell' asset viario , indispensabile per la comunità vadese alla luce dell' aumento di tir e camion in circolazione, nel segno di una mobilità sostenibile. Nella foto sono indicati tutti i tracciati e i percorsi analizzati dal progetto, concertato con gli stessi operatori economici e portuali che si sono insediati a Vado Ligure: "Massima funzionalità ed efficienza per un piano del traffico che punta a tutelare i cittadini e al tempo stesso a venire incontro alle nuove e importanti realtà imprenditoriali del nostro territorio" afferma il vice sindaco di Vado Ligure e assessore ai lavori pubblici Fabio Gilardi . La foto (didascalia): colore giallo per i mezzi da e per la piattaforma coloro rosso i percorsi ciclopeditoni colore rosa a tratti percorsi ciclopeditoni in itinere colore le ipotesi di interventi di viabilità e modifiche ai tracciati in essere linee blu le opere viarie linea viola segnaletica orizzontale e cigli dei tratti in variante. "Si è costituito un gruppo di lavoro al quale hanno preso parte **Autorità Portuale**, aziende e Unione utenti del porto, con lo scopo di ottimizzare la nostra futura viabilità , seppur le zone cittadine e garantendo ampi spazi urbani senza mezzi pesanti " ha aggiunto Gilardi. Ovviamente lo studio prende in esame le opere infrastrutturali e i lavori pubblici in programmazione : strada di scorrimento veloce, S 16 (ex via Trento Trieste) e varchi doganali con le intersezioni viarie - interventi a carico dell' **Autorità Portuale** -; il nuovo casello di Bossarino - intervento a carico di Autofiori -; opere pubbliche per percorsi pedonali e ciclopeditoni, ancora il nuovo ponte di via Alla Costa (per il quale è quasi pronto il progetto definitivo); la nuova strada a lato del torrente Segno e collegamento con via Piave, nell' ambito della convenzione urbanistica per le aree ex Ocv; infine il progetto della nuova strada dal Molo 8.44 fino alle stesse aree ex Ocv (sul quale è stato richiesto uno studio di fattibilità) - un pacchetto di opere viarie inserite nel programma dell' amministrazione vadese. Altre notizie di Vado Ligure blocco Camion perde liquido, superstrada chiusa tra Vado Ligure e Bergeggi [AGG: riaperta] basket Under 15 Eccellenza, Vado travolta dall' Ata Area Pro 2020 calcio femminile Vado, la Rappresentativa Under 15 si è allenata al Dagnino Pallacanestro Serie B femminile: l' Amatori Savona incappa nel secondo k.o., sconfitta contro Firenze (50-65) Dalla Home Sostenibilità Vado Ligure ridisegna la sua viabilità: ecco lo studio sulla rete infrastrutturale e le direttrici del traffico pesante MONITORAGGIO Albenga, giro di vite dei Carabinieri sui locali pubblici: sospesa licenza a circolo privato il messaggio Savona, il vescovo Marino: "I cattivi giornalisti e politici cavalcano l' odio, invece di 'raccontare' la vita" Setaccio Ceriale, nuovo blitz nell' area T1: malvivente in fuga inseguito e fermato da cane antidroga.



Vado, commissionato uno studio sulla viabilità: vicesindaco Gilardi: "Lavoriamo per il futuro dell' infrastruttura vadesa"

Lo studio è stato elaborato e coordinato dal comune al quale partecipano Autorità portuale, Apm, Vernazza, Tirreno power, Infineum, Esso, Marenzana e Unione Utenti del porto

"Abbiamo commissionato gli studi sull' analisi della viabilità di Vado, mettendo insieme i progetti privati e pubblici e dettare gli indirizzi sulle futuro delle infrastrutture vadesi". Il vicesindaco e assessore ai lavori pubblici Fabio Gilardi è intervenuto su un tema fondamentale per la viabilità e la mobilità di Vado soprattutto dopo l' avvio della piattaforma Maersk e l' importante aumento dei mezzi pesanti sulle strade comunali. "Vorremo concludere il progetto in poco tempo, qualche anno, se fatto bene questo piano del traffico può dare una buona visibilità urbana per tutti i soggetti, dai cittadini e ai privati" continua Gilardi. Dalla strada di scorrimento al casello di Bossarino, la nuova strada sulla sponda destra del torrente Segno, il ponte di via Alla Costa e la nuova strada dal centro commerciale Molo 8.44: uno studio che mette insieme naturalmente i lavori già in programmazione. "Lavoriamo anche per spostare le merci su traffico ferroviario, si tratta infatti di un progetto di potenziamento" conclude Gilardi. "Il lavoro del piano del traffico è stato elaborato dal comune è coordinato dall' amministrazione e dal seguente gruppo di operatori: **Autorità portuale**, Apm, Vernazza, Tirreno power, Infineum, Esso, Marenzana e Unione Utenti del porto" ha specificato il sindaco Monica Giuliano. Nell' immagine sono specificati gli schemi di massima di ipotesi per interventi viabilistici e variazioni al tracciato/opere di tratti della soluzione immediata nello Sdfe redatto da Autostrada dei Fiori (colore azzurro) ; segnaletica orizzontale e cigli nei tratti in variante (linea blu); percorsi mezzi da/per piattaforma (linea gialla) ; percorsi ciclopeditoni (linea rossa); percorsi ciclopeditoni in progetto o proposte in progetto (linea rosa).



Informazioni Marittime

Savona, Vado

Barabino & Partners curerà la comunicazione per Vado Gateway

APM Terminals Vado Ligure ha scelto la consulenza specializzata per la nuova piattaforma logistica

APM Terminals **Vado** Ligure si dota di un comunicatore di alto profilo e notevole esperienza. La società controllata da APM Terminals ha infatti nominato Barabino & Partners consulente di comunicazione corporate per ' **Vado** Gateway ', la piattaforma logistica che comprende il nuovo terminal container deep-sea del **porto** di **Vado** Ligure e l'adiacente Reefer Terminal, il più grande hub per la logistica della frutta del Mediterraneo. Il nuovo terminal è un'infrastruttura moderna e unica nel suo genere in Italia per servizi e tecnologie a servizio delle compagnie di navigazione e degli operatori logistici. A regime la sua capacità sarà di circa 900 mila teu (container da 20 piedi), con un obiettivo di intermodalità su ferro del 40%. Realizzato grazie a un investimento complessivo di circa 450 milioni di euro, la nuova infrastruttura portuale si inquadra come uno dei terminali marittimi della "Nuova Via della Seta", potendo accogliere ed operare senza limitazioni anche le grandi navi di ultima generazione. Sono 390 gli addetti che l'azienda impiega a **Vado** Ligure, circa 240, incluse le manutenzioni, nel nuovo terminal (numero che salirà a circa 300 risorse entro la fine del 2020) e circa 150 presso il Reefer Terminal. L'attività di Barabino & Partners, che si affianca al top management di APM Terminals **Vado** Ligure, contribuirà a mantenere un flusso costante di comunicazione sull'attività della piattaforma logistica, le sue caratteristiche distintive in termini di sostenibilità e innovazione e il suo percorso di crescita nel prossimo futuro.



Signorini: "Le navi nei porti non devono più inquinare"

Incontro pubblico sull'Lng, promosso da Costa crociere

Giulia Sarti

SAVONA L'uso dell'Lng nei porti, tra innovazione e responsabilità. È il titolo dell'incontro pubblico promosso da Costa crociere alla Fortezza del Priamar di Savona. Un momento di approfondimento per informare correttamente gli attori del territorio e la cittadinanza sulle politiche green intraprese dalle compagnie che operano nei porti e sugli strumenti innovativi posti in essere per rendere le attività portuali sostenibili. Non c'è bisogno di sottolineare l'importanza che l'argomento green ha assunto, con un'attenzione crescente a tutti i livelli, dal mondiale, al confronto locale ha detto nel suo intervento il presidente dell'AdSp del mar Ligure occidentale Paolo Emilio Signorini. Il focus è stato posto sul Gas naturale liquefatto, un carburante di ultima generazione che permette di ridurre del 26% le emissioni dirette di CO2 e che è stato virtuosamente adottato già nel 2019 da quasi 200 navi operanti nei porti del sistema del mar Ligure occidentale. L'obiettivo -ha proseguito Signorini- è migliorare la sostenibilità delle attività portuali in uno scalo come quello di Savona che rappresenta un unicum assoluto nel Mediterraneo con una concentrazione in pochi chilometri di litorale sia di un terminal full-container tra i più avanzati in Europa e che riguarda 900 mila Teu, che il Palacrociere homeport di Costa crociere. Il presidente Signorini, intervenuto al dibattito insieme a Ilaria Caprioglio sindaco di Savona, Neil Palomba direttore generale Costa crociere e un panel di esperti, ha inoltre sottolineato che i principali gruppi crocieristici sono consapevoli che le navi in porto non devono inquinare e sono quindi attivamente ingaggiati nella sostenibilità ambientale. Un ultimo approfondimento Paolo Emilio Signorini lo ha voluto fare sui camion: Dal 1° Gennaio -ha detto- ci siamo adeguati come porti alle nuove normative europee sulle emissioni delle navi, ma credo che sia necessario e importante rendere meno inquinanti anche i carburanti che usano camion.



Il Secolo XIX

Genova, Voltri

Il trasloco di Carmagnani e Superba: da anni i depositi costieri devono lasciare Multedo

Petrochimico, terminal Messina più vicino Bucci: «Ora bisogna attendere l'ok di Enac»

Matteo Dell'Antico Dopo anni di verifiche, valutazioni, indecisioni e proteste da parte dei cittadini del ponente, Palazzo Tursi è a un passo dal prendere una decisione sul trasloco di Carmagnani e Superba. Le due aziende lasceranno Multedo e, come anticipato dal Secolo XIX, saranno quasi sicuramente spostate in area portuale, sulla sponda sinistra del Polcevera. Un'ulteriore conferma è arrivata ieri, da parte del sindaco Marco Bucci, che a margine della cerimonia per la commemorazione del sindacalista Guido Rossa nello stabilimento ex Ilva di Corniglia no, ha dichiarato che attende «il via libera da parte di Enac» per annunciare pubblicamente l'area individuata per ospitare il polo petrolchimico, all'interno del terminal Messina. «Mi aspetto una risposta da Enac molto prima della fine dell'anno. La stragrande maggioranza dei cittadini - ha aggiunto - saranno contenti di questa nostra decisione. Se poi qualcuno vuole fare lo strumentale, allora è un altro discorso». L'ultima parola spetta dunque alla società che gestisce il traffico aereo civile in Italia. Sarà infatti Enac che dovrà dare l'ok allo spostamento di Carmagnani e Superba, dopo aver appurato che il trasloco nelle due aziende in un'area attualmente

gestita dal gruppo Messina non ostacoli il traffico dell'aeroporto Cristoforo Colombo. Le due aziende di Multedo sono quindi destinate a trasferirsi all'interno del porto, in una parte dove attualmente trovano spazio i contenitori che vengono movimentati nel terminal gestito dal gruppo armatoriale genovese. La zona prescelta, che occupa un'area di circa 35 mila metri quadrati, è di proprietà dell'Autorità portuale. Ma è in concessione al gruppo Messina che, con ogni probabilità, dovrà rinunciare a una parte di spazi portuali a propria disposizione. Le altre aree che nei mesi scorsi sono state prese in considerazione per ospitare il polo petrolchimico sono la zona della centrale ex Enel, sotto la Lanterna, le zone ex Ilva, sulla sponda destra del torrente Polcevera, e infine la porzione di diga foranea del porto che si trova sempre di fronte alla foce del Polcevera. Il timore delle istituzioni, infatti, è che Enac possa bocciare il trasferimento dei depositi costieri, che potrebbero interferire con il cono aereo del vicino aeroporto. Il problema non riguarderebbe l'altezza dei depositi, ma le conseguenze sul traffico aereo che potrebbero esserci nel caso in cui scoppiasse un incendio all'interno del polo petrolchimico. Visto che le fiamme, qualora dovesse verificarsi un incidente, potrebbero interferire e ostacolare il decollo e l'arrivo degli aerei. -



L' intervista Occorre far dialogare i punti di forza della città Dobbiamo creare le condizioni per essere sempre più attrattivi

Botta "Non solo il cavo sottomarino Blue economy e hi tech per ripartire"

di Massimo Minella Genova al centro della rivoluzione 5G, con nuove piattaforme che possono correre sui fondali del Mar Tirreno e passare da un continente all' altro, facendo leva sulla forza del suo porto e delle eccellenze hi tech. Tutto inizia da dove nessuno avrebbe mai voluto cominciasse, il crollo del Ponte Morandi, riflette Giampaolo Botta, direttore generale di Spediporto, una delle realtà del territorio più dinamiche e attente nel cogliere ogni nuova opportunità di sviluppo. Da lì è iniziato un piano di crescita già impostato ma ancora lontano dalla sua compiuta realizzazione. Proprio per questo è necessario battersi per non mollare la presa e far prevalere uno «spirito costruttivo». Impresa non semplice in una città che ama crogiolarsi nelle sue sventure, vere o presunte. Eppure i segnali cominciano ad arrivare, uno dopo l' altro, magari ancora slegati fra loro, ma già sintomatici di una possibile strategia di crescita. L' ultimo, solo in ordine di tempo, è il progetto che ha cominciato a camminare il mese scorso negli Stati Generali lanciati dal Comune: il grande fascio di cavi sottomarini di Sparkle, società del gruppo Tim che ha individuato il porto di Genova come terminale di un corridoio digitale che dall' hub di Palermo sale appunto a Genova sui fondali del Tirreno e poi risale per arrivare a Milano e al Nord Europa. «Sembra quasi ci sia una congiunzione astrale sulla nostra città» riflette Botta. **In che senso, scusi?** «Nel senso che si stanno allineando tanti elementi potenzialmente esplosivi per la loro capacità di creare ricchezza e occupazione. Il punto di partenza è la reazione al crollo del Ponte Morandi. A tutti è parso chiaro che il modo migliore per onorare quelle vittime innocenti, in attesa che la giustizia si pronunci, è lavorare non solo per ricostruire un nuovo viadotto, ma anche per far crescere tutta la Valpolcevera e l' intera città». **Ma nel concreto che cosa si può fare?** «Far dialogare i punti di forza della città. Siamo la capitale della blue economy e qui c' è il primo porto d' Italia. Dobbiamo creare le condizioni per essere sempre più attrattivi. Per questo la scommessa del 5G può essere decisiva». **Ma quando parla di punti di forza a che si riferisce?** «Mi lasci dire che il primo punto di forza è proprio Genova. Non è un caso, nonostante i noti problemi infrastrutturali e di isolamento, che già molte aziende scelgano questa città per le loro iniziative. Dove ha messo la sua sede Naviris, la joint venture fra Fincantieri e Naval Group che crea un gigante nella cantieristica militare? Qui. E vogliamo parlare della forza crescente dell' hi tech? Siamo i primi ad alzare la voce quando le cose non vanno, e ce ne sono di cose che non vanno. Ma guardiamo anche alle opportunità di crescita». **L' hi tech è una di queste?** «Certo. Noi come Spediporto stiamo dialogando parecchio con l' lit e con Liguria Digitale sulle



La Repubblica (ed. Genova)

Genova, Voltri

opportunità che potrebbero nascere grazie alla fibra ultraveloce. L' lit, peraltro, sta investendo molto sui nuovi progetti e ha individuato la Valpolcevera per costruire il nuovo edificio con una quarantina di start up. E lo stesso vale per gli Erzelli e per Leonardo». **Che cosa può essere, in sostanza, Genova alla luce dei progetti hi tech che si vanno formando?** «Una sorta di città laboratorio per la robotica, per l' information technology applicata alla logistica. E il porto è il luogo fisico da cui partire». **Ha citato, immagino non casualmente, la Valpolcevera. A quali progetti state pensando?** «Sì, la Valpolcevera è uno dei motori della città, dal punto di vista della progettualità. Per quanto riguarda noi stiamo pensando a una piastra di logistica avanzata in grado di servire tutto il Sud Europa. Ma ci sono tante altre opportunità che partendo dal decreto Genova, ancora da implementare, ci portano alla zona logistica semplificata e alla rete ultraveloce. Ne stiamo discutendo con il Comune e l' **autorità portuale**, cercando di individuare, sempre in Valpolcevera, aree disponibili per questi progetti».

Aponte di comando

shippingIl fondatore di Msc, primo nei container, ambisce a portare il gruppo a competere nelle crociere con i leader Carnival e Royal Caribbean

NICOLA CAPUZZO

In Italia e in Francia l'imprenditore del momento è Gianluigi Aponte, il fondatore del gruppo Msc, leader mondiale nel trasporto marittimo di container (alle spalle solo della danese Maersk), che con la sua Msc Crociere ha appena firmato con Chantiers de l'Atlantique nuovi accordi per ulteriori 6,5 miliardi di euro. Si tratta di due nuove navi da 205 mila tonnellate di stazza lorda della World Class alimentate a gnl che da sole valgono 2 miliardi. A queste si aggiungono altri due nuovi progetti per lo sviluppo di un nuovo prototipo di navi sempre alimentate a gnl (altre 4 navi e 4 miliardi di euro) e di una nuova classe di scafi di dimensioni più piccole, destinate al nuovo marchio di crociere di lusso, che esplori la possibilità di utilizzare l'energia eolica e altre tecnologie all'avanguardia su navi passeggeri. Aponte non è uno che si accontenta e da tempo si è messo in testa che la sua creatura (nata praticamente da zero vent'anni fa) entro pochi anni deve competere alla pari con colossi come Carnival Corporation e Royal Caribbean che sembravano fino a qualche tempo fa irraggiungibili. In realtà, anche grazie alla dedizione in questi anni del genero Pierfrancesco Vago, la distanza fra questi gruppi sta progressivamente riducendosi in termini di flotta operata mentre aumenta il potere contrattuale di Msc nei confronti dei cantieri navali, soprattutto in Italia (Fincantieri) e in Francia. Forse è stato un simpatico scherzo del destino (o forse no) il fatto che mentre Msc a Parigi annunciava un altro maxi investimento per il cantiere navale di Saint Nazaire, da Bruxelles arrivava la notizia che la Commissione Ue ha deciso di posticipare di un mese la scadenza della decisione finale sulla fusione tra Fincantieri e Chantiers de l'Atlantique (inizialmente prevista per il 17 marzo). La sensazione è che l'Europa sia poco convinta dalla prospettiva di una concentrazione nella navalmeccanica europea e il primo a sostenere questa tesi da tempo è proprio Gianluigi Aponte. Lui, così come altri suoi colleghi armatori di navi da crociera, non vedono di buon occhio la possibilità che da tre il numero di cantieri navali scenda a due (Meyer Werft e il polo Fincantieri-Stx France) al punto che un paio d'anni fa era arrivato a pensare di rilevare il cantiere con una cordata composta anche da Royal Caribbean e il cantiere olandese Damen. Il fondatore di Msc, originario di Sorrento ma di stanza a Ginevra dagli anni 70 (patrimonio da quasi 9 miliardi di dollari), sa bene come usare le sue armi che sono in primis le navi e quindi commesse per i cantieri, occupazione per la navalmeccanica e a bordo. Più il cantiere di Saint Nazaire è carico di lavoro (adesso fino al 2030) e meno ha bisogno del salvataggio di Fincantieri; non a caso la Francia (così come la Germania) ha presentato a Bruxelles alcuni rilievi sui rischi di una possibile concentrazione fra costruttori di navi da crociera. Ad Aponte piacerebbe sempre essere leader di mercato, possibilmente monopolista, e combatte ferocemente contro ogni ostacolo che si frappone sulla sua rotta. Qualcosa di molto simile a quello cui si assiste nel settore dei cantieri navali sta avvenendo infatti anche nel business dei container. Nel porto di Genova è stato recentemente notificato alla locale Autorità portuale un progetto di fusione fra i due principali terminal container dello scalo, il Psa Genova Prà e il Sech, contro il quale si è immediatamente scagliata Msc. Il patron del gruppo ha prima scritto al presidente del porto sconsigliando di approvare un'operazione come quella perché restringerebbe la concorrenza, poi ha messo in moto associazioni,





Milano Finanza

Genova, Voltri

in prima linea la battaglia a colpi di esposti, segnalazioni all' Antitrust ecc. Aponte, che a breve potrà disporre di un suo nuovo terminal container sotto la Lanterna sorto dal riempimento di Calata Bettolo (dove però non riuscirà probabilmente a portare le grandi navi di ultima generazione con conseguenti diseconomie di scala), attualmente ha in mano una larga fetta di traffici marittimi da e per l' Italia e di terminal portuali. Tralasciando gli approdi per le navi da crociera, Msc detiene partecipazioni (spesso di controllo) in terminal container a **Genova**, La Spezia, Livorno, Civitavecchia, Napoli, Gioia Tauro, Ancona, Venezia e Trieste. Anche laddove non è presente con quote azionarie riesce spesso a dettare legge perché, come va sostenendo da tempo, «chi ha i volumi comanda». E Msc, secondo vettore mondiale nel cargo e quarto nelle crociere, container e passeggeri a bordo ne ha molti. (riproduzione riservata)

San Benigno, tra cantieri congelati e operazioni immobiliari futuro a rischio per 15 aziende

In zona elicoidale, in base al cambio di destinazione d'uso dell'area dovranno abbandonare gli spazi. "Noi venduti per fare cassa, dove andremo?"

Genova . Provate a svegliarvi ogni giorno per andare a lavorare senza avere alcuna certezza su quello che succederà alla propria azienda sei mesi dopo. E' la situazione in cui si trovano circa 60 persone , suddivise su una quindicina di aziende incastonate tra svincoli e piloni dell' elicoidale , nel quartiere di San Benigno . Elettrauto, meccanici, gommisti, carrozzieri , piccole imprese artigiane che lavorano in gran parte per l' indotto del porto e della logistica . 'Ci siamo appena ripresi da un decennio di crisi - spiega Laura Russotti che con il marito è titolare di Davì Gomme - abbiamo il nostro giro di clienti, cerchiamo di sopravvivere tra i disagi legati a cantieri più o meno bloccati, ora scopriamo che rischiamo di dovercene andare e scopriamo che è a causa di quella che noi chiamiamo speculazione edilizia'. La vicenda inizia circa un anno fa, quando **Autorità portuale** , titolare delle aree in zona elicoidale, avverte tramite raccomandata le varie imprese del fatto che il prossimo rinnovo di licenza di concessione non sarà possibile a causa della nuova destinazione d'uso stabilita dal Puc , il piano urbanistico comunale. La licenza - si legge - scade a dicembre 2019. Quell' area è in effetti destinata a cambiare in base a vari progetti, dalla sistemazione viabilistica - i cui lavori sono però in stand by da mesi - fino al possibile sbarco di catene della grande distribuzione, anche se il progetto Esselunga per il momento è congelato). Tuttavia, dopo aver assistito a un rimbalzo di responsabilità a più riprese tra Comune e **Autorità portuale**, le aziende scoprono che il concessionario, nel 2000, aveva ceduto gli indici di edificabilità a chi aveva costruito le Torri Faro , complesso tuttora in gran parte disabitato. 'Ci hanno venduto per fare cassa - attacca l' imprenditrice - noi negli anni abbiamo continuato a mantenere la struttura che altrimenti sarebbe stata abbandonata, ci abbiamo investito nonostante le difficoltà e tutto quello che abbiamo ottenuto è una proroga fino a giugno 2020 . E poi? Durante un incontro un anno fa con il sindaco Bucci ci era stato assicurato che il Comune avrebbe fatto il possibile per salvare le aziende'. Al momento non esistono certezze. Non sulla ripartenza dei lavori sul nodo di Genova, non sulla sistemazione dell' area, non sul ricorso lanciato contro lo sbarco di Esselunga, né tanto meno su possibili alternative per ricollocare le 15 aziende. 'Ci hanno proposto uno spazio a Bolzaneto - spiegano da Davì Gomme - ma noi lavoriamo con il porto, non scherziamo'.

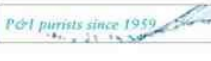


Da aprile nuova linea container di Cosco fra Genova e Stati Uniti

Il vettore marittimo cinese Cosco ha annunciato al mercato italiano l'avvio dal prossimo mese di aprile di una nuova linea container che collegherà il Mediterraneo orientale e l'Italia con la costa orientale degli Stati Uniti (New York, Norfolk e Savannah). Le navi impiegate avranno capacità da 4.500 Teu. Il servizio, ribattezzato Ema, scalerà direttamente il terminal container Psa Genova Prà (il primo scalo è previsto per il 13 aprile) ma è possibile imbarcare merce anche dai porti Napoli, Bari, Ancona, Ravenna, Venezia, Trieste, Koper e Rijeka tramite la connessione del servizio Ema con il porto hub del Pireo. Dal capoluogo ligure il transit time per New York sarà di 11 giorni, 13 per Norfolk e 15 per Savannah. Dal Pireo, invece, il transit time sarà di 14 giorni per New York, 16 per Norfolk e 18 per Savannah. La rotazione della nuova linea sarà Mersin, Pireo e Genova prima di fare rotta verso i tre porti degli Stati Uniti. Cosco precisa infine che questo servizio Ema è in aggiunta alla linea Mena che già scala in Italia i porti di La Spezia e di Genova.

[Chi siamo](#)
[Contatti](#)
[Notizie](#)
[Industria](#)
[Segui](#)





Il quotidiano on-line del trasporto marittimo

Nicola Capasso - Direttore Responsabile

[NAVI](#)
[PORTI](#)
[SPEDIZIONI](#)
[CAPITOLI](#)
[INTERVISTE](#)
[POLITICA ASSOCIAZIONI](#)
[MORE](#)

le notizie dal mondo del cargo aereo

Da aprile nuova linea container di Cosco fra Genova e Stati Uniti





Il vettore marittimo cinese Cosco ha annunciato al mercato italiano l'avvio dal prossimo mese di aprile di una nuova linea container che collegherà il Mediterraneo orientale e l'Italia con la costa orientale degli Stati Uniti (New York, Norfolk e Savannah). Le navi impiegate avranno capacità da 4.500 Teu.

Il servizio, ribattezzato Ema, scalerà direttamente il terminal container Psa Genova Prà (il primo scalo è previsto per il 13 aprile) ma è possibile imbarcare merce anche dai porti Napoli, Bari, Ancona, Ravenna, Venezia, Trieste, Koper e Rijeka tramite la connessione del servizio Ema con il porto hub del Pireo.

La Spezia Shunting Railways cresce ancora: nel 2019 record di carri movimentati

Aumentano i clienti per la società che fondata nel 2013 come soggetto unico di manovra ferroviaria nel porto della Spezia

Un 2019 positivo e un mese da record per La Spezia Shunting Railways spa (Lssr), la società fondata nel 2013 come soggetto unico di manovra ferroviaria al quale aderirono immediatamente, oltre all' **Autorità Portuale**, i terminalisti, i multimodal transport operator, le imprese ferroviarie che operano nello scalo. Rispetto al 2018 le movimentazioni sono cresciute del 2,3% , corrispondente a una crescita di quasi 200 treni completi in più e una movimentazione totale di carri pari a 131.554 a fronte dei 128.583 del 2018. Il record storico nell' ottobre 2019: 12.851 carri . Il traffico ferroviario nel porto spezzino ha raggiunto anche la percentuale del 35%, dato particolarmente significativo sia a livello nazionale sia comunitario. In sei anni, fa sapere Confindustria La Spezia, Lssr ha portato a un incremento del 21% dei carri movimentati e contemporaneamente a una riduzione dei tempi della singola manovra di circa il 18%. Oltre a Mercitalia e Oceanogate , imprese ferroviarie da sempre clienti di Lssr, nel 2019 si è aggiunta Captrain e nel 2020 l' entrata di Medway, entrambi importanti operatori di nuovi servizi da/per il porto della Spezia .



Città della Spezia

La Spezia

La Spezia Shunting Rail, un 2019 da record

La società è diventata esempio come modello di convivenza tra il pubblico e privato e ha chiuso l'anno con 131.554 carri, 7.800 treni movimentati e con lo score mensile storico registrato nel mese di ottobre.

La Spezia - E' arrivato a conclusione un altro anno di esercizio di La Spezia Shunting Rail, fondata nel novembre 2013 come soggetto unico di manovra ferroviaria, e con inizio delle attività nel gennaio successivo. Nata con una procedura di evidenza pubblica aperta a tutti ha permesso a tutti gli stakeholders portuali di partecipare a fare parte del soggetto unico. La società nel breve tempo si è subito andata a configurare come un esempio virtuoso nell'ambito dei servizi di manovra, contribuendo a incrementare il traffico ferroviario che ha raggiunto anche la percentuale del 35%, dato particolarmente significativo sia a livello nazionale che comunitario. La bontà e la lungimiranza del progetto ha avuto conferme negli anni successivi laddove LSSR è stata portata ad esempio come modello di convivenza tra il pubblico e privato, modello legittimato successivamente dall'Autorità Regolatoria dei Trasporti, nella sua delibera 18/2017 che ha istituito il ruolo di Gestore Unico del comprensorio ferroviario. Nei suoi sei anni di esercizio LSSR ha contribuito non poco allo sviluppo delle attività portuali con un trend di crescita costante che ha portato a un incremento del 21% dei carri movimentati e contemporaneamente a una riduzione dei tempi della singola manovra di circa il 18%. Il 2019, rispetto al 2018, conferma questo trend di crescita facendo registrare un ulteriore risultato storico per "La Spezia Shunting Railways SpA" confermando il trend positivo di movimentazioni degli ultimi anni +2,3% corrispondente ad una crescita di quasi 200 completi treni in più e una movimentazione totale di carri pari a 131554 a fronte dei 128583. Da sottolineare in particolare la performance del mese di Ottobre 2019, mese in cui è stato registrato il record storico di movimentazioni mensili pari a ben 12.851 carri. Oltre a Mercitalia e Oceanogate, imprese ferroviarie da sempre clienti di LSSR, da sottolineare nel 2019 l'ingresso dell'impresa Captrain e nel 2020 l'entrata di Medway, entrambi importanti operatori di nuovi servizi da/per il **porto** della Spezia. Tali risultati sono stati - resi possibili da un gruppo di persone giovani ed efficienti, che nelle loro attività di pianificazione e coordinamento, ben conoscendo in un dettaglio operativo spicciolo ma fondamentale, come mettere a regime i naturalmente distonici ritmi e comportamenti di due realtà produttive complanari ma ben diverse, ha realizzato - con saggia progressione annuale - i dati raggiunti nello scorso anno. Venerdì 24 gennaio 2020 alle 11:42:04 Redazione redazione@cittadellaspezia.com.



"La Spezia Shunting Railways ha una sorte già segnata" / EDITORIAL

L' intervento di Davide Santini, avvocato ed ex segretario generale dell' Autorità portuale:

Genova - Quali che siano le motivazioni per cui l' AdSP ha deciso di cedere la propria partecipazione azionaria nel capitale sociale di La Spezia Shunting Railways S.p.A., certo non sono quelle apparse sulla stampa, vale a dire il divieto posto dalla cosiddetta Riforma Madia. Il Decreto legislativo 19 agosto 2016, n. 175 - Testo unico in materia di società a partecipazione pubblica - (testo vigente) - Art. 4. Finalità perseguibili mediante l' acquisizione e la gestione di partecipazioni pubbliche al comma 1 recita 'Le amministrazioni pubbliche non possono, direttamente o indirettamente, costituire società aventi per oggetto attività di produzione di beni e servizi non strettamente necessarie per il perseguimento delle proprie finalità istituzionali, né acquisire o mantenere partecipazioni, anche di minoranza, in tali società.' Il comma 2 precisa 'Nei limiti di cui al comma 1, le amministrazioni pubbliche possono, direttamente o indirettamente, costituire società e acquisire o mantenere partecipazioni in società esclusivamente per lo svolgimento delle attività sotto indicate: a) produzione di un servizio di interesse generale, ivi inclusa la realizzazione e la gestione delle reti e degli impianti funzionali ai servizi medesimi.' Il Decreto legislativo 4 agosto 2016, n. 169 - Riorganizzazione, razionalizzazione e semplificazione della disciplina concernente le **Autorità** portuali di cui alla legge 28 gennaio 1994, n. 84, in attuazione dell' articolo 8, comma 1, lettera f), della legge 7 agosto 2015, n. 124 - (testo vigente) all' Art. 6 comma 11 recita 'Le AdSP non possono svolgere, né direttamente né tramite società partecipate, operazioni portuali e attività ad esse strettamente connesse. Con le modalità e le procedure di cui all' articolo 15 della legge 7 agosto 1990, n. 241 e successive modifiche ed integrazioni, l' AdSP può sempre disciplinare lo svolgimento di attività e servizi di interesse comune e utili per il più efficace compimento delle funzioni attribuite, in collaborazione con Regioni, enti locali e amministrazioni pubbliche. Essa può, inoltre, assumere partecipazioni, a carattere societario di minoranza, in iniziative finalizzate alla promozione di collegamenti logistici e intermodali, funzionali allo sviluppo del sistema **portuale**, ai sensi dell' articolo 46 del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214.' Le norme sono chiarissime, la prima, legge a carattere generale, non impone alcun divieto quando si tratti di società per la produzione di servizi di interesse generale, qual è il servizio ferroviario **portuale**, la seconda, che si pone in rapporto di specialità per materia rispetto alla norma generale, consente la partecipazione di minoranza in società finalizzate allo promozione di collegamenti logistici e intermodali qual è il servizio ferroviario del sistema **portuale** del porto della Spezia che si estende oltre i confini demaniali al meno sino all' area di Santo Stefano di Magra dove è appena stata insediata una propaggine operativa delle attività di controllo sulla merce. L' individuazione di un gestore del servizio ferroviario **portuale** presuppone l' esistenza di un qualcosa da mettere a gara. La rete ferroviaria interessata è in parte di proprietà di RFI, in parte dell' AdSP, in parte dei terminal raccordati, sia quelli marittimi che quelli inland, tutti soggetti gestori con propri sistemi di sicurezza e relativi documenti e certificazioni. Oggi l' AdSP è in grado di assegnare il servizio di manovra ferroviaria, limitatamente a quello che si svolge sull' armamento ferroviario di proprietà, ma ovviamente non quello che si svolge su tratte e aree di proprietà altrui o gestite da altri. Questo significa che il nuovo soggetto non potrà semplicemente indossare le vesti di LSSR ma dovrà avere un abito nuovo di zecca. Le imprese ferroviarie d' altro canto potranno, come avrebbero peraltro potuto in passato, svolgere la manovra in



autoproduzione, svuotando di contenuti il contratto di appalto di servizi, sia per quanto riguarda la manovra primaria, messa a disposizione



The Medi Telegraph

La Spezia

del convoglio alla stazione capolinea, che per quanto riguarda la manovra secondaria, presa del convoglio e introduzione nel terminal e successiva messa a disposizione al capolinea. Considerato che la quasi totalità della merce arriva o parte da LSCT S.p.A. e che la maggioranza dei treni sono operati da Mercitalia Rail e che il primo gestore della manovra ferroviaria è Mercitalia Shunting & Terminals, non è difficile immaginare la sorte di LSSR S.p.A. e le ricadute sulla compagine azionaria da cui il Gruppo Ferrovie dello Stato ha già dichiarato di voler uscire. Parrebbe dunque che il nuovo acquirente del 20% del capitale sociale di LSSR S.p.A. non abbia fatto un gran affare, ma lo sapremo presto e potremo sicuramente riparlare. * Avvocato marittimista, già segretario generale dell' Authority portuale della Spezia.

In vendita all'asta il bacino di carenaggio di Muggiano

Il bacino di carenaggio impiegato presso i cantieri navali di Muggiano (La Spezia) è ufficialmente in vendita all'asta. Il relativo annuncio è stato infatti pubblicato in Gazzetta ufficiale dove viene precisato che eventuali soggetti interessati avranno tempo fino alle ore 12:00 del giorno 24 febbraio 2020 per far pervenire le proprie offerte al Consorzio per il Bacino di Carenaggio della Spezia. L'asta pubblica ad unico incanto avrà luogo il 25 febbraio 2020 presso il Palazzo della Provincia di La Spezia e il prezzo base, a corpo, nello stato di fatto e di diritto in cui si trova il bene e con espressa esclusione di garanzie è di euro 7.600.000. In base agli accordi stretti nel corso degli anni il periodo di recupero delle somme versate da parte di Società gestione bacini (controllata di Fincantieri) scadrà il 31 dicembre del 2020 e sino a quel giorno vige un vincolo che lega il bacino alla società. Nel caso di acquisto dell'opera da parte di una realtà esterna alla galassia Fincantieri, dunque, il gruppo guidato da Giuseppe Bono avrebbe il tempo necessario per trovare un'altra struttura o realizzarne una ex novo.

Shipping Italy.it - Il quotidiano on-line del trasporto marittimo

le notizie dal mondo del cargo aereo

In vendita all'asta il bacino di carenaggio di Muggiano



Il bacino di carenaggio impiegato presso i cantieri navali di Muggiano (La Spezia) è ufficialmente in vendita all'asta.

Il relativo annuncio è stato infatti pubblicato in Gazzetta ufficiale dove viene precisato che eventuali soggetti interessati avranno tempo fino alle ore 12:00 del giorno 24 febbraio 2020 per far pervenire le proprie offerte al Consorzio per il Bacino di Carenaggio della Spezia.

L'asta pubblica ad unico incanto avrà luogo il 25 febbraio 2020 presso il

SMET
per sostenibilità digitale partner

FEDERAGENTI
Per il bene del cliente, al tuo agente una volta, per sempre.

Importante imbarco di impiantistica offshore a Ravenna

Presso il terminal Sapir del porto di Ravenna si è svolta recentemente una complessa operazione di imbarco di impiantistica offshore. Sulla nave Jumbo Javelin, rappresentata in porto dall'agenzia marittima Casadei & Ghinassi e diretta al porto di Blyth in Inghilterra, è stato imbarcato un sistema j-lay prodotto dalla ditta F.lli Righini di Ravenna. Un impianto che, secondo quanto spiegato da Sair, consente alle navi di essere allestite da unità galleggianti posatubi per acque profonde. La spedizione consisteva di 8 componenti, i più pesanti dei quali rispettivamente di 315 e 270 tonnellate. Il trasporto stradale dei colli è stato svolto da Mammoet, che ha impiegato dei carrelli modulari Spmt in configurazione 2 x 10 assi. Sapir ha realizzato l'imbarco col supporto del personale operativo della Cooperativa portuale. La sinergia col settore offshore conferma la credibilità del nostro scalo come polo d'attrazione per operazioni ad alta specializzazione sottolineano da Sapir.

Divisoria: Contatti: News: Rubriche: Segnalibri

SHIPPING ITALY.IT **AL FERRARIN** **P&I purists since 1959**

Il quotidiano on-line del trasporto marittimo

Nicola Capasso - Direttore Responsabile

NAVI PORTI SPEDIZIONI CARBONE INTERVISTE POLITICHE ASSOCIAZIONI MORE

le notizie dal mondo del cargo aereo

Importante imbarco di impiantistica offshore a Ravenna

di Roberto Esposito



FEDERAGENTI
Per informazioni al tuo agente o al tuo broker: 02.57.57.57.57

Presso il terminal Sapir del porto di Ravenna si è svolta recentemente una complessa operazione di imbarco di impiantistica offshore.

Sulla nave Jumbo Javelin, rappresentata in porto dall'agenzia marittima Casadei & Ghinassi e diretta al porto di Blyth in Inghilterra, è stato imbarcato un sistema j-lay prodotto dalla ditta F.lli Righini di Ravenna. Un impianto che, secondo quanto spiegato da Sair, "consente alle navi di essere allestite da unità galleggianti posatubi per acque profonde".

Porti turistici sostenibili un workshop al SEATEC

CARRARA Nell'ambito del prossimo SEATEC, in programma nella prima settimana di febbraio si terrà un workshop su: **porti** sostenibili, il modello integrato per la qualificazione dei **porti** ed approdi turistici italiani. L'incontro è in programma per giovedì 6 febbraio dalle 11 alle 13. Intervengono il presidente di ASSONAT Luciano Serra, il presidente di ICStudio Fabrizio Canarzi e Francesca Giuliani senior pm ICStudio. I bandi per l'affidamento delle concessioni demaniali marittime ad uso turistico/ricreativo sottolinea la nota di presentazione del workshop 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. All'incontro sono invitati a partecipare i rappresentanti dei Marina e/o loro collaboratori e tutti i referenti della Filiera Nautica interessati.



Il Tirreno

Livorno

FORTEZZA VECCHIA SIMBOLO APPANNATO

Ci sono anche livornesi che purtroppo non hanno mai messo piede dentro la Fortezza Vecchia. Probabilmente perché è un po' fuorimano, visto che per raggiungerla si deve arrivare fino alla Stazione Marittima oppure aspettare che sia aperto il ponte mobile. Ma per tutti, comunque, la fortificazione che si eleva dal mare a margine del Porto Mediceo è il simbolo della città di Livorno, al pari - se non di più- dei Quattro Mori. Ecco perché sapere che tra pochi giorni chiuderà fa male. Fa molto male. Soprattutto a una città che, ora più che mai, sembra intenzionata a far leva anche sul turismo e sulla cultura per rilanciarsi a livello economico e di immagine: la Fortezza Vecchia, possente e inimitabile, è l'avamposto di Livorno che accoglie i turisti in arrivo con i traghetti e con le navi da crociera, immaginarla chiusa vorrebbe dire rinunciare a una delle più importanti possibilità di sviluppo. Ecco perché va trovata al più presto una soluzione, così come accadde nel 2013 quando il Demanio e la Camera di Commercio conferirono la Fortezza Vecchia all'**Autorità Portuale** che fino ad ora ne ha assicurato l'utilizzo pubblico. Di tempo a disposizione ce n'è poco, un mese, ma Livorno non può privarsi di un bene così importante e prezioso. Non può chiudere il suo simbolo. --



Il Tirreno
Livorno

In tribunale Via Mastacchi

Rinviato il processo ai vertici della portualità

È stato rinviato al 14 febbraio il processo sulla richiesta di rinvio a giudizio nei confronti dei vertici della portualità livornese per le presunte concessioni irregolari sulla sponda Ovest. Tra gli indagati ci sono anche l'attuale presidente dell' **Autorità portuale** Stefano Corsini e il segretario Massimo Provinciali. Nell' udienza di San Valentino discuteranno gli ultimi tre difensori, dopodiché il giudice dovrà decidere.

Volontario della Sys muore a 46 anni
«Per sempre con noi»
Dioniso Pineschi si è spento all'ospedale di Careggi. Dopo un avanzamento diagnostico per capire le cause

IN BREVE
Pineschi è stato volontario della Sys per molti anni. Ha lavorato in diverse strutture della città e ha sempre messo a disposizione tutta la sua esperienza. La sua morte è stata una grande perdita per tutti.



IN BREVE
Pineschi è stato volontario della Sys per molti anni. Ha lavorato in diverse strutture della città e ha sempre messo a disposizione tutta la sua esperienza. La sua morte è stata una grande perdita per tutti.

IN BREVE
Pineschi è stato volontario della Sys per molti anni. Ha lavorato in diverse strutture della città e ha sempre messo a disposizione tutta la sua esperienza. La sua morte è stata una grande perdita per tutti.

www.arredamenti.masoni.it

MASONI
ARREDAMENTI MASONI

info@masoniaredamenti.it

A CASCINA IL PIÙ GRANDE
CENTRO CUCINE LUBE DELLA TOSCANA



Cascina Via N. Ballo, 107 - Tel. 050 703821
Pisa Via Mazzarini, 18 - Tel. 050 43289
Livorno Via Firenze, 119 - Tel. 0586 444592

"Livorno Cold Chain"- La logistica del fresco toscano si presenta a Berlino /Intervista

24 Jan, 2020 "Livorno Cold Chain" è il sistema logistico del fresco che il **porto** di **Livorno** lancia alla Fruit Logistica di Berlino. Iniziativa che vede insieme: TDT, Authority, Interporto Vespucci e Reefer Terminal - Tra l' e novità in vetrina a Berlino i l nuovo magazzino che l' Interporto sta costruendo per il surgelato, 2 mila mq di celle frigorifere. Lucia Nappi **LIVORNO** - Torna la Fruit Logistica di Berlino, l' importante Fiera internazionale dedicata al comparto ortofrutticolo che si svolge al Messe Berlino dal 5 al 7 febbraio. Evento fieristico che nel 2019 ha richiamato 87 mila visitatori da tutto il mondo e, che quest' anno vede la partecipazione della **Livorno Cold Chain**. L' iniziativa viene lanciata dalla società terminalistica del **porto** di **Livorno**, Terminal Darsena Toscana (TDT), punto di riferimento per i prodotti ortofrutticoli, per un totale di 889 prese per lo stoccaggio dei container refrigerati. **Livorno Cold Chain**, cosa è? « Non è una società e neppure un brand commerciale, ma un' idea di lavoro » spiega Massimiliano Cozzani, direttore marketing di Gip la società che gestisce il Terminal - è un' iniziativa che riunisce a sistema le aziende che danno vita alla catena logistica del fresco dello scalo toscano, « ci presentiamo a Berlino, tutti insieme sotto la stessa bandiera, con l' Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale, l' Interporto Vespucci e **Livorno Reefer Terminal** » Si tratta della formalizzazione di un processo iniziato, lo scorso anno, da parte di TDT che aveva invitato nel proprio stand fieristico di Berlino molti rappresentanti della filiera del freddo coinvolti nell' area logistica livornese- spiega Cozzani : « gli operatori presenti alla fiera, tra i quali le compagnie di Linea, come Hamburg Sud, le compagnie di spedizione, il Terminal Reefer, il Riparatore e vari operatori. » - « Quest' anno quindi con questa Cold Chain abbiamo una catena più corposa ». Si tratta di un' idea di lavoro introdotta con lo scopo principale di sottolineare l' eccellenza del sistema. Quindi un modo di approcciarsi al mercato mondiale degli operatori che sarà presente a Berlino: armatori, fornitori di servizi, tutta la filiera dell' ortofrutta. « Abbiamo società con standard qualitativi già elevati che fanno sistema, dando la prova al cliente che la catena del freddo non si interrompe mai » -si legge nella brochure congiunta che illustra l' iniziativa- « Non è un concetto banale, perché anche in realtà più grandi e strutturate, questo non sempre avviene. Le aziende che sono coinvolte sono convinte che ciò rappresenti un punto di eccellenza per il "sistema" livornese ». « Una catena del freddo a chilometro zero » dice la brochure, che offre efficienza e prestazioni di alto livello dalla scarica della nave, al monitoraggio del prodotto, un processo all' avanguardia che riduce i tempi di consegna e migliora la durata del prodotto. Con infrastrutture portuali ed interportuali dove dedicate, con posizione strategica strategicamente posizionate nello spazio e in strutture moderne. Una logistica 'easy ' perché trova quelle componenti necessarie a rendere veloce il passaggio delle varie operazioni nella catena logistica. Una morfologia del territorio favorevole: brevi distanze, dal terminal portuale alle aree di stoccaggio e distribuzione (Reefer Terminal e Interporto Vespucci) inoltre ampi spazi e poco traffico una volta che il container viene messo su gomma. Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale L' autorità di Sistema Portuale affianca questo processo con la consapevolezza che questa nicchia di mercato sia significativa per il **porto** di **Livorno**. A tal fine l' ente ha reso efficiente e gratuita la piattaforma digitalizzata, Port Community System (PCS) per la gestione di flussi logistici complessi. Amerigo Vespucci, Interporto Toscano SpA La Fiera di Berlino vetrina per la clientela internazionale ha spinto anche l' Interporto Vespucci ad unirsi all' iniziativa della Cold Chain, ne parla Claudio Bertini, direttore della società





Corriere Marittimo

Livorno

le novità con cui vi presentate a Berlino come parte della Cold Chain livornese? « Quest' anno rilanciamo la CSC. » - Si tratta della Cold Storage Custom l' azienda integrata nella piattaforma logistica dell' Interporto che gestisce l' attività dei magazzini doganali: un servizio completo che partendo dalle banchine portuali garantisce le operazioni doganali, i controlli sanitari e lo stoccaggio, e la distribuzione - « Abbiamo cambiato partner industriale, dopo i problemi che ha avuto la CFT a livello nazionale. Rilanciamo CSC con il nuovo partner, società in cui l' Interporto mantiene il 40% delle quote. La struttura (CSC) è di 4mila 500 mq di magazzini, 12 celle frigorifere a temperature controllate, una struttura che ha sempre lavorato, e che nel 2019 ha fatto 2mila 500 container reefer Altri progetti? « Abbiamo iniziato i lavori di costruzione del magazzino per il surgelato (-20 gradi e -30 gradi) è infatti l' altra novità importante per l' Interporto. Sarà pronto alla fine dell' anno, sarà composto da 2 mila mq di celle frigorifere . Insieme, fresco e surgelato, sarà quindi una bella piattaforma su **Livorno**, il surgelato mancava da tanto tempo a **Livorno** dopo Giolfo e Calcagno. La struttura dalla fine dell' anno partirà, ha quindi una logica presentarsi al mercato internazionale a Berlino ». Darsena Toscana è quindi la banchina di riferimento? « I container della frutta partono dalla Darsena Toscana e poi arrivano all' Interporto, ci possiamo presentare come un sistema: da come sbarca, alla conservazione sul fresco e sul freddo, è un bel sistema ». Sono tanti anni che andate a Berlino? « Ci siamo stati, poi era qualche anno che non andavamo più perché CFT gestiva i magazzini, loro avevano i rapporti commerciali, quindi erano loro che andavano. Quest' anno invece ci è sembrato importante essere presenti perché ci sono queste novità ».

Nautica da diporto: operatori e dogane

LIVORNO Ad inizio 2020 l'International Propeller Club Port of Leghorn riprende i suoi incontri, dedicandosi al tema dell'interazione tra Dogana e Nautica da diporto. Il tema della serata, in programma per domani lunedì 27 gennaio, sarà infatti lo status di Operatore Economico Autorizzato (in acronimo AEO) applicato al settore. Saranno presenti all'incontro 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'ingegner 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, dottor 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 dottoressa Roberta Corsetti, responsabile della posizione organizzativa Sezione traffici di confine e della dottoressa Antonella Bianchi, responsabile della posizione organizzativa di elevata responsabilità riguardante l'obbligazione doganale. Dopo i saluti della presidente Giani, i lavori saranno aperti dal dr. Roberto Chiara, direttore interregionale per la Toscana, la Sardegna e l'Umbria e verranno chiusi dal dottor Pietro Angelini, direttore generale di Navigo.



«Via i palazzoni degli uffici nuovi hotel al porto antico»

Lo studio del commercialista Ribighini: «Da zona d'imbarco a meta turistica»

IL PROGETTO ANCONA Da **porto** d'imbarco a meta turistica. Un passaggio elaborato dal commercialista Antonio Ribighini in un progetto, inviato anche a Comune e Ap, «per generare presenze turistiche» incentrato sulla trasformazione dal **Porto** antico al Guasco. L'opportunità Il punto di partenza dell'elaborato, dove tornano anche ipotesi elaborate in passato da comitati e associazioni, è rappresentato dalla demolizione dei silos del molo sud e l'uso di quelle banchine per i traghetti così da liberare il **porto** storico «come avvenne anni fa per il molo Rizzo, ed andrebbe nella direzione fortemente richiesta dai cittadini di eliminare tutti gli ormeggi delle navi dai moli a ridosso della città». Nell'ipotesi di Ribighini «la città da **porto** d'imbarco potrebbe diventare una meta turistica se realizzasse appeal stabili e suggestivi». Tra cui la «possibilità di visitare il **Porto** antico passeggiando in una Ztl o pedalando lungo una pista ciclabile fra testimonianze storiche e realtà marinare; visitare monumenti e musei scendendo a piedi o in bici dal Duomo a piazza della Repubblica e proseguendo poi nella zona commerciale lungo la pista ciclabile nella direttrice portoPassetto; dormire, mangiare e fare fitness nella Ztl del **Porto** antico». Le strutture Una trasformazione incentrata anche su «un nuovo Prg nella zona del **porto** per realizzare una grande ed attrattiva zona turistica che preveda la realizzazione di un nuovo edificio e l'utilizzo di tutti quelli esistenti all'interno dell'area portuale: le sedi della Guardia Costiera, Vigili del fuoco, Guardia di Finanza, Dogane, l'edificio mensa e spogliatoi Fincantieri». Una volta spostate queste attività, gli edifici potrebbero essere utilizzati «per attività alberghiere, di ristorazione, commerciali e di servizi al fine di sfruttare il valore aggiunto economico e di attrattiva di questa area grazie al panorama, ai monumenti e musei del **Porto** antico e del rione Guasco San Pietro». Inoltre viene proposto «di realizzare ex novo in testa al molo Rizzo un ristorante/bar e centro fitness con piscina e sottostante parcheggio». Vi è poi il capitolo per «realizzare appeal stabili per turisti e cittadini rivalificando il centro storico». Tra le azioni vi è la proposta di «pedonalizzare piazza della Repubblica e piazza Stracca, rivalificare il sentiero DuomoCasa del Boiapiazza del Senato, dare un futuro di hotel o di abitazioni di pregio al palazzo ex Fermi e l'edificio già sede della Deputazione di Storia Patria per le Marche». La piazza a onda Tra le proposte avanzate da Ribighini nel suo studio vi è anche l'idea di «realizzare una grande piazza con le estremità a forma d'onda sopra il Molo XXIX Settembre, sotto la quale realizzare un ampio parcheggio da 500/600 posti auto senza interferire nell'attività portuale del facility 2A». Una nuova piazza «da cui ammirare il **porto**, il Duomo, i tramonti e tenere eventi e concerti all'interno di una cornice unica», struttura «collegata a via XXIX Settembre da uno o due passaggi sopraelevati che potrebbero avere un andamento a forma d'onda. Sottostante alla piazza - ipotizza Ribighini - un parcheggio in acciaio con 500/600 posti auto al servizio della città. Rispetto al parcheggio che il Comune prevede di realizzare all'uscita della Galleria San Martino - conclude il commercialista - avrebbe un costo simile, si sviluppa su un unico piano anziché quattro, avrebbe un numero di posti e quindi introiti da quattro a sei volte superiore». e. da. © RIPRODUZIONE RISERVATA.



La doppia Ztl e la viabilità

Lo studio Ribighini prende in esame anche il tema della viabilità e la creazione di nuove Ztl. Il primo tassello è la realizzazione di «una rampa d'accesso a doppio senso di marcia dal **Porto** Antico a piazza Dante per agevolare l'accesso dei bus al Duomo e per consentire la realizzazione di due Ztl: una nel **Porto** Storico e un'altra nel quartiere Guasco San Pietro». La nuova rampa d'accesso «consentirebbe ai turisti di arrivare agevolmente in un punto di grande interesse paesaggistico e monumentale con vista sul **Porto** e sulla città». Inoltre permetterebbe di «realizzare la Ztl nel **porto** storico e un'altra nel quartiere Guasco San Pietro ad eccezione di Via Giovanni XXIII». tra i suggerimenti anche quello di «rendere a senso unico verso il Duomo via della Loggia e lungomare Vanvitelli» osì da consentire «lo sviluppo commerciale di via della Loggia, oggi impossibile per mancanza di marciapiedi ed eccesso di traffico, il raddoppio dei posti auto con un parcheggio a spina sul lato destro del lungomare Vanvitelli - si sottolinea nel progetto Ribighini - eliminare le auto in sosta in vicolo Foschi, sul lato sinistro della Chiesa di Santa Maria della Piazza, situazione indecorosa ed offensiva alla sua grande bellezza».



Passeggeri e crociere Numeri da record

Transiti a 1,2 milioni In crescita l'Albania

ANCONA Turismo in crescita, in particolare sul fronte del **porto**. Il recente dossier statistico pubblicato dall'Autorità di sistema portuale dell'Adriatico segna infatti un 3% dei passeggeri, mentre i crocieristi l'anno scorso sono aumentati 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 la 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 - ha sottolineato l'Ap - 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». © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Prezzi errati nel bando e aziende chiuse Slittano le gare per waterfront e shuttle

Prorogati di oltre un mese dal Comune i termini degli appalti per nuova illuminazione e bus elettrici

IL CASO ANCONA Slittano di oltre un mese i termini per partecipare alla gara d'appalto per la nuova illuminazione del waterfront, da Porta Pia alla base della lanterna del porto antico. E s' allungano di cinque settimane anche le scadenze previste dal bando per la fornitura di due bus elettrici. Due dei nove grandi appalti del Comune di Ancona in calendario per quest'anno subiscono un leggero rallentamento. Per le due tranche del progetto Waterfront - una per la parte Comunale, l'altra finanziata dall'**Autorità** portuale, entrambe appaltate da Palazzo del popolo - la proroga dei termini per la presentazione delle offerte (da fine gennaio a inizio marzo) è dovuta alla necessità di correggere un errore materiale nella stesura dei bandi pubblicati dopo che a metà dicembre erano stati approvati i progetti esecutivi e avviato l'iter per le gare, che si svolgono con procedura aperta telematica seguendo il criterio del prezzo più basso. Sicurezza senza sconti «Alcune voci di prezzo - si spiega nelle determinate che correggono le scadenze - afferiscono erroneamente ai costi della sicurezza aggiuntivi», una componente che però non è soggetta a ribasso. In queste condizioni «non è possibile formulare l'offerta economica correttamente» dunque per non generare problemi alla partecipazione alla gara «è opportuno approvare un nuovo elaborato con la lista delle lavorazioni». Per questo si ritiene opportuno prorogare la scadenza del termine fissato per la presentazione delle offerte della data della seduta di gara, per consentire ai concorrenti di disporre di un tempo utile per la formulazione dell'offerta. Per l'appalto da 1.860.000 euro la scadenza per presentare le offerte slitta dal 29 gennaio al 3 marzo, con la prima seduta di gara fissata per l'indomani, mentre per quello da 400mila euro il termine passa dal 27 gennaio al 2 marzo, con la prima seduta in calendario il 3. Poi ci vorrà altro tempo, almeno un mese o due, per aggiudicare le gare, verificare i requisiti dell'impresa selezionata, firmare i contratti e consegnare i cantieri per avviare i lavori. Già con i nuovi termini per la presentazione delle offerte salta il cronoprogramma indicato dalla giunta Mancinelli con l'approvazione dei progetti esecutivi e l'indizione dei bandi. Era previsto infatti per il prossimo mese di marzo l'avvio dei lavori che serviranno per la nuova illuminazione hi-tech del fronte-mare da Porta Pia al porto antico, con una propaggine che risale corso Mazzini fino a piazza Roma e luci dedicate su 20 palazzi e monumenti simbolo. Nel progetto sono previsti 180 giorni per l'esecuzione delle opere, dalla consegna dei cantieri. Nonostante questo mese in più, a Palazzo del Popolo contano di poter comunque fare in tempo a inaugurare la nuova illuminazione per il prossimo Natale 2020, con una cerimonia d'illuminazione unica per l'accensione delle luci sul porto e delle luminarie in centro. La navetta in porto Dovevano essere presentate entro mezzogiorno di lunedì scorso le offerte per selezionare un operatore economico a cui aggiudicare, partendo da un importo a base di gara da 877.330 euro, la fornitura di due bus urbani elettrici (full-electric battery bus): uno da impiegare come shuttle «per un servizio di trasporto che colleghi alcuni ambiti dell'area urbana e portuale», l'altro nell'ambito del progetto Mobiliattiva su uno dei percorsi già individuati, ospedale di Torrette e Regione. Ma poi in Comune ci si è accorti che il bando era «uscito in un periodo antecedente il periodo natalizio con chiusura di alcune imprese, che ha ridotto il tempo utile a predisporre un'offerta tecnica» e si è



Corriere Adriatico

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

ritenuto di dover prorogare la scadenza per le offerte di almeno 30 giorni, fissando come nuovo termine il 25 febbraio prossimo. Lorenzo Sconocchini © RIPRODUZIONE RISERVATA.

Cronache Ancona

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

Incontro a Roma per il porto: «Ministra De Micheli, stupiscici su Fincantieri e Uscita Nord»

ANCONA - La sindaca si recherà al dicastero delle Infrastrutture per fare il punto sui due maxi progetti che coinvolgono il golfo dorico e procedono a passo di lumaca

Trasferita romana per capire come velocizzare il progetto dell' ampliamento della Fincantieri e fare il punto sul bradipico iter per la realizzazione dell' uscita Nord. La sindaca Valeria Mancinelli incontrerà la ministra alle Infrastrutture, Paola De Micheli il 12 febbraio, cercando di tornare a casa con qualche certezza in più. Il summit ruoterà in particolare attorno alla questione Fincantieri, messa in stand by dalle osservazioni dell' Avvocatura di Stato, ma l' occasione è troppo ghiotta per non parlare anche della titanica impresa - se ne parla da oltre 20 anni - di collegare il porto con la Ss16. «Spero che su queste questioni la ministra De Micheli ci stupisca, come aveva detto», commenta la prima cittadina. Per quanto concerne il dossier Fincantieri , il progetto da 80 milioni - 40 milioni a carico di Fincantieri e 40 a carico dello Stato - punta al raddoppio di capacità produttiva attraverso l' ampliamento del bacino del cantiere per consentire di lavorare navi di categoria superiore fino a 300 metri di lunghezza, e per creare un' altra banchina in modo da poter lavorare su due navi di quella taglia. L' **Autorità portuale** ha già avuto incontro a Roma sulla questione il 16 gennaio al ministero delle Infrastrutture e «sia il capo di gabinetto del ministro che il direttore generale sembrano aver capito importanza ed urgenza dell' opera. Si sta cercando di farla diventare una delle priorità anche del governo», fa sapere il presidente dell' Ap, Rodolfo Giampieri. Gli step per portare a casa l' importante partita che raddoppierà anche i posti di lavoro partono proprio dal superamento dell' osservazione dell' Avvocatura, per poi passare all' accordo di programma con il Mit per la formale erogazione del contributo pubblico all' **Autorità portuale** ed arrivare all' avvio della procedura di rilascio della concessione demaniale. Quest' ultimo atto si è già perfezionato nel 70% perché la pubblicazione della domanda di concessione (per 40 anni a partire dal 2022, anno di scadenza dell' attuale concessione) di Fincantieri, avvenuta in ambito comunitario sotto forma di gara, non ha originato concorrenti. Quindi per l' Ap, una volta acquisito il finanziamento, si tratta di attivare una procedura di rilascio di concessione routinaria. Meno lineare il percorso dell' uscita Nord , progetto dal costo di oltre 97 milioni di euro che vedrà la luce - se tutto fila liscio - tra oltre 5 anni, 65 mesi nello specifico. Tutta la partita del nuovo asse di accesso alla città da Nord consta di tre interventi: uno riguarda l' interrimento con gli escavi del porto di Ancona e la creazione del lungomare Nord, il secondo riguarda appunto la bretella di collegamento ed, infine, il raddoppio della Statale 16. Per quest' ultimo, il progetto definitivo è già approvato e finanziato, e l' Anas ha in corso la procedura di esproprio dei terreni, finita la quale effettuerà la gara per i lavori. Per quanto riguarda il lungomare Nord, c' è il progetto definitivo approvato, il finanziamento è già totale, e la Valutazione di Impatto Ambientale da parte della Regione è stata trasmessa al ministero dell' Ambiente. Rfi, soggetto incaricato dell' appalto e del procedimento dei lavori, ha pronto il progetto esecutivo e si andrà a gara entro l' anno. La questione aperta è quella della bretella, con Anas che deve fare la progettazione. Dopo la battuta d' arresto in seguito ad alcune osservazioni sul fatto che una delle due gallerie previste sarà costruita nella zona della frana, Mancinelli era corsa a Roma lo scorso 21 ottobre per accertarsi che non si cambiassero le carte in tavola, ricevendo rassicurazioni da De Micheli e dal Provveditorato per le opere pubbliche. Il 12 febbraio si cercherà di capire se alle rassicurazioni farà seguito anche un' accelerata da parte di Anas.



La proposta della Cpc «Patto per il lavoro per rilanciare il porto»

Il presidente Luciani: «Dopo la sentenza del Tar sulle banane l'Authority coinvolga tutti gli attori per attrarre nuovi traffici»

ECONOMIA Un patto per il lavoro che coinvolga tutti gli operatori portuali e in grado di rilanciare lo scalo. E' questa la proposta che il presidente della Compagnia portuale lancia al numero uno di Molo Vespucci alla luce della recente sentenza del Tar sulla cosiddetta guerra delle banane. «E' un atto storico per la portualità italiana afferma convinto Enrico Luciani perché oltre a dirimere la materia del contendere tra Rtc e Cfft, con questa decisione i giudici amministrativi difendono l'essenza stessa della legge 84/94. Si è finalmente scritta la parola fine sulle tante, troppe, interpretazioni fantasiose e dannose della legge, ribadendo come il modello portuale italiano sia un sistema costituito da attori differenti che non devono prevalere gli uni sugli altri, ma che insieme, ognuno per le proprie caratteristiche, concorrono al successo del sistema. Un sistema creato e formato dalle imprese portuali articolo 16, dai concessionari articolo 18, dal pool di manodopera articolo 17 e dagli armatori. Per Civitavecchia, inoltre, viene difeso il modello del nostro porto, uno dei pochi ad avere ancora banchine pubbliche, un modello vincente che è riuscito a sopravvivere a crisi economico-finanziarie globali e all'assenza di traffici».

BASTA DIATRIBE Per il capo dei camalli, però, è arrivato il momento di guardare avanti e iniziare davvero a pianificare un rilancio dello scalo. «La sentenza dovrebbe obbligare, o perlomeno consigliare - aggiunge Luciani - il presidente dell'Autorità portuale Francesco Maria di Majo a chiamare gli attori in causa e mettere fine a questa annosa diatriba. Adesso l'attuale governance portuale, fortificata da questi ineccepibili elementi giuridici, deve cominciare a dare risposte concrete al porto e alla città, assumendosi le proprie responsabilità anche al fine di evitare che qualche pedina esterna faccia scaturire nuovi conflitti in un porto dove la crisi è ormai visibile a occhio nudo e la stessa Compagnia portuale è parecchi turni indietro rispetto al normale». Per i vertici della Cpc serve una pace sociale duratura per mantenere i traffici attuali ed essere in grado di attrarne di nuovi, ma anche per riequilibrare le componenti dei traffici tra merci, passeggeri e settore energetico. Una pace sociale che consenta soprattutto, e finalmente, allo scalo marittimo di movimentare un numero di container quantomeno accettabile e non più risibile come avviene ora. «È arrivato il momento che il presidente dell'Adsp conclude Luciani - convochi finalmente gli stati generali della portualità per dare vita a un patto per il lavoro tra tutti gli operatori, che consenta inoltre di creare una carta dei servizi che renda appetibile il nostro porto. Lo deve fare per tutte le ameztranze che stanno risentendo della crisi dei traffici, ma anche per i tanti disoccupati che ci sono in città e nel comprensorio. Non vogliamo più essere il porto di Roma solo sulle brochure, ma il vero gateway delle merci in entrata e in uscita dalla Capitale e di tutta l'Italia centrale. Quelle merci che oggi arrivano in altri scali del centro Italia bypassando il nostro». Cristina Gazzellini © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Marietta Tidei (Italia viva)

«L' Adsp punti sullo sviluppo»

A commentare positivamente la sentenza del Tar del Lazio sul contenzioso Rtc-Cfft è anche la consigliera regionale di Italia Viva Marietta Tidei. «Ho accolto con grande soddisfazione la sentenza del Tar che consente lo svolgimento dei traffici dell' ortofrutta sulle banchine pubbliche. Il pronunciamento afferma l' esponente della Pisana - pone fine a contenziosi, incertezze e tensioni che negli ultimi tempi avevano minacciato traffici e occupazione di un porto già in difficoltà». La soluzione della vertenza però per la Tidei deve essere anche l' occasione per i vertici dell' **Adsp** per fare un nuovo impulso allo scalo. «Spero che ora l' **Autorità portuale** porti avanti con più decisione il rilancio del porto, - conclude - avendo come obiettivo centrale e urgente il suo sviluppo economico». © RIPRODUZIONE RISERVATA.



L'idea: un brand del comprensorio per attirare l'attenzione dei crocieristi

ECONOMIA/2 Un brand di Civitavecchia e del comprensorio per invogliare i crocieristi a conoscere le realtà del territorio. E' questo in sostanza il progetto a cui stanno lavorando i comuni di Civitavecchia, Tarquinia, Tolfa, Allumiere, Santa Marinella e Monte Romano e che presenteranno al prossimo Sea Trade di Miami. Proprio ieri mattina a Molo Vespucci si è riunito il Tavolo delle buone pratiche per il crocierismo, coordinato dal dirigente del settore Marketing e Comunicazione dell' **Autorità portuale** Malcom Morini, al quale erano invitati i rappresentanti dei comuni dell' hinterland e che ha visto la presenza anche di un esponente dell' amministrazione della città di Viterbo. A rappresentare il Pincio c'era il vice sindaco e assessore alla Portualità Massimiliano Grasso. «Partendo dall' analisi delle nuove statistiche diffuse dalla Clia, la società che si occupa di crociere a livello mondiale spiega Grasso si è cercato di pianificare una strategia mirata a far rimanere il più possibile i turisti nella nostra zona. I numeri parlano di un numero sempre crescente di crocieristi che arriveranno nel nostro porto. Di conseguenza aumenta anche il numero dei cosiddetti repeters, ovvero di viaggiatori che scalano a Civitavecchia non per la prima volta e che sono dunque meno interessati a fare escursioni su Roma». **UNITI AL SEA TRADE** Ed è a queste migliaia di turisti che Civitavecchia e i comuni del comprensorio, messi da parte anni di campanilismi, vogliono rivolgersi con pacchetti mirati da presentare agli armatori. Un' idea che era stata lanciata un paio di mesi fa proprio dal sindaco Ernesto Tedesco durante la cerimonia di presentazione dell' ultima nave della Msc la Bellissima. In quell' occasione, alla presenza dei colleghi del comprensorio che si dimostrarono subito entusiasti, si cominciò a parlare di unire gli sforzi per promuovere il territorio. «L' idea è piaciuta ed è stata approfondita prosegue Grasso nel corso dell' ultima riunione dell' Osservatorio ambientale di cui Civitavecchia è capofila. Si è deciso di partecipare tutti al Sea Trade che quest' anno si terrà dal 21 aprile a Miami, ospiti nello stand dell' Authority. Ogni comune presenterà delle proprie brochure per pubblicizzare le proprie peculiarità e sarà presente con un proprio rappresentante o delegazione». **PROLUNGARE I SOGGIORNI** L' obiettivo è però quello di arrivare a una sorta di marchio identificativo del territorio a nord di Roma che tanto ha da offrire in termini di paesaggi, storia, archeologia e prodotti tipici. «Ma non solo come Pincio conclude il vice sindaco stiamo pensando di proporre agli armatori, in quello che verrà presentato come Piano complessivo del turismo, delle partenze posticipate. L' ideale sarebbe una sosta di due giorni, ma è più difficile da ottenere. Per questo punteremo a far restare le navi fino alle 21 proponendo degli spettacoli pomeridiani al Traiano da poter realizzare in collaborazione con le tante compagnie amatoriali di Civitavecchia. Vogliamo che il crocierista visiti, viva e apprezzi la città e non la veda solo come il porto dove sbarcare per raggiungere Roma». Cri.Ga. © RIPRODUZIONE RISERVATA.



La Provincia di Civitavecchia

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Sentenza TAR, Luciani (CPC): "E' ora di rilanciare il porto"

Non vogliamo più essere il porto di Roma ma il vero gateway delle merci

Pubblicato il 24 Gennaio 2020 CIVITAVECCHIA - "La sentenza emessa dal Tribunale Amministrativo sulla cosiddetta 'guerra delle banane' è un atto storico per la portualità italiana. Oltre a dirimere la materia del contendere tra il concessionario RTC e l'impresa CFFT, i giudici amministrativi, infatti, ribadiscono e difendono l'essenza stessa della Legge n. 84/94". Lo dichiara il presidente della Compagnia **Portuale** di Civitavecchia che ritiene assolutamente soddisfacente il provvedimento, con il quale lo Stato italiano ha finalmente scritto la parola fine ad una situazione controversa. "Un punto fermo alle troppe interpretazioni dannose e 'fantasiose' che alcuni stakeholders hanno dato alla Legge stessa, - aggiunge - che ha ribadito come il modello **portuale** italiano sia un **sistema** costituito da attori differenti che non devono prevalere gli uni sugli altri ma che insieme, ognuno per le proprie caratteristiche, devono concorrere al successo del medesimo **sistema**". Luciani incita ora ad andare avanti, la decisione del TAR dovrebbe infatti "obbligare", o quantomeno consigliare, il Presidente dell' **Autorità di Sistema Portuale** Di Majo, a chiamare gli attori in causa e mettere fine a questa annosa diatriba, cominciando urgentemente a dare risposte concrete al porto e alla città, evitando nuovi conflitti in un bacino **portuale** dove la crisi è ormai visibile ad occhio nudo. "Serve una pace sociale duratura, - incalza il presidente della CPC - per mantenere i traffici esistenti ed essere in grado di attrarne di nuovi. Una pace sociale necessaria per riequilibrare le componenti dei traffici tra merci, passeggeri e crociere e settore energetico. Che consenta soprattutto, e finalmente, allo scalo marittimo di movimentare un numero di containers quantomeno accettabile e non più risibile come quello attuale". Luciani invita infine il Presidente dell' Adsp a convocare gli stati generali del Porto per dare vita ad un 'Patto per il lavoro' tra tutti gli operatori, che consenta di creare una carta dei servizi che renda appetibile il nostro scalo marittimo. "solo su vecchie brochure scolpite, - conclude - vogliamo finalmente diventare ciò che per natura dovremmo essere, il vero gateway delle merci in entrata ed uscita dalla Capitale e da tutta l' Italia centrale." Condividi.



The Medi Telegraph

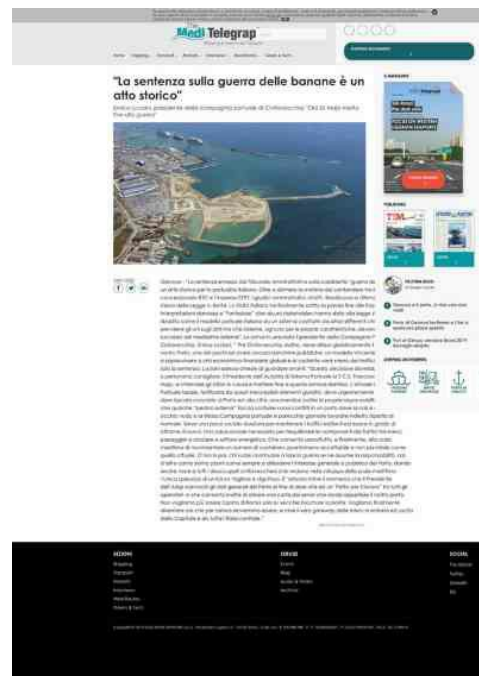
Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

"La sentenza sulla guerra delle banane è un atto storico"

Enrico Luciani, presidente della compagnia portuale di Civitavecchia:

Genova - 'La sentenza emessa dal Tribunale Amministrativo sulla cosiddetta 'guerra delle banane' è un atto storico per la portualità italiana. Oltre a dirimere la materia del contendere tra il concessionario RTC e l'impresa CFFT, i giudici amministrativi, infatti, ribadiscono e difendono l'essenza stessa della Legge n. 84/94. Lo Stato italiano ha finalmente scritto la parola fine alle troppe interpretazioni dannose e 'fantasiose' che alcuni stakeholders hanno dato alla legge stessa, e ha ribadito come il modello portuale italiano sia un **sistema** costituito da attori differenti che non devono prevalere gli uni sugli altri ma che insieme, ognuno per le proprie caratteristiche, devono concorrere al successo del medesimo **sistema**'. Lo scrive in una nota il presidente della Compagnia Portuale di Civitavecchia, Enrico Luciani. 'Per Civitavecchia, inoltre, viene difeso giuridicamente il modello del nostro Porto, uno dei pochi ad avere ancora banchine pubbliche, un modello vincente che è riuscito a sopravvivere a crisi economico-finanziarie globali e al costante venir meno dei traffici'. Ma non c'è solo la sentenza: Luciani adesso chiede di guardare avanti: 'Questa decisione dovrebbe 'obbligare', o perlomeno consigliare, il Presidente dell'

Autorità di Sistema Portuale M.T.C.S, Francesco Maria Di Majo, a chiamare gli attori in causa e mettere fine a questa annosa diatriba. L'attuale Governance Portuale laziale, fortificata da questi ineccepibili elementi giuridici, deve urgentemente cominciare a dare risposte concrete al Porto ed alla città, assumendosi inoltre le proprie responsabilità ed evitare che qualche 'pedina esterna' faccia scaturire nuovi conflitti in un porto dove la crisi è ormai visibile a occhio nudo e la stessa Compagnia portuale è parecchie giornate lavoro indietro rispetto al normale. Serve una pace sociale duratura per mantenere i traffici esistenti ed essere in grado di attrarne di nuovi. Una pace sociale necessaria per riequilibrare le componenti dei traffici tra merci, passeggeri e crociere e settore energetico. Che consenta soprattutto, e finalmente, allo scalo marittimo di movimentare un numero di containers quantomeno accettabile e non più risibile come quello attuale. D'ora in poi, chi vuole continuare a fare la guerra se ne assume la responsabilità, noi, d'altro canto siamo pronti come sempre a difendere l'interesse generale e pubblico del Porto, dando anche voce a tutti i disoccupati civitavecchiesi che vedono nello sviluppo dello scalo marittimo l'unica speranza di un futuro migliore e dignitoso. E' arrivato infine il momento che il Presidente dell'Adsp convochi gli stati generali del Porto al fine di dare vita ad un "Patto per il lavoro" tra tutti gli operatori, e che consenta inoltre di creare una carta dei servizi che renda appetibile il nostro porto. Non vogliamo più essere il porto di Roma solo su vecchie brochure scolorite. Vogliamo finalmente diventare ciò che per natura dovremmo essere, e cioè il vero gateway delle merci in entrata ed uscita dalla Capitale e da tutta l'Italia centrale.'



Informare

Napoli

Lo scorso anno i porti di Napoli e Salerno hanno movimentato 1,09 milioni di container (+5,7%)

Nel solo quarto trimestre il traffico containerizzato è stato di 279mila teu (+1,0%) Nel 2019 i porti di **Napoli**, Salerno e Castellammare di Stabia gestiti dall' Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale hanno movimentato 32,88 milioni di tonnellate di merci, con una progressione del +0,9% sull' anno precedente, di cui 18,37 milioni di tonnellate allo sbarco (-1,0%) e 14,50 milioni di tonnellate all' imbarco (+3,4%). Il totale delle merci varie è stato di 26,16 milioni di tonnellate (+0,2%), di cui 13,37 milioni di tonnellate di rotabili (+0,1%), 11,84 milioni di tonnellate di carichi containerizzati (+2,5%) totalizzati con una movimentazione di contenitori pari a 1,09 milioni di teu (+5,7%) e 946mila tonnellate di altre merci varie (-20,3%). Le rinfuse liquide si sono attestate a 5,49 milioni di tonnellate (+4,4%) e le rinfuse solide a 1,23 milioni di tonnellate (0%). Il traffico containerizzato nel solo **porto** di **Napoli** è ammontato a 6,73 milioni di tonnellate (+13,3%) ed è stato realizzato con una movimentazione di container pari a 682mila teu (+16,9%), di cui 490mila teu pieni (+13,2%) e 192mila teu vuoti (+27,5%). Il totale dei contenitori in arrivo è stato di 340mila teu (+14,7%) e quello dei contenitori in partenza di 341mila teu (+19,2%). Complessivamente i container allo sbarco e all' imbarco sono stati 668mila teu (+18,6%), mentre i container in trasbordo sono stati 14mila (-30,4%). Lo scorso anno nel **porto** di Salerno il traffico containerizzato è stato di 5,10 milioni di tonnellate (-9,0%) con una movimentazione di container pari a 413mila teu (-8,8%), di cui 318mila teu pieni (-8,7%) e 95mila teu vuoti (-9,3%). I container in ingresso sono stati 216mila teu (-10,1%) e quelli in uscita 197mila teu (-7,4%). I container allo sbarco e all' imbarco sono ammontati a 401mila teu (-8,2%) e quelli in trasbordo a 12mila teu (-25,3%). Inoltre nel **porto** di **Napoli** sono state movimentate 5,28 milioni di tonnellate di rotabili (-2,2%) e 5,49 milioni di tonnellate di rinfuse liquide (+4,4%), incluse 4,04 milioni di tonnellate di prodotti petroliferi raffinati (+7,2%), 1,11 milioni di tonnellate di prodotti petroliferi gassosi, liquefatti o compressi e gas naturale (+3,1%) e 337mila tonnellate di prodotti chimici (-17,6%). A ciò si aggiungono 1,05 milioni di tonnellate di rinfuse solide (-2,6%), di cui 382mila tonnellate di cereali (+8,1%), 226mila tonnellate di prodotti metallurgici (-25,6%) e 440mila tonnellate di altri carichi (+6,7%). Relativamente al solo **porto** di Salerno i carichi ro-ro sono stati pari a 8,09 milioni di tonnellate (+1,6%) e le rinfuse secche a 180mila tonnellate (+18,8%). Nel 2019 il traffico dei passeggeri dei traghetti e dei servizi marittimi locali nei porti amministrati dall' AdSP del Mar Tirreno Centrale è stato di 7,89 milioni di persone, di cui 1,03 milioni trasportati dai traghetti (-0,4%) e 6,85 milioni dagli altri servizi (+2,9%). Nel settore crocieristico il traffico è stato di 1,45 milioni di passeggeri (+27,4%), di cui 231mila allo sbarco/imbarco (+131,8%) e 1,22 milioni in transito (+17,4%). Nel solo **porto** di **Napoli** i passeggeri dei servizi di linea sono stati 6,85 milioni (+1,2%), di cui 810mila trasportati dai traghetti (-4,8%) e 6,04 milioni dai servizi locali (+2,1%). I crocieristi si sono attestati a 1,36 milioni di persone (+26,9%), di cui 230mila come home port (+131,9%) e 1,13 milioni in transito (+16,1%). A Salerno i passeggeri dei servizi di linea sono stati 865mila (+12,1%), di cui 226mila nel segmento dei traghetti (+19,7%) e 639mila in quello dei servizi locali (+9,7%), mentre i crocieristi sono stati 98mila (+34,0%), di cui 320 come home port (+73,0%) e poco più di 97mila in transito (+33,9%). Lo scorso anno il traffico dei passeggeri nel **porto** di Castellammare di Stabia è stato di 171mila persone (+5,4%) trasportate dai servizi marittimi locali. Nell' ultimo trimestre del 2019 i porti del Tirreno Centrale hanno movimentato un traffico delle merci pari complessivamente a 7,65



Lo scorso anno i porti di Napoli e Salerno hanno movimentato 1,09 milioni di container (+5,7%)

Nel solo quarto trimestre il traffico containerizzato è stato di 279mila teu (+1,0%)

Nel 2019 i porti di Napoli, Salerno e Castellammare di Stabia gestiti dall' Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale hanno movimentato 32,88 milioni di tonnellate di merci, con una progressione del +0,9% sull' anno precedente, di cui 18,37 milioni di tonnellate allo sbarco (-1,0%) e 14,50 milioni di tonnellate all' imbarco (+3,4%). Il totale delle merci varie è stato di 26,16 milioni di tonnellate (+0,2%), di cui 13,37 milioni di tonnellate di rotabili (+0,1%), 11,84 milioni di tonnellate di carichi containerizzati (+2,5%) totalizzati con una movimentazione di contenitori pari a 1,09 milioni di teu (+5,7%) e 946mila tonnellate di altre merci varie (-20,3%). Le rinfuse liquide si sono attestate a 5,49 milioni di tonnellate (+4,4%) e le rinfuse solide a 1,23 milioni di tonnellate (0%).

Il traffico containerizzato nel solo porto di Napoli è ammontato a 6,73 milioni di tonnellate (+13,3%) ed è stato realizzato con una movimentazione di container pari a 682mila teu (+16,9%), di cui 490mila teu pieni (+13,2%) e 192mila teu vuoti (+27,5%). Il totale dei contenitori in arrivo è stato di 340mila teu (+14,7%) e quello dei contenitori in partenza di 341mila teu (+19,2%). Complessivamente i container allo sbarco e all' imbarco sono stati 668mila teu (+18,6%), mentre i container in trasbordo sono stati 14mila (-30,4%).

Lo scorso anno nel porto di Salerno il traffico containerizzato è stato di 5,10 milioni di tonnellate (-9,0%) con una movimentazione di container pari a 413mila teu (-8,8%), di cui 318mila teu pieni (-8,7%) e 95mila teu vuoti (-9,3%). I container in ingresso sono stati 216mila teu (-10,1%) e quelli in uscita 197mila teu (-7,4%). I container allo sbarco e all' imbarco sono ammontati a 401mila teu (-8,2%) e quelli in trasbordo a 12mila teu (-25,3%).

Inoltre nel porto di Napoli sono state movimentate 5,28 milioni di tonnellate di rotabili (-2,2%) e 5,49 milioni di tonnellate di rinfuse liquide (+4,4%), incluse 4,04 milioni di tonnellate di prodotti petroliferi raffinati (+7,2%), 1,11 milioni di tonnellate di prodotti petroliferi gassosi, liquefatti o compressi e gas naturale (+3,1%) e 337mila tonnellate di prodotti chimici (-17,6%). A ciò si aggiungono 1,05 milioni di tonnellate di rinfuse solide (-2,6%), di cui 382mila tonnellate di cereali (+8,1%), 226mila tonnellate di prodotti metallurgici (-25,6%) e 440mila tonnellate di altri carichi (+6,7%).

Relativamente al solo porto di Salerno i carichi ro-ro sono stati pari a 8,09 milioni di tonnellate (+1,6%) e le rinfuse secche a 180mila tonnellate (+18,8%).

Nel 2019 il traffico dei passeggeri dei traghetti e dei servizi marittimi locali nei porti amministrati dall' AdSP del Mar Tirreno Centrale è stato di 7,89 milioni di persone, di cui 1,03 milioni trasportati dai traghetti (-0,4%) e 6,85 milioni dagli altri servizi (+2,9%). Nel settore crocieristico il traffico è stato di 1,45 milioni di passeggeri (+27,4%), di cui 231mila allo sbarco/imbarco (+131,8%) e 1,22 milioni in transito (+17,4%).

Nel solo porto di Napoli i passeggeri dei servizi di linea sono stati 6,85 milioni (+1,2%), di cui 810mila trasportati dai traghetti (-4,8%) e 6,04 milioni dai servizi locali (+2,1%). I crocieristi si sono attestati a 1,36 milioni di persone (+26,9%), di cui 230mila come home port (+131,9%) e 1,13 milioni in transito (+16,1%).

A Salerno i passeggeri dei servizi di linea sono stati 865mila (+12,1%), di cui 226mila nel segmento dei traghetti (+19,7%) e 639mila in quello dei servizi locali (+9,7%), mentre i crocieristi sono stati 98mila (+34,0%), di cui 320 come home port (+73,0%) e poco più di 97mila in transito (+33,9%).

milioni di tonnellate, con un



Informare

Napoli

calo del -7,5% sul corrispondente periodo dell' anno precedente, di cui 4,03 milioni di tonnellate di carichi allo sbarco (-12,2%) e 3,61 milioni di tonnellate all' imbarco (-1,7%). Il totale delle merci varie è stato di 5,93 milioni di tonnellate (-10,8%), di cui 3,00 milioni di tonnellate di merci containerizzate (-1,2%) realizzate con una movimentazione di container pari a 279mila teu (+1,0%), 2,74 milioni di tonnellate di rotabili (-16,4%) e 194mila tonnellate di altre merci varie (-42,5%). In calo anche le rinfuse solide con 306mila tonnellate (-6,6%), di cui 72mila tonnellate di prodotti metallurgici (-15,9%), 81mila tonnellate di cereali (-10,4%) e 154mila tonnellate di altri carichi (+0,8%). In crescita, invece, le rinfuse liquide con 1,41 milioni di tonnellate (+9,1%), incluse 1,07 milioni di tonnellate di prodotti petroliferi raffinati (+15,8%), 278mila tonnellate di prodotti petroliferi gassosi, liquefatti o compressi e gas naturale (-5,1%) e 59mila tonnellate di altre rinfuse liquide (-18,5%). Nel quarto trimestre del 2019 il traffico dei container nel **porto** di Salerno è stato di 174mila teu (+5,1%), di cui 110mila pieni (+9,7%) e 50mila vuoti (+11,1%). I container allo sbarco/imbarco sono stati 172mila (+6,5%) e quelli in trasbordo 10mila teu (+172,3%). A Salerno il totale dei container è stato di 105mila teu (-5,2%), di cui 49mila allo sbarco (-8,1%) e 56mila all' imbarco (-2,4%); i container in trasbordo sono stati 2mila (-39,0%). Nell' ultimo trimestre dello scorso anno i crocieristi a **Napoli** sono stati 286mila (+16,1%), di cui 45mila come home port (+71,0%) e 241mila in transito (+9,6%), mentre a Salerno sono stati 22mila (+220,7%).

Il progetto napoletano AAA Accogliere Ad Arte arriva a Brindisi.

Modello di accoglienza a turisti e cittadini che valorizza il patrimonio culturale e umano della città generando consapevolezza e senso civico, AAA Accogliere Ad Arte è sempre più un esempio virtuoso nato a Napoli che fa scuola e viene replicato in altre città. La prima è Brindisi. L'avvio del progetto nella città pugliese sarà presentato lunedì 27 gennaio, alle ore 18, presso la sala congressi di Palazzo Virgilio di Brindisi nel corso dell'incontro AAA Accogliere ad Arte - Un modello di comunità dell'accoglienza diffusa da Napoli a Brindisi. Coordinato dall'Associazione Progetto Museo e promosso da numerosi musei e istituzioni, con il contributo di Gesac - Aeroporto Internazionale di Napoli, dal 2016 ad oggi AAA Accogliere Ad Arte ha già coinvolto oltre 1000 persone tra tassisti, vigili urbani, dipendenti del trasporto pubblico e privato, custodi dei siti d'arte, personale alberghiero e **portuale**, ristoratori, personale di custodia di siti culturali, e agenti di viaggio, in oltre 200 visite guidate nei principali siti d'arte della città. 'Accogliere Ad Arte' - spiega Francesca Amirante, Presidente di Progetto Museo e coordinatrice di AAA Accogliere Ad Arte - è nato per far incontrare le persone con i beni culturali della città, in una logica di valorizzazione reciproca. A Napoli questo obiettivo è particolarmente importante perché i nostri beni culturali sono molti, vari, diffusi sul territorio e poco conosciuti dalla maggior parte della cittadinanza. Da quattro anni, la consapevolezza sul patrimonio sta crescendo. Quasi 1000 cittadini, appartenenti a categorie professionali in costante contatto con visitatori e cittadini, sono entrati in relazione con musei, opere d'arte, teatri, parchi, ne hanno visto la bellezza e compreso la necessità di sentirli parte della propria storia e di trasmetterne la ricchezza nel loro quotidiano. In molte di queste persone è rinato l'orgoglio per la propria città e per questo Accogliere Ad Arte può essere esportato in territori che hanno bisogno di ricreare o creare una relazione tra cittadinanza e territorio, non solo per saper accogliere meglio i forestieri, ma anche per sentirsi cittadini migliori. A implementare il progetto sul territorio di Brindisi sarà l'associazione Le Colonne che tra i suoi obiettivi ha quello di diffondere la conoscenza delle bellezze artistiche in modo da costruire dal basso un nuovo racconto del patrimonio. Interverranno all'incontro di Brindisi, Pierangelo Argentieri, Presidente di Federalberghi Brindisi; Anna Carlucci, Responsabile dell'Ufficio Marketing dell'**Autorità** di **Sistema Portuale** del Mare Adriatico Meridionale; Francesca Amirante, Presidente Progetto Museo e Coordinatrice AAA Accogliere ad Arte a Napoli; Laura Fusca, Progettazione e coordinamento attività AAA Accogliere ad Arte a Napoli. Saluti di Riccardo Rossi, Sindaco di Brindisi, e Fabio Pollice, Rettore dell'Università del Salento. Modera Anna Cinti, Presidente della Associazione Le Colonne. Brindisi è solo la prima città in cui il modello di AAA Accogliere Ad Arte sarà esportato. È stato già avviato un dialogo con Matera e si vuole lavorare con alcune grandi città d'arte in cui sperimentare anche la valorizzazione dei beni culturali minori per la redistribuzione dei flussi turistici.



Accogliere ad arte, Napoli fa scuola: il progetto si replica a Brindisi

Modello di accoglienza a turisti e cittadini che valorizza il patrimonio culturale e umano della città generando consapevolezza e senso civico, AAA Accogliere Ad Arte è sempre più un esempio virtuoso nato a Napoli che fa scuola e viene replicato in altre città. La prima è Brindisi. L'avvio del progetto nella città pugliese sarà presentato lunedì 27 gennaio, alle ore 18, presso la sala congressi di Palazzo Virgilio di Brindisi nel corso dell'incontro AAA Accogliere ad Arte - Un modello di comunità dell'accoglienza diffusa da Napoli a Brindisi. Coordinato dall'Associazione Progetto Museo e promosso da numerosi musei e istituzioni, con il contributo di Gesac - Aeroporto Internazionale di Napoli, dal 2016 ad oggi AAA Accogliere Ad Arte ha già coinvolto oltre 1000 persone tra tassisti, vigili urbani, dipendenti del trasporto pubblico e privato, custodi dei siti d'arte, personale alberghiero e portuale, ristoratori, personale di custodia di siti culturali, e agenti di viaggio, in oltre 200 visite guidate nei principali siti d'arte della città. "Accogliere Ad Arte - spiega Francesca Amirante, presidente di Progetto Museo e coordinatrice di AAA Accogliere Ad Arte - è nato per far incontrare le persone con i beni culturali della città, in una logica di valorizzazione reciproca. A Napoli questo obiettivo è particolarmente importante perché i nostri beni culturali sono molti, vari, diffusi sul territorio e poco conosciuti dalla maggior parte della cittadinanza. Da quattro anni, la consapevolezza sul patrimonio sta crescendo. Quasi 1000 cittadini, appartenenti a categorie professionali in costante contatto con visitatori e cittadini, sono entrati in relazione con musei, opere d'arte, teatri, parchi, ne hanno visto la bellezza e compreso la necessità di sentirli parte della propria storia e di trasmetterne la ricchezza nel loro quotidiano. In molte di queste persone è rinato l'orgoglio per la propria città e per questo Accogliere Ad Arte può essere esportato in territori che hanno bisogno di ricreare o creare una relazione tra cittadinanza e territorio, non solo per saper accogliere meglio i forestieri, ma anche per sentirsi cittadini migliori". A implementare il progetto sul territorio di Brindisi sarà l'associazione Le Colonne che tra i suoi obiettivi ha quello di diffondere la conoscenza delle bellezze artistiche in modo da costruire dal basso un nuovo racconto del patrimonio. Interverranno all'incontro di Brindisi, Pierangelo Argentieri, presidente di Federalberghi Brindisi; Anna Carlucci, responsabile dell'Ufficio Marketing dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale; Francesca Amirante, presidente di Progetto Museo e coordinatrice di AAA Accogliere ad Arte a Napoli; Laura Fusca, Progettazione e coordinamento attività AAA Accogliere ad Arte a Napoli. Saluti di Riccardo Rossi, sindaco di Brindisi, e Fabio Pollice, rettore dell'Università del Salento. Modera Anna Cinti, presidente della Associazione Le Colonne. Brindisi è solo la prima città in cui il modello di AAA Accogliere Ad Arte sarà esportato. È stato già avviato un dialogo con Matera e si vuole lavorare con alcune grandi città d'arte in cui sperimentare anche la valorizzazione dei beni culturali minori per la redistribuzione dei flussi turistici. L'iniziativa AAA Accogliere Ad Arte è coordinata da Progetto Museo. È promosso da Catacombe di San Gennaro, Complesso Museale di Santa Maria del Purgatorio ad Arco, Museo Cappella Sansevero, Pio Monte della Misericordia, Museo Archeologico Nazionale di Napoli, Museo e Real Bosco di Capodimonte, Associazione Salviamo il Museo Filangieri, Gallerie d'Italia - Palazzo Zevallos Stigliano, Museo del Tesoro di San Gennaro. È ospitato da Castel dell'Ovo, Celanapoli, Centro Studi Interdisciplinare Gaiola onlus, il Cartastorie / Museo dell'Archivio del Banco di Napoli, Madre museo d'arte contemporanea Donnaregina, Metro Art, Museo delle Arti Sanitarie, Museo Civico Gaetano Filangieri, Museo Nazionale di Pietrarsa, Orto Botanico



di Napoli, SMMVE - Centro per l' arte Contemporanea, Teatro San Carlo. Main sponsor Aeroporto Internazionale di Napoli. È realizzato



Ildenaro.it

Napoli

con il contributo Costruire, il patrocinio di Regione Campania e Comune di Napoli e il patrocinio morale di Unione Industriale di Napoli e Federalberghi. Sito internet www.accogliereadarte.it.

Camorra nel porto di Napoli, i boss all'angolo

Chiuse le indagini sul superclan, guidato dall'anziano padrino Carmine Montescuro, che ha dettato legge nello scalo e nelle aree adiacenti via Marina e piazza Mercato.

LUIGI NICOLOSI

di Luigi Nicolosi . Dal 2016 al 2017 avrebbero tenuto sotto scacco l'intera fascia costiera di **Napoli** paralizzando, a suon di tangenti e minacce , i cantieri di via Marina, del **Porto** e sulla rete fognaria. Finiti in manette alla fine dell'ottobre scorso, per i nuovi "signori" del racket le cose rischiano adesso di mettersi molto male. La Procura distrettuale antimafia di **Napoli** ha notificato a venticinque indagati l'avviso di conclusione delle indagini preliminari. In pratica l'atto formale che farà, con tutta probabilità, da anticamera a un imminente rinvio a giudizio. Pesantissime le accuse di cui i massimi esponenti del clan Montescuro, Rinaldi, Aprea, Caldarelli e Reale dovranno rispondere: su tutte, quelle di associazione per delinquere di stampo mafioso ed estorsione pluriaggravata. Alla sbarra rischiano così di finire, oltre all'85enne boss Carmine Montescuro "o munuzz", ai ras **Ciro Rinaldi "mauè"** e **Salvatore D'Amico "o pirata"**, anche altri 22 indagati eccellenti: **Raffaele Altamura**, **Gennaro Aprea**, **Nino Argano**, **Francesco Luca Caldarelli**, **Gennaro Caldarelli**, **Vincenzo Ciriello**, **Alberto Coppola**, **Giuseppe Cozzolino**, **Carlo Dario**, **Salvatore De Francesco**, **Sergio Grassia**, **Antonio Marigliano**, **Stanislao Marigliano**, **Vincenzo Milone**, **Antonio Montescuro**, **Carmine Montescuro (classe 1960)**, **Raffaele Oliviero**, **Mario Reale**, **Salvatore Riccardi**, **Gennaro Rinaldi**, **Gennaro Tarascio** e **Giuseppe Vatiere**. Per tutti loro è scattata ieri la chiusura della fase di indagini preliminari. Il dominus indiscusso dell'organizzazione, stando alla ricostruzione della Dda e ferma restando la presunzione di innocenza fino all'eventuale condanna definitiva, sarebbe stato l'anziano boss Carmine Montescuro. Era lui a tenere saldamente in mano le redini del super cartello di camorra che partendo dalla base di piazza Sant'Erasmus si sarebbe spinto fino a piazza Mercato e a San Giovanni a Teduccio, imponendo alle imprese impegnate nel **Porto** di **Napoli** e nei cantieri di rifacimento di via Marina, ma non solo, una vera e propria raffica di tangenti di natura estorsiva. Emblematico, ad esempio, il pizzo chiesto e ottenuto dalla **Mati Sud Spa**, ditta impegnata nei lavori di riordino della rete fognaria di **Napoli Est**, costretta tra il dicembre del 2017 e il marzo del 2018 a versare nelle casse del clan qualcosa come 100mila euro. Nel mirino dell'organizzazione sarebbero però finiti anche piccoli commercianti e addirittura una cooperativa che si occupa del reinserimento degli ex detenuti. Gli "affari", si sa, non guardano in faccia nessuno.



Cantiere Porta ovest «Rischi da esplosioni» l' Authority: allarmismo

«La denuncia: le micro-cariche potrebbero compromettere la tenuta dei terreni. «Già tagliata l'alimentazione di due torrenti»

Diletta Turco

Chiarimenti «urgenti» e un «monitoraggio costante» dei futuri interventi sul cantiere di Porta Ovest, e sull' eventuale utilizzo di microcariche per lo scavo in galleria. A lanciare l' allarme un gruppo di cittadini salernitani che hanno inviato agli uffici dei Ministeri coinvolti nell' opera, al presidente del Consiglio e ai comandi nazionali di carabinieri e vigili del fuoco, una dettagliata lettera in cui nero su bianco, sottolineano il «forte stato di inquietudine condiviso ampiamente in ambito cittadino». Da qui la denuncia che i firmatari del documento (Rita Peluso, Gaetano Scuoppo, Antonio Simone, Federico Sabetta, Alfonso Malangone, Luigi Magliano, Maria Carmela Criscuolo, Alberto Moscariello e Oreste Agosto) hanno rivolto alle istituzioni contattate sul «gravissimo pericolo posto a carico dei residenti, del territorio e dell' ambiente dalla decisione dell' utilizzo di cariche esplosive, in ambito urbano, assunta dall' impresa esecutrice dei lavori in oggetto sostenuta dalla committente e dal mondo politico locale. Il terreno - continua il documento - è instabile per sua natura e ha in più occasioni alimentato frane che si sono staccate dal costone sovrastante il rione Porto scaricando massi lungo la statale 18 da/verso Vietri. Gli interventi di pulizia e risanamento - come riporta la lettera - non hanno impedito il ripetersi dei fenomeni con l' interruzione dei collegamenti anche per lunghi periodi. Un ultimo distacco è avvenuto pochi mesi addietro». IL CONFRONTO La questione dell' uso delle mini cariche per continuare gli scavi nelle due gallerie è emersa con forza lo scorso 4 dicembre, durante le celebrazioni fatte proprio nel cantiere di via Ligea, in occasione di Santa Barbara. Proprio l' utilizzo reale delle mini cariche sarà però, oggetto di uno specifico confronto che si avrà tra **autorità** di **Sistema**, Comune, impresa appaltatrice e la Società Autostrade Meridionali. Ma solo dopo la firma della convenzione che ancora manca e che dovrebbe essere ufficializzata entro le prossime settimane, dopo il via libera da parte del ministero dei Trasporti del piano di monitoraggio dei lavori. «In ogni caso puntualizza Francesco Messineo, segretario generale dell' authority unica nonché responsabile unico del progetto Porta Ovest non si sta parlando di mine, ma di eventuali micro cariche che hanno la stessa forza di alcune trivelle e alcuni martelli pneumatici. Non mi sembra, questo, motivo per eventuali allarmismi». La questione sulla ripresa del cantiere di via Ligea di Porta Ovest è aperta al ministero dei Trasporti. Spetta infatti, al Mit chiudere la pratica amministrativa che va avanti da qualche anno. Tanti i confronti che si sono succeduti nelle ultime settimane, tutti volti a chiudere una volta per tutte questa fase di stallo che continua a far dilatare i tempi di riavvio a pieno regime del cantiere. A mancare a oggi, è l' ok definitivo da parte del ministero dei Trasporti sul piano di monitoraggio che il Cugri ha redatto e presentato all' **autorità** di **Sistema** che a sua volta, ha provveduto a inoltrarlo anche alla società Autostrade Meridionali. Tutti gli attori coinvolti hanno dato il loro ok di massima alla documentazione. Dopo il parere del Mit si potrà firmare la convenzione. E a convenzione firmata, si ragionerà sull' uso delle micro cariche per procedere con gli scavi. Ma i rischi del cantiere, per i firmatari della missiva, sarebbero anche altri. «Gli scavi poi - continua il documento - stanno attraversando diverse falde acquifere. Tagliate anche le alimentazioni dei torrenti Fusandola-Rafastia». © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Dal Gambia all'Augusteo per suonare l'inclusione

Luca Visconti

Hanno vent'anni, uno è trombonista, l'altro sassofonista. Vengono dal Gambia, hanno attraversato il mare affrontato sacrifici e disagi, paure e orrori. Sulla spinta di un sogno costellato di note. E quel sogno è diventato realtà grazie all'approdo nel porto sicuro della città dell'accoglienza per eccellenza: Salerno. Qui ora vivono e lavorano e qui ora, complice l'Arci, si esibiranno insieme al Nomadic Gambian Ensemble fondato dal coetaneo e conterraneo Omar Baldeh. Nel suo Paese suonava il sax in una banda, oggi, dopo aver ottenuto la protezione umanitaria dallo Stato italiano, vive a Cagliari e ha dato vita ad una orchestra di fiati e percussioni con musicisti gambiani immigrati nel Belpaese e in Europa. Il primo live c'è stato l'autunno scorso grazie al progetto Kelenya promosso dalla Carovana Smi. Stasera, su iniziativa dell'Arci, saranno, ore 21, all'Augusteo di Salerno, nell'ambito del concerto «Verso un Porto migliore» (sul palco con loro cantanti, gruppi e cori, tra cui, al debutto, il duo di poliziotti cantautori Segni Distintivi). L'iniziativa di solidarietà è promossa dalla Bit&Sound Music e patrocinata dal Comune e dall'**Autorità Portuale**. «La storia di questa marching band dichiara Francesco Arcidiacono, presidente di Arci Salerno è la bella storia di un grande sogno e di un vero e proprio ricongiungimento artistico». Nel foyer del teatro un banchetto della campagna nazionale «Io Accolgo». © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Cronache di Salerno

Salerno

L' appuntamento - Questa sera alle 21, al cineteatro di Salerno il concerto di solidarietà "Verso un porto migliore"

Con i "Segni Distintivi" sul palco dell' Augusteo anche una marching band del Gambia

Al teatro Augusteo di Salerno c'è il concerto di solidarietà "Verso un porto migliore", questa sera, alle ore 21, organizzato dalla Bit&Sound Music di Tino Coppola, patrocinio del Comune di Salerno e dell' **Autorità Portuale** di Salerno, partnership con l' Arci e l' associazione La Tenda. Rientra nel progetto di promozione dei "Segni Distintivi, duo di poliziotti/cantautori, autori del brano "La Pagella", dedicato al 14enne migrante morto in mare con la pagella cucita nella tasca della giacca. Il brano è contenuto nel primo album dei "Segni Distintivi" uscito lo scorso 20 gennaio con altre 7 canzoni, tutte scritte da Angelo Forni e musicate da Fabio Sgrò. Alla sera che segnerà il debutto live dei "Segni Distintivi", che avranno il compito di chiudere il concerto, parteciperanno un coro di 44 bambini, "Dream And Sing" composto dagli alunni dell' Istituto Comprensivo Don Alfonso De Caro, di età tra gli 8 e i 14 anni, guidato dall' insegnante Argentina Napoli, ed ancora, di Enrico Marino e Antonio Palumbo, Emanuele Montesano, i Black soul project, Francesca Maresca, Alfina Scorza e la vincitrice di "The Voice" Carmen Pierri e la marching band "Nomadic Gambian Ensemble", composta da 9 ragazzi del Gambia arrivati in Italia alcuni anni fa come minori non accompagnati. L' incasso della serata, che sarà presentata da Rosita Sosto Archimio sarà devoluto in beneficenza per iniziative di solidarietà sul territorio di Salerno promosse dall' Arci e dalla Tenda. I biglietti per assistere alla serata hanno un costo di euro 15 e potranno essere acquistati al botteghino direttamente la sera del concerto. red.cro.

10 • CULTURA & SPETTACOLO

Sala Le Muse, ecco il teatro a Baronnissi: si parte l'8 febbraio

La struttura gestita da Animazione90 e TeatroNovanta

di **Francesca Lelli**

La struttura della Sala Le Muse di Salerno, che ospiterà il teatro a Baronnissi, è stata gestita da Animazione90 e TeatroNovanta. La struttura è stata gestita da Animazione90 e TeatroNovanta. La struttura è stata gestita da Animazione90 e TeatroNovanta.

Una rassegna composta da cinque spettacoli di grande richiamo

La rassegna è composta da cinque spettacoli di grande richiamo. La rassegna è composta da cinque spettacoli di grande richiamo.

Con i "Segni Distintivi" sul palco dell' Augusteo anche una marching band del Gambia

Con i "Segni Distintivi" sul palco dell' Augusteo anche una marching band del Gambia. Con i "Segni Distintivi" sul palco dell' Augusteo anche una marching band del Gambia.

Al teatro Augusteo la marching band "Nomadic Gambian Ensemble" Condividi
venerdì 24 gennaio 2020 alle 18.43 Salerno . Omar Baldeh è nato in Gambia,
ha poco più di vent' anni, ha ottenuto la protezione umanitaria dallo Stato
italiano e suona il sassofono. Nel suo Paese, prima di intraprendere il viaggio
verso l' Italia, alla ricerca di un futuro, suonava in una banda e coltivava l'
amore per la musica. A Cagliari, dove vive ora, nasce il suo sogno: riunire in
una marching band di fiati e percussioni i compagni della sua orchestra di
strada ed altri musicisti del Gambia (e non solo) immigrati in Italia e in tutta
Europa. Per la prima volta, nell' autunno scorso, la band si esibisce a Cagliari,
grazie al Progetto "Kelenya" promosso dalla Carovana SMI. Domani sera,
nell' ambito del concerto "Verso un Porto Migliore", iniziativa di solidarietà
promossa dalla Bit&Sound Music e patrocinata dal Comune di Salerno e dall'

[illegible]

Brindisi Report

Brindisi

Causa sui canoni demaniali: inammissibile ricorso di Bocca di Puglia

Dura da 12 anni il contenzioso prima con la vecchia authority, ora con l'Autorità di Sistema portuale

BRINDISI - Era in piedi dal lontano 2008 il contenzioso, con capitoli scritti tra giustizia civile ordinaria e giustizia amministrativa, tra la società di gestione del Marina di Brindisi, la Bocca di Puglia Spa, e l'**Autorità portuale** di Brindisi prima, e la subentrata **Autorità** di **Sistema portuale** del Mare Adriatico Meridionale poi, circa la rideterminazione del canone di concessione, avvenuta proprio 12 anni fa. Atto non accettato dalla Bocca di Puglia, che l'ha impugnato in tutte le sedi possibili, ma che alla fine ha dovuto capitolare. Con sentenza pubblicata il 30 dicembre scorso, infatti, la sesta sezione del Consiglio di Stato, in sede giurisdizionale, si è definitivamente pronunciata dichiarando inammissibile il ricorso per la revocazione presentato da Bocca di Puglia, respingendone tutti i motivi. La revocazione chiesta dalla società di gestione del porticciolo turistico riguardava una precedente sentenza, sempre della stessa sesta sezione del Consiglio di Stato, del 23 novembre 2017, che dichiarava inammissibile il primo ricorso di Bocca di Puglia Spa, avverso la rideterminazione del canone demaniale, per difetto di giurisdizione. La revocazione era fondata su vari motivi, tra i quali il contrasto con un'altra sentenza del Tribunale di Brindisi del 2013, con oggetto sempre la questione della revisione del canone. Il Consiglio di Stato con una approfondita argomentazione giurisprudenziale ha concluso per l'infondatezza di tale motivo: la questione, pur essendo ciò niente affatto scontato, potrebbe costituire al limite un errore di diritto, e comunque oggetto di una impugnazione della sentenza del Consiglio di Stato davanti alla Corte di Cassazione, e "non anche oggetto di impugnazione mediante il ricorso di revocazione". Nella causa, la società ricorrente è stata rappresentata e difesa dall'avvocato Rodolfo Barsi. Le parti citate, vale a dire **Autorità** di **Sistema portuale**, Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Agenzia del Demanio, sono state difese dall'Avvocatura generale dello Stato. Spese di giudizio compensate tra le parti.



IL SENATORE DEM

«Sono azioni pretestuose rispettino gli impegni»

Stefano: «Recuperare i ritardi sulle Zes»

TARANTO. «Se avessi di fronte l'amministratore delegato di ArcelorMittal, le direi che gli impegni vanno rispettati». Lo dichiara Dario Stefano, vicecapogruppo del Pd al Senato, che l'altroieri sera ha concluso a Taranto un dibattito organizzato dai Dem e aperto ai sindacati. Senatore Stefano, l'incerto futuro dell'ex Ilva resta un'incognita pesante. È d'accordo? «Ho fortemente sostenuto l'iniziativa del Governo che, davanti a un'azione pretestuosa di disimpegno da parte di ArcelorMittal, ha preteso che si proseguisse nell'attuazione di un programma ambizioso per l'ambientalizzazione di un sito produttivo che ha valore strategico per l'intero Paese, oltre che per l'economia ionica e pugliese. È un programma di interventi, avviato dai precedenti governi, che, con la copertura dei parchi minerari, si rende già visibile anche agli occhi di chi è più scettico. Non è ancora sufficiente a recuperare una inversione di rotta, ma rappresenta un punto di avanzamento importante che viene definitivamente liberato da qualsiasi strumentalizzazione anche dalla relazione dei commissari. Ora, dobbiamo proseguire con ancora maggiore forza in questa direzione». **Se**

avesse di fronte l'amministratore delegato di ArcelorMittal Italia, Lucia Morselli, cosa le direbbe? «Le direi che non ci sono spazi per ammiccamenti o azioni pretestuose. In uno Stato di diritto serio, come vogliamo che si dimostri l'Italia, gli impegni assunti vanno mantenuti. Tanto più se toccano il nervo scoperto di migliaia di persone e di una comunità che ha già pagato un prezzo altissimo». La diversificazione economica passa anche dal Porto. Qui, invece, con il prossimo insediamento di Ylport e con l'interessamento manifestato da altri operatori ci sono segnali interessanti per l'area ionica. Certo, se le Zes partisero... «Il ritardo accumulato nella definizione delle Zes in Puglia è un altro punto di criticità dell'azione regionale che ha comportato uno slittamento dei tempi. Ora c'è la necessità di recuperare rapidamente per raccogliere quelle energie positive e interessanti in direzione dell'area portuale che arrivano da operatori importanti. Non possiamo più permetterci il lusso di farli andar via, come purtroppo è accaduto in passato. L'area ionica, infine, resta un snodo strategico nel bacino del Mediterraneo, a condizione che si recuperi un protagonismo da parte di operatori qualificati e compe».



Conte: avanti il confronto per l'intesa con Mittal e presto sarò a Taranto

La trattativa, la deadline del 31 e il possibile compromesso. Il premier: massima attenzione

ALESSIO PIGNATELLI

Alessio PIGNATELLI «Ho incontrato Francesco Caio, il rappresentante del governo nella trattativa con ArcelorMittal. Prosegue il confronto e sarà costante anche nei prossimi giorni». Il premier Giuseppe Conte con un post su Facebook ha voluto confermare come il negoziato con Mittal vada avanti. Parallelamente, ha sottolineato la «massima priorità al Cantiere Taranto, il cui dossier procede spedito» annunciando che tornerà presto in città. «È una delle sfide maggiori, ce la stiamo mettendo tutta». La certificazione è arrivata quindi direttamente dal premier. Si lavora incessantemente su due tavoli: quello per la trattativa con la multinazionale dell'acciaio e l'altro per smarcare l'economia dal siderurgico attraverso le misure contenute nel cantiere Taranto. «L'Ilva ci assorbe tante energie. Siamo molto ambiziosi. Stiamo lavorando perché lo stabilimento possa vivere una transizione energetica e industriale che possa essere ammirata in Europa e nel mondo. È una delle maggiori sfide del paese da lustri, ce la stiamo mettendo tutta». Il messaggio di Conte è chiaro e, anche dopo gli ultimi contatti, fonti governative vicine al dossier hanno confermato che «si lavora per firmare un accordo prima della prossima udienza della causa. Abbiamo sviscerato tutti gli aspetti dell'intesa con i ministri competenti». La deadline fissata da governo e dal colosso franco-indiano è al 31 gennaio ma non c'è il tempo per un'intesa definitiva e finale. Magari si arriverà a un altro compromesso sulla scorta di quel Heads of agreement dello scorso dicembre: potrebbe essere un nuovo documento in cui si prende ulteriormente tempo rimarcando però i passi avanti. Anche perché, per una nuova proroga da chiedere al Tribunale di Milano dove è già fissata la nuova udienza al 7 febbraio per il contenzioso civile, occorrerà mostrare qualche segnale di avvicinamento nonostante le distanze che permangono su temi delicati come esuberi, piano industriale e modifiche societarie. Intanto, come meglio spiegato nell'intervista al senatore Turco, sta per arrivare il decreto Taranto. Il ministro dello Sviluppo economico Stefano Patuanelli ha spiegato perché servono nuove misure rispetto al Cis dove era stanziato «più di un 1 miliardo di risorse di cui pochissimo dal 2014 a oggi è stato speso, meno del 7%: bisogna accelerare per creare delle alternative occupazionali rispetto all'impianto siderurgico e per le bonifiche extra stabilimento perché poco è stato fatto purtroppo dal 2015 in poi». Per le bonifiche esterne al perimetro aziendale di competenza dei commissari straordinari di Ilva in Amministrazione straordinaria si sta finalmente accelerando. Lo stesso Patuanelli ha rivelato che sono state fatte le prime assunzioni mentre sulle sorti future dell'ex Ilva ha confermato che «il governo vuole investire nell'impianto siderurgico al fianco dell'investitore privato che dovrà però ovviamente continuare a produrre per cambiare il paradigma dell'impossibilità di una produzione siderurgica compatibile con l'ambiente attraverso un cambio di tecnologia e un rinnovamento degli impianti». Insomma, la partecipazione statale ci sarà come ampiamente previsto e il governo sta cercando «una soluzione con la propria presenza, anche all'interno dell'equity del board della società che gestisce l'impianto». A proposito di queste tematiche, proprio ieri a Taranto si è svolto un interessante convegno organizzato dalla Uil. Si è discusso di Governance territoriale, di un modello di sviluppo condiviso, del ruolo del Pubblico nell'economia, di strumenti: tra i partecipanti Mario Turco, sottosegretario alla Presidenza del Consiglio dei Ministri; Claudio De Vincenti, professore



ordinario di Economia Politica nonché ex ministro della Coesione territoriale; Rinaldo Melucci, sindaco di Taranto; Sergio Prete, presidente dell' Autorità di Sistema Portuale del Mar Jonio. Oltre alla relazione del segretario Uil Giancarlo



Quotidiano di Puglia (ed. Taranto)

Taranto

Turi, diversi interventi tra cui Domenico Amalfitano, presidente del Centro di Cultura per lo Sviluppo e Carmelo Sasso, sindacalista Uiltrasporti. «Il futuro si costruisce dal presente - ha spiegato De Vincenti, alle redini del Cis durante il suo mandato governativo. Nel presente esistono delle cose a Taranto per esempio il più grande siderurgico d' Europa: so che è un tema dibattuto ma la sfida è renderlo un impianto che innova profondamente e che apre una stagione di siderurgia ambientalmente compatibile. La sfida è oggi, non tra anni. È vero che c' è altro ma non si costruisce sulla desertificazione industriale». Proprio sul decreto Taranto, infine, il sindaco Melucci ha chiesto interventi concreti, tangibili e che abbiano al centro Taranto. Ricordando che «all' inizio del mio mandato, abbiamo scelto di programmare. Qualcosa che mancava da anni, una strada più difficile rispetto a coprire le buche che pure stiamo facendo. E siamo convinti che quella scelta ci stia premiando perché già ora l' economia del territorio non dipende più solo dalla grande industria». © RIPRODUZIONE RISERVATA.

Delegazione della Lega in visita ufficiale al porto

GIOIA TAURO Visita al **porto** di **Gioia Tauro** da parte degli on. Edoardo Rixi e Domenico Furgiuele, accompagnati da una delegazione della Lega composta dal coordinatore della Piana, Gianluca Nardi, dal capogruppo consiliare del Comune di Rosarno, Giacomo Saccomanno, e da alcuni candidati alla Regione, per una verifica delle condizioni dello scalo e per una programmazione futura. Ad attendere la delegazione della Lega il commissario straordinario Andrea Agostinelli e il direttore generale di MCT Antonio Davide Testi che hanno rappresentato l'evolversi in positivo della situazione relativa alla crescita del **porto** ma hanno anche evidenziato che, pur avendo eseguito quasi tutto quello che era di loro competenza, vi sono dei ritardi dovuti alla lentezza della burocrazia ed alle determinazioni degli organi superiori. Dopo una proficua discussione, i rappresentanti della Lega hanno assunto l'impegno di seguire le tematiche del **porto** di **Gioia Tauro** e di assumere tutte le iniziative necessarie per renderlo un polo speciale. Naturalmente, tutti hanno concordato sulla necessità che gli interventi avvengano con la massima celerità, essendo il mercato in continua evoluzione e non potendo attendere anni per la definizione di opere e progetti che hanno necessità di tempi celeri. Una prima urgenza è stata individuata nel sostegno alle tasse ed oneri portuali, che nell'ultima Finanziaria sembra sia scomparso. A seguire la messa in funzione della linea ferroviaria **porto**-Stazione di Rosarno, con la progettazione delle gallerie da disporre lungo la linea tirrenica. Infine, la Zes che non può più attendere e che deve essere immediatamente rilanciata. In conclusione è stato ribadito il sostegno alle iniziative per la crescita del **porto** e per incrementare l'occupazione. d.l. L' ex sottosegretario Rixi e il coordinatore Furgiuele incontrano Agostinelli.



Il Quotidiano della Calabria

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi e Villa San Giovanni

GIOIA TAURO Il Carroccio al porto

I leghisti Rixi e Furguele in visita allo scalo portuale

GIOIA TAURO - Visita al **Porto** di **Gioia Tauro** da parte dei parlamentari Edoardo Rixi e Domenico Furguele, accompagnati da una delegazione della Lega composta dal coordinatore della Piana, Gianluca Nardi, dal Capogruppo Consiliare del Comune di Rosarno, Giacomo Saccomanno, dai candidati alla Regione Francesco Macrì e Roy Biasi, per una verifica delle condizioni dello stesso e per una programmazione futura. Ad attendere la delegazione della Lega il Commissario Straordinario Amm. Andrea Agostinelli e il Direttore Generale della MCT dottor Antonio Davide Testi, che il **porto** di **Gioia Tauro** **ria** **porto** -Stazione di Rosarno, con la progettazione delle gallerie da disporre lungo la linea tirrenica. Infine, la Zes che non può più attendere e che deve essere immediatamente rilasciata. Le conclusioni sono state quelle di sostenere le iniziative per la crescita del **porto** e per incrementare l'occupazione, essendo **Gioia Tauro** un'opportunità nazionale e non potendo la politica perdere altro tempo.



Al porto posti barca salati previsti aumenti del 24%

Santa Teresa, le tariffe non sono state adeguate all'Istat negli ultimi 17 anni Per la Silene il ritocco è necessario. Il sindaco chiede di contenere i rincari

WALKIRIA BALDINELLI

SANTA TERESA Le tariffe degli ormeggi al porto potrebbero lievitare in media del 24 per cento. I canoni del servizio sono fermi al 2003. La previsione del sostanzioso ritocco è dovuto a un adeguamento automatico Istat, mai applicato negli ultimi 17 anni. La municipalizzata Silene ogni anno versa un canone demaniale per la gestione del porto di quasi 90mila euro, importo lievitato negli ultimi anni se si considera che nel 2006 era di quasi 27mila euro. L'amministrazione Pisciotto punta comunque a mantenere pressoché inalterate le tariffe per il 2020. «Fermo restando la salvaguardia della buona gestione economica e finanziaria della municipalizzata - spiega il sindaco Stefano Pisciotto -, è onere dell'amministrazione tutelare la platea degli utenti che usufruiscono dei servizi portuali gestiti dalla Silene. Il recupero integrale dell'incremento medio delle tariffe di ormeggio del 24%, maturato dal 2003 a oggi, non sarebbe sostenibile per diversi utenti. Da qui la richiesta inviata alla multiservizi, gestore di interesse pubblico, di adeguare il tariffario contenendo gli aumenti delle tariffe portuali, compatibilmente con l'equilibrio finanziario della società partecipata». L'obiettivo, come indicato dalla giunta, è quello di tutelare la piena fruibilità del servizio di supporto alla nautica da diporto: «Attraverso la conferma di tariffe agevolate per l'ormeggio a favore dei residenti a Santa Teresa e di chi dimora nel territorio comunale. In sostanza, chiediamo che il plafond complessivo delle riduzioni/agevolazioni non subisca riduzioni significative», afferma il sindaco. La Silene dovrà ora rimodulare le tariffe tenendo conto delle indicazioni dell'amministrazione comunale, relative anche ai contratti annuali per i natanti e le imbarcazioni di lunghezza più contenuta, delle tariffe giornaliere riservate ai transiti e per i servizi accessori. L'invito della giunta alla Silene riguarda anche ipotesi di sconti percentuali sulle tariffe giornaliere per lunghi periodi. La municipalizzata ogni anno effettua manutenzioni ordinarie sulla struttura **portuale**. Ma anche interventi più rilevanti, come quello programmato che prevede il rifacimento dell'impianto antincendio, il ripristino del **sistema** di smaltimento delle acque nere delle imbarcazioni, l'acquisto di "seabin", i cosiddetti spazzini del mare. Durante gli anni il canone demaniale per la Silene è lievitato e in futuro sarà ancora incrementato perché è previsto l'ampliamento degli spazi a mare. Attualmente il porto Longonsardo conta 700 posti barca, distribuiti su un'area di 48mila metri quadri. «L'**autorità** di **sistema portuale** del mare di Sardegna ha già finanziato 500mila euro per la progettazione dell'allungamento della banchina commerciale», afferma Pisciotto. L'opera complessiva, che comprende anche altre manutenzioni, è di 18,8 milioni.



La Nuova Sardegna

Cagliari

Eni e Novamont al Mise riparte la Chimica verde

La sottosegretaria ha affrontato alcuni nodi cruciali di industria ed energia Il 31 a Roma si parlerà anche della centrale di Fiume Santo e di green deal alla Todde a Porto Torres

GIOVANNI BUA

PORTO TORRES Eni e Novamont convocate al più presto al Mise, per sciogliere una volta per tutte il nodo che sta strozzando la Chimica verde e congelando investimenti e interventi. Un tavolo già programmato il 31 gennaio con i gestori degli impianti energetici dell' Isola per parlare del phase-out di Fiumesanto e Sulcis. E ancora bonifiche, con i fondi europei del Green Deal di cui non si conosce ancora ripartizione e governance «ma che ci impegniamo a utilizzare al meglio, con la Sardegna che sicuramente sarà in cima alla lista». Accordo di programma per le aree industriali complesse e sulla zona economica speciale a cui dare gambe in fretta. E metano. Che, al netto delle differenti posizioni sulla dorsale, è fondamentale per lo sviluppo dell' Isola. Ascolta per due ore abbondanti il sottosegretario allo Sviluppo economico, Alessandra Todde, ieri mattina a Porto Torres per l' incontro organizzato dal sindaco Shen Wheeler e lievitato nei giorni fino a diventare una maxi assemblea con sindaci del territorio (c' era Conoci per Alghero e il vice di Campus, Gianfranco Meazza per Sassari) il presidente del Cip, Valerio Scanu, con il vice Claudio Pecorari e al direttore Salvatore Demontis, il presidente dell' autorità di Sistema portuale, Massimo Deiana, l' amministratore unico della Provincia Pietrino Fois, il direttore del Parco dell' Asinara, Vittorio Gazale, i rappresentanti di Confindustria e di Cgil, Cisl e Uil. Ascolta assaggi di temi complessi, non liquidabili in poche battute. Replica, rassicura. E, ad assemblea finita, prova a tirare le somme: «Sono qui volentieri perché ritengo sia fondamentale essere presente sui territori per capire come trasformare le criticità in opportunità e per ascoltare direttamente la voce degli enti locali e del mondo produttivo. E riportarle a Roma». Molti i tavoli aperti: «Sicuramente - sottolinea Todde - vanno sciolti i nodi sull' accordo di programma per le aree industriali complesse e sulla zona economica speciale, due strumenti che quando entreranno nella fase di piena attuazione consentiranno di creare servizi, incrementare l' attrattività del territorio e del porto e sostenere le imprese. Come va sciolto il nodo sulla chimica verde. Con una divergenza tra le parti che sta impattando non solo sul piano di sviluppo ma anche sulla strategia di ripresa del progetto. Abbiamo deciso di convocare al più presto le parti al Mise per alzare, insieme alla Regione, il livello del confronto. E degli impegni che si prendono. La chimica verde era una sorta di risarcimento per il territorio, e non può essere bloccato dagli interessi di governance di due aziende, pubbliche o private che siano». Poi la decarbonizzazione di Fiumesanto: «Al centro di un tavolo programmato il 31 gennaio al Mise con i gestori degli impianti energetici. Chiederemo loro di confrontarsi rispetto a un' esigenza che è stata messa in evidenza in maniera molto chiara: la Sardegna deve comunque avere 400 MW di potenza installata e deve essere garantita la salvaguardia della rete. Chiaramente i temi di riconversione sono anche legati alle tempistiche di Terna. Non possiamo chiedere la riconversione delle centrali se le autorizzazioni per le infrastrutture non vanno di pari passo». Inevitabile un passaggio sul metano. «Al di là delle differenti posizioni - ha detto la sottosegretaria - è chiaro che c' è la necessità di fare arrivare il metano nelle zone industriali e di farlo arrivare velocemente e in maniera strutturata. Non ci siamo controntati tanto sul tema della dorsale, che è il "tubo", ma su dove arrivano questi rigassificatori, chi servono, come possono infrastrutturare e servire per infrastrutturare le aree



industriali, e come possano magari anche essere utili per la riconversione delle centrali». Su Fiumesanto: «lo il progetto di Eph - ha spiegato - non l' ho ancora visto. Il tema della riconversione



La Nuova Sardegna

Cagliari

è importante ma va anche sostenuto dal punto di vista economico. Credo che loro avessero presentato un primo piano di conversione che richiedeva però dei grossi incentivi da parte dello Stato. Evidentemente per utilizzare soldi pubblici ci deve essere un progetto di utilità complessiva pubblica, non solamente di aiuto nei confronti di una singola azienda». Focus infine sui progetti sulla sostenibilità dell' infrastruttura **portuale**, già individuata come sede del deposito di Gnl attraverso un progetto finanziato dal Consorzio industriale provinciale, e sulle opportunità della industria del diporto e della cantieristica navale. E richiesta unanime di monitorare le tempistiche delle bonifiche che saranno oggetto dei fondi europei del Green Deal «la cui ripartizione non è stata ancora quantificata - ha precisato il sottosegretario - ma ci impegneremo a utilizzarli non appena saranno individuate risorse e modalità di spesa».

Porto Torres. Vertice con la sottosegretaria

Bonifiche legate ai fondi Ue Fiume Santo, tavolo al Mise

Bonifiche, chimica verde, trasporti, energia e porto industriale: un'infinità di tavoli ancora aperti ed altri ancora da allestire. La sottosegretaria allo Sviluppo Economico, Alessandra Todde da Porto Torres si porta a casa una serie di elementi raccolti nel confronto tecnico con i rappresentanti degli enti competenti sulle aree industriali e portuali del territorio. «Sulle tempistiche delle bonifiche che saranno oggetto dei fondi europei previsti dal Green Deal - ha precisato la sottosegretaria - la ripartizione non è stata ancora quantificata ma ci impegneremo a utilizzarli non appena saranno individuate risorse e modalità di spesa». Da sciogliere c'è il nodo della chimica verde, dopo nove anni ferma alla Fase 2, e le difficoltà del rapporto societario fra Eni Versalis e Novamont sulla governance di Matrica, prospettati dai sindacati presenti. Lo ha sottolineato Massimiliano Muretti della Camera del Lavoro della Cgil di Sassari. «Abbiamo evidenziato la necessità di un tavolo presso la presidenza del consiglio dei ministri e la sottosegretaria si è resa disponibile a convocarlo insieme a quello presso il ministero dello Sviluppo economico». Sulla riconversione della centrale a carbone di Fiume Santo è stato programmato un tavolo al Mise il 31 gennaio. La sottosegretaria Todde ha rilevato che i termini del 2025 previsti dalla UE sono subordinati alla realizzazione di infrastrutture elettriche ed energetiche da parte di Terna, che oggi non ci sono. Si è parlato poi dei progetti sugli interventi del porto, con l'opera dell'Antemurale di ponente da 30 milioni, sottoposta ad un iter autorizzativo di carattere ambientale piuttosto lungo; i lavori di ristrutturazione del mercato ittico con il progetto in corso di approvazione che il presidente della Port Authority, Massimo Deiana si augura di avviare entro il 2020. Il porto è stato individuato anche come sede del deposito di Gnl attraverso un progetto finanziato dal Consorzio industriale provinciale, «compatibile con la dorsale - ha detto il presidente del Cips, Valerio Scanu - ma resta da capire che cosa intende fare Eni su quelle aree». (m. p.)



Chimica verde: Todde,tavolo con Eni-Novamont

Subito un tavolo tecnico con Eni e Novamont per togliere dallo stallo gli investimenti per lo sviluppo della "chimica verde" a Porto Torres. Lo ha promesso la sottosegretaria al Mise, Alessandra Todde, nel corso dell'incontro che si è svolto questa mattina al Comune di Porto Torres per discutere delle problematiche industriali, economiche e logistiche del nord Sardegna e più in generale di tutta l'isola. Alla riunione che si è tenuta a porte chiuse nel palazzo comunale, erano presenti il sindaco di Porto Torres, Sean Wheeler di Porto Torres, l'assessore alle Attività produttive, Marcello Zirulia, il presidente del Consorzio industriale provinciale, Valerio Scanu, il presidente dell' **autorità di Sistema portuale** del Mare di Sardegna, Massimo Deiana, l'amministratore unico della Provincia di Sassari, Petrino Fois, il vicesindaco di Sassari Gianfranco Meazza, il sindaco di Alghero Mario Conoci, i rappresentanti di Confindustria e delle sigle sindacali Cgil, Cisl e Uil. "Sicuramente vanno sciolti i nodi sull'accordo di programma per le aree industriali complesse e sulla zona economica speciale, due strumenti che quando entreranno nella fase di piena attuazione consentiranno di creare servizi, incrementare l'attrattività del territorio e del porto e sostenere le imprese", ha affermato la sottosegretaria Todde, che riguardo ai progetti per fare di Porto Torres il polo industriale della chimica verde, da tempo in stand-by, ha garantito: "Mi impegno a incontrare al più presto Eni e Novamont".



Chimica verde, sottosegretaria Todde: "Subito un tavolo tra Eni e Novamont"

Subito un tavolo tecnico con Eni e Novamont per togliere dallo stallo gli investimenti per lo sviluppo della 'chimica verde' a Porto Torres. Lo ha annunciato la sottosegretaria al Mise, Alessandra Todde, nel corso dell'incontro che si è svolto questa mattina al Comune di Porto Torres per discutere delle problematiche industriali, economiche e logistiche del nord Sardegna e più in generale di tutta l'isola. Alla riunione che si è tenuta a porte chiuse nel palazzo comunale, erano presenti il sindaco del centro turritano, Sean Wheeler, l'assessore alle Attività produttive, Marcello Zirulia, il presidente del Consorzio industriale provinciale, Valerio Scanu, il presidente dell'autorità di Sistema portuale del Mare di Sardegna, Massimo Deiana, l'amministratore unico della Provincia di Sassari, Pietrino Fois, il vicesindaco di Sassari, Gianfranco Meazza, il sindaco di Alghero, Mario Conoci, i rappresentanti di Confindustria e delle sigle sindacali Cgil, Cisl e Uil. LEGGI ANCHE: Chimica verde, pressing della Regione: 'Chiarezza su investimenti e progetti' "Sicuramente vanno sciolti i nodi sull'accordo di programma per le aree industriali complesse e sulla zona economica speciale, due strumenti che quando entreranno nella fase di piena attuazione consentiranno di creare servizi, incrementare l'attrattività del territorio e del porto e sostenere le imprese", ha affermato la sottosegretaria Todde, che riguardo ai progetti per fare di Porto Torres il polo industriale della chimica verde, da tempo in stand-by, ha garantito: "Mi impegno a incontrare al più presto Eni e Novamont". "È stato un confronto costruttivo - ha sottolineato il sindaco Sean Wheeler - che abbiamo voluto estendere agli attori principali del nostro territorio per rendere questo tavolo un concreto momento di lavoro e approfondimento sui temi che riguardano lo sviluppo dell'area produttiva e dello scalo marittimo, punti di riferimento non solo della città ma di tutto il Nord Sardegna". Focus anche sui processi di decarbonizzazione che riguarderanno la centrale di Fiume Santo e che saranno al centro di un tavolo programmato il 31 gennaio al ministero dello Sviluppo economico con i gestori degli impianti energetici della Sardegna. Sono stati poi portati all'attenzione della sottosegretaria i progetti sulla sostenibilità dell'infrastruttura portuale, già individuata come sede del deposito di Gnl attraverso un progetto finanziato dal Consorzio industriale provinciale, e sulle opportunità della industria del diporto e della cantieristica navale.



La Nuova Sardegna

Cagliari

Basta incompiute, il porto riparte

Il 2020 decisivo per mercato ittico, antemurale e travel fit. Deiana: «Videosorveglianza ok alla gara»

GAVINO MASIA

PORTO TORRES Per le incompiute portuali distribuite nell' area dello scalo commerciale, il 2020 dovrebbe essere l' anno giusto per la definizione delle opere e riqualificare così uno dei volani dello sviluppo economico di Porto Torres e dell' area vasta. La burocrazia continuerà a farla da padrona con bandi e progettazioni, ma i passaggi cruciali saranno rappresentate dallo svolgimento delle cosiddette conferenze di servizio tra Stato e Regione per dare poi il via all' esecuzione dei lavori portuali. Antemurale. A dicembre c' è stata la firma tra il presidente dell' **Autorità di sistema portuale** del Mare di Sardegna Massimo Deiana e il rappresentante legale della Sales Spa Pasquino Zambenardi. Il totale dell' appalto è di circa 29 milioni e 241 mila euro, con ribasso d' asta del 18.61, e un punto fondamentale del contratto - anticipato dalla Nuova Sardegna - è quello che riporta la realizzazione dei cassoni a Porto Torres. «La settimana scorsa abbiamo fatto un sopralluogo con i tecnici - dice il presidente dell' Authority - per individuare il sito dove si dovranno realizzare i cassoni: il punto dovrebbe essere in coincidenza con una parte della banchina utilizzata da Ep (società proprietaria della centrale di Fiume Santo, ndc), dove attraccano le navi carboniere, e ora attendiamo che la società faccia la progettazione del cantiere e acquisisca le necessarie autorizzazioni ambientali e paesaggistiche. Nei cassoni costruiti in loco è necessario costruire il basamento e poi riempirli con i residui del dragaggio». Mercato ittico. La progettazione del mercato ittico affidata al Raggruppamento temporaneo di professionisti - studio di Architettura Ortu, Pillola e associati, Architetti Guendalina Salimei TStudio, Architetti Romagnoli e Batochioni associati - sarà consegnato all' **Autorità di sistema portuale** entro febbraio. «Poi bisogna partire con le varie autorizzazioni propedeutiche alla conferenza di servizio - ricorda Deiana - e con il bando per gli interventi. Che prevedono la riqualificazione, manutenzione, completamento e trasformazione del fabbricato in un centro servizi». Travel lift. Dopo la fase di monitoraggio ante operam previsto dalla decreto di Valutazione di impatto ambientale, si è aperta la fase operativa del cantiere per la realizzazione dello scalo di alaggio finanziato per la prima volta circa dieci anni fa. «Il 13 gennaio mi hanno consegnato il progetto - aggiunge il presidente Deiana - e noi lo abbiamo subito inviato agli enti preposti: devono organizzare la conferenza Stato-Regione». Videosorveglianza. La Port Authority del Nord Sardegna ha aggiudicato la gara per il progetto di videosorveglianza in grado di monitorare il controllo dei varchi e di individuare i colpevoli di reati e infrazioni che danneggiano le imbarcazioni. «Si tratta di un investimento di 2 milioni di euro già programmato - ricorda Massimo Deiana - ed è partita la gara di progettazione per realizzare un **sistema** di sicurezza con telecamere collegate alla centrale operativa, che diventerà luogo di registrazione delle immagini per 24 ore».

©RIPRODUZIONE RISERVATA.



L'Unione Sarda

Cagliari

Armatori costretti a restare in porto: poche uscite da dicembre, mai visto un clima così in trent' anni

L' anno dello scirocco, danni alla pesca e all' agricoltura

L' esperto: «Ormai il maestrale non è più il vento prevalente nell' Isola»

Il clima cambia, e la Sardegna non fa eccezione. Una delle anomalie degli ultimi dieci anni, accentuata in questo inverno più mite del solito, è il sostanziale pareggio tra maestrale, da sempre il vento prevalente nell' Isola, e lo scirocco. Una delle conseguenze, oltre al caldo anomalo, riguarda la pesca: imbarcazioni ferme in **porto**, come impone la legge, pescatori disperati e aumento delle importazioni di pescato da Paesi più vicini. Anche l' agricoltura ha dovuto modificare prassi consolidate: i terreni secchi hanno bisogno di essere irrigati spesso, con un aggravio dei costi per i produttori. Ed è stato necessario modificare la tempistica di molte colture. L' anomalia climatica «Sino a dieci anni fa nel 65% delle giornate invernali soffiava il maestrale, nel 30% lo scirocco e nel 5% dei casi grecale o levante», spiega il colonnello Carlo Spanu, meteorologo dell' aeronautica militare, «ma con il passare degli anni, e quest' inverno in particolare, c' è stato un sostanziale pareggio. Vero è che l' intensità del vento da sud-est, che peraltro porta con sé un incremento del tasso di umidità, è quasi sempre bassa, tanto che non abbiamo assistito alle "sciroccate" e alle mareggiate degli anni scorsi. Ma, ad esempio, le temperature minime che in questo periodo in pianura raggiungono i due gradi ora sono di otto gradi e infatti in questa stagione abbiamo avuto una sola gelata e i giorni della merla (i più freddi dell' anno), che di solito cadono a fine gennaio, probabilmente li vedremo a febbraio». La rabbia dei pescatori Renato Murgia, presidente dell' Associazione motopescherecci Sardegna, dice di non aver mai visto una situazione del genere in trent' anni. Il problema è che quando soffia lo scirocco le barche non possono uscire e così al **porto** di **Cagliari** i pochi pescatori riparano le reti e sperano che il vento cambi. «Dal primo dicembre ad oggi i pescherecci sono rimasti ormeggiati per la maggior parte del tempo, compreso il periodo natalizio, il più redditizio», spiega Murgia. «Le conseguenze sono soprattutto economiche con una netta riduzione dei ricavi e molti posti di lavoro in pericolo. Per questo serve un sostegno pubblico». Danni alle colture L' anomalia climatica provoca conseguenze anche per l' agricoltura, anche a causa dell' aridità dei terreni, che vanno irrigati con molta frequenza. «L' aumento delle temperature causato dai venti caldi anticipa la fioritura ma poi, quando torna il freddo, la rovinano», spiega l' agronomo Ettore Crobu. «Gli alberi da frutta, come ad esempio il pesco, hanno bisogno di un certo numero di giornate fredde per compiere il loro ciclo naturale e se c' è troppo caldo il raccolto può andar male. Anche per gli erbai, dove si va a pascolare: prima li si vedeva a novembre, ora se va bene la formazione slitta di un mese. Il clima è cambiato a tal punto che tra breve potremmo iniziare a coltivare il cotone», conclude Crobu. Caldo per tutto il mese Storicamente la vicinanza con l' Africa rende l' isola soggetta a frequenti irruzioni di aria calda dal Nord Africa. E gli effetti si vedono anche nel trimestre invernale, quando il Sahara presenta valori di temperatura miti. Secondo l' ufficio meteo dell' aeronautica, lo scirocco a bassa intensità soffierà almeno sino alla fine del mese ruotando di tanto in tanto per lasciare spazio ad altri venti da sud, come il libeccio (sud-ovest), e non al maestrale. Fabio Manca.

L'Unione Sarda

Cagliari

Il caso. Crisi in Libia, polemiche dopo le parole del capo di Stato maggiore della Marina militare

«Cagliari base strategica», è bufera

Pili: bisogna indignarsi, grave il silenzio della politica. A Foras: no a nuove servitù

«Cagliari è strategica per la sua posizione. Visti i nuovi orientamenti della scena geopolitica, tenendo conto che siamo a circa cento miglia dalle coste del Nord Africa, questa base ha necessità di essere valorizzata e sfruttata come una base effettivamente in prima linea. Dobbiamo avere qui una struttura in grado di ricevere le nostre navi per l'attività operativa». Così il capo di Stato maggiore della Marina militare Giuseppe Cavo Dragone, giovedì scorso, a conclusione di una visita in Sardegna. Il molo Ichnusa come avamposto per operazioni di guerra in Libia? Fanno tremare le vene e i polsi le parole dell'ammiraglio, e ci si chiede quali siano le intenzioni del ministero della Difesa e come si sposerebbero con la famosa intesa sulle servitù militari siglata con la Regione nel 2017 e ancora quasi totalmente lettera morta. La protesta «C'è da indignarsi al solo pensare che un ammiraglio dello Stato italiano possa venire a casa nostra e affermare che il porto di Cagliari è una base militare per le operazioni nel nuovo scenario geopolitico del Mediterraneo», dice il leader di Unidos Mauro Pili. «Ed è grave il silenzio della politica di fronte a questa ennesima offesa alle istituzioni e ai sardi. Come si può immaginare una base operativa nel cuore di una città capoluogo abitata da centinaia di migliaia di persone?». Prosegue l'ex deputato, «la fotografia diffusa dall'ufficio stampa della Marina è emblematica: una recinzione alta 3 metri che sottrae a Cagliari un fronte mare straordinario per centinaia e centinaia di metri. Ad occupare quegli splendidi palazzi poche decine di persone». Il "colonialismo" Interviene anche il collettivo antimilitarista A Foras, che per oggi ha organizzato una manifestazione sotto il palazzo della Regione: «Apprendiamo con grande sdegno le parole del capo di Stato maggiore. Con il fare tipico del rappresentante coloniale, l'ammiraglio ha annunciato in sostanza che il porto cittadino rivestirà un ruolo strategico per la Marina, preconizzando la costituzione di una nuova servitù militare nel territorio cagliaritano, in grado di soffocare ogni altra prospettiva di sviluppo». Aggiunge: «C'è di più, Cavo Dragone non ha fatto mistero della funzionalità della nuova servitù militare al controllo militare del Nord Africa, legato agli interessi dell'imperialismo Nato ed europeo. A Foras farà di tutto per impedirlo, mentre i politici sardi e italiani continuano a cialtrare sulla dismissione dei poligoni, nei fatti si preparano ad estendere la presenza e l'ingombro dell'occupazione militare della Sardegna. Non pensino di poter disporre a loro piacimento della nostra terra e del nostro mare». Cristina Cossu.



Fedepiloti ed Angopi prendono distanze da Unidos

Sui crediti esigibili da piloti ed ormeggiatori della Sardegna

Redazione

LIVORNO Fedepiloti ed Angopi prendono le distanze in merito alla notizia pubblicata mercoledì sul sito Unidos.io. Il sito del Movimento Unidos fondato da Mauro Pili, ha scritto che con la chiusura dell'ufficio Tirrenia a Cagliari, resterebbero fatture inevase per 100.000 euro a Cagliari, quasi 200.000 ad Olbia e 100.000 a Porto Torres per i servizi tecnico nautici di Piloti ed Ormeggiatori. Ma, a tale proposito, le Associazioni nazionali di riferimento, rispettivamente, Federazione Italiana Piloti dei Porti e Associazione Nazionale Gruppi Ormeggiatori e barcaioli Porti Italiani, dichiarano che i dati diffusi, relativi ai crediti esigibili da piloti ed ormeggiatori della Sardegna non corrispondono a quelli in loro possesso. Infine, nel comunicato congiunto Fedepiloti ed Angopi scrivono che L'attuale situazione economico finanziaria del Gruppo Onorato Armatori CIN (ex Tirrenia), storicamente attento nella gestione dei corrispettivi dei servizi tecnico nautici, correttamente descritti nella nota come presidio imprescindibile di sicurezza nei porti, è sicuramente attenzionata, ma si confida, attraverso il dialogo, mai venuto meno, di potere dare in breve adeguate risposte agli associati.



Il rilancio turistico passa dalle crociere L' Autorità portuale cerca nuove sinergie

L' Area dello Stretto sarà al "Seatrade" di Miami. La Camera di Commercio: «Sfruttiamo le potenzialità di integrazione tra le due sponde». Pag. 19.



Intesa a tre per rilanciare il sistema crocieristico

Tramontana scommette sulla nuova sinergia: «Sfruttiamo le potenzialità di integrazione»

Cristina Cortese C'è anche "Il Seatrade Cruise Global", la fiera internazionale del crocierismo in programma a Miami dal prossimo venti aprile, nel percorso di collaborazione della Camera di Commercio reggina con l' **Autorità di sistema portuale** dello Stretto e l'Ente camerale di Messina. Una sinergia a tre che punta sviluppare l'area dello Stretto e favorire sempre più una conurbazione tra le due sponde. «È una opportunità per costruire nuovi ponti di collaborazione - ammette infatti Ninni Tramontana che guida l'ente camerale - . In un recente incontro a Messina con i rispettivi presidenti Mario Paolo Mega e Ivo Blandina, abbiamo gettato le basi per una partecipazione congiunta e costruttiva all'evento fieristico. L'obiettivo è promuovere per la prima volta la destinazione crocieristica dell'"Area dello Stretto" ricca di opportunità escursionistiche offerte dai territori messinese e reggino», rilancia sempre il presidente, salutando «con soddisfazione il fatto che l' **Autorità di sistema portuale** partecipi in forma stabile al tavolo interistituzionale permanente sul turismo che abbiamo sostenuto per valorizzare l'offerta e le eccellenze della provincia calabrese nel contesto di un'azione programmatica omogenea». Dunque, una riunione proficua sulla strada che porta a strutturare strategie e metodologie tra i tre Enti, dando così concretezza al ruolo e alle azioni della nuova **Autorità di sistema** dello Stretto che sta muovendo i primi passi. Rilancia ancora Tramontana: «Sono diversi i segnali positivi. Il presidente Mega ha apprezzato la pronta disponibilità delle Camere di Commercio di Reggio e Messina ad avviare una fattiva collaborazione e a sfruttare al massimo le potenzialità di integrazione e sviluppo dei territori che l' **Autorità di sistema portuale** potrà portare avanti sin dai prossimi mesi. Per il presidente Blandina, grazie all'iniziativa dell' **Autorità di sistema portuale** dello Stretto, entrambi gli Enti camerali possono proseguire nel percorso di condivisione già avviato su alcune tematiche di grande rilevanza legate all'efficientamento dei collegamenti e alla promozione dei nostri territori e delle nostre economie». Dunque, un'altra tappa per costruire un cammino di sviluppo dell'Area dello Stretto, mettendo a fuoco ogni opportunità che possa favorire l'integrazione tra le due economie. «Proprio così - conclude Ninni Tramontana - . La Città metropolitana di Reggio, così come quella Messina, ha forti attrattori che, se inseriti in un circuito di input turistico come può essere quello legato al settore crocieristico, possono generare positive ricadute per lo sviluppo socio-economico del territorio e dell'intera area dello Stretto. Da tempo, il nostro impegno va in questa direzione: costruire una rete di alleanze strategiche tra gli attori locali e valorizzare le risorse turistiche e culturali di un territorio fortemente identitario quale il nostro».



Mega: 'Ecco perché l' Authority dello Stretto è vincente e l' unione con Gioia Tauro sarebbe dannosa'

MARCO IPSALE

Il presidente fa un bilancio della riforma delle **Autorità** Portuali e spiega che i sistemi troppo grandi non funzionano. In principio le vecchie 24 **Autorità** Portuali italiane dovevano essere ridotte a 8 sistemi, poi divennero 15. Messina era 'sotto' Gioia Tauro e c' erano stati pareri contrastanti: vibranti proteste, da parte di alcuni, ma anche approvazioni, da parte di altri. Si disse che una 16esima Authority era impossibile, affermazione smentita dai fatti, e si voleva far passare per positivo il fatto che si creasse l' Adsp più grande d' Italia, senza considerare le possibili difficoltà di gestione. "I SISTEMI TROPPO GRANDI NON FUNZIONANO". Le fa emergere, ora, il presidente dell' **Autorità** di **Sistema** Portuale dello Stretto, Mario Mega. 'In più parti d' Italia, laddove si sono creati sistemi ampi e complessi, è cominciata una fase di ripensamento perché la cura non sembrava aver guarito il malato ed anzi la malattia sembrava essere peggiorata. Molti sono stati e sono tuttora i problemi di integrazione tra le strutture amministrative degli enti accorpati ed anche quel miglioramento e coordinamento della programmazione che ci si aspettava non è sempre tangibile, atteso che nella maggior parte dei casi è rimasta del tutto teorica la possibilità di specializzare i porti e di riorganizzare nell' ambito del singolo **sistema** portuale le varie funzioni portuali'. LE DIFFICOLTA' DI ATTUAZIONE DELLA RIFORMA La riforma Delrio, secondo Mega, ha avuto pratiche difficoltà di attuazione nel cavilloso **sistema** italiano. Focus soprattutto sulla dimensione dei sistemi portuali. 'Una criticità importante perché non sempre, ed è un dato oggettivo, la struttura organizzativa che è stato possibile attuare consente di assicurare a tutti i porti del **sistema** la stessa attenzione e gli stessi tempi di risposta alle varie necessità. L' integrazione di porti con funzioni differenti e non complementari condiziona non poco la capacità di risposta alle differenti esigenze non fosse altro perché spesso completamente differenti dovrebbero essere le competenze tecniche ed amministrative del personale che le affronta. La diversità dei sistemi produttivi, anche in territori limitrofi ma magari appartenenti a Regioni differenti, continua a rendere complicata la programmazione strategica di **sistema** ed ancor più quella per la creazione o il miglioramento della logistica e della retroportualità'. "ALCUNI SISTEMI PORTUALI SONO STATI FORZATURE" Tutti motivi che portano Mega a ritenere 'che in qualche caso si potrebbe già prendere atto che alcuni sistemi portuali si sono dimostrati delle forzature e che la necessità di ridurre il numero di enti non è stata una buona consigliera in una realtà, come quella italiana, che presenta delle specificità connesse alla sua conformazione geografica e dei sistemi produttivi completamente differenti da qualsiasi altro Paese europeo a cui si è cercato di far riferimento'. ECCO PERCHÉ L' UNIONE CON GIOIA TAURO SAREBBE DANNOSA Mentre si attende la risposta della Corte Costituzionale al ricorso avanzato dalla Regione Calabria, ecco perché, allora, Mega pensa che l' autonomia dell' **Autorità** di **Sistema** Portuale dello Stretto sia necessaria e che, invece, l' unione con Gioia Tauro sarebbe deleteria. Addirittura l' Authority dello Stretto 'potrebbe costituire esempio per altre realtà in giro per l' Italia dove l' aggregazione non solo è stata subita ma costituisce tuttora una grossa palla al piede per lo sviluppo e la crescita'. (



La Sicilia

Catania

Il caso

Nuovo carico di grano canadese al Porto di Catania

Nuovo carico di grano canadese al **Porto di Catania** «Ancora un arrivo di molti quintali di grano canadese ieri al **porto di Catania**, arrivo che non è certo privo di conseguenze, per il mercato e per i consumatori siciliani» segnala Salvatore Grillo Morassutti (Siciliani verso la Costituente) in una lettera indirizzata agli assessori regionali all' Agricoltura, alla Salute e alle Attività produttive. «Facendo seguito ad un mandato ricevuto dagli agricoltori aderenti al nostro Movimento, chiedo la vostra particolare attenzione sul fenomeno affinché, pur nel rispetto dei trattati commerciali internazionali, rimangano alti l' attenzione e continuo il controllo su questo commercio, inusuale per una regione come la Sicilia che produce molto più frumento di quanto ne possa consumare. I nostri agricoltori nutrono molte preoccupazioni sulla qualità e sulla possibile presenza di sostanze nocive in tali frumenti esteri, oltre che sulla possibilità che questi i possano essere rivenduti come grano siciliano o utilizzati dalle industrie di trasformazione al posto del prodotto locale. Questo modificherebbe l' alto standard qualitativo della offerta siciliana con gravissime ripercussioni negative». Grillo Morassutti, a nome degli agricoltori di Siciliani verso la Costituente, chiede al governo regionale di rendere pubblici i soggetti che importano questi frumenti, in maniera da poterne seguire la utilizzazione evitando che possano, nel corso della filiera, essere venduti come frumento siciliano. «Al **porto di Catania** - conclude - è organizzato un presidio a difesa e a tutela della Sicilia».



La Sicilia (ed. Siracusa)

Augusta

Protestano i lavoratori marittimi

Una delegazione della Snad si incatena vicino all' Inps

augusta. Una delegazione di lavoratori marittimi della Snad spa di **Augusta** (Società navigazione antincendio e disinquinamento) impresa che si occupa dell' attività di prevenzione antincendio nel **porto** di **Augusta** e in quello di Pozzallo, alla presenza delle rappresentanze sindacali Filt Cgil e Fit Cisl, giovedì ha protestato, incatenandosi, vicino alla sede Inps di Mazara del Vallo, quale sede competente, per la mancata corresponsione delle prestazioni previste dalla legge 104/92, concedi maternità e ritardi nella corresponsione dei trattamenti previsti per i periodi di malattia, indennità previste per malattie del figlio e altri benefici. Il mancato pagamento si protrae dall' anno 2015. La delegazione grazie anche all' intervento delle forze dell' ordine è stata ricevuta dal dirigente dell' Inps il quale sino alle 22 ha provveduto a sistemare la corresponsione delle somme pregresse. La Fit Cisl è intervenuta alla manifestazione spontanea che è stata inscenata nel comune del trapanese con la rsa Giuseppe Spinali e il coordinatore dei portuali di Siracusa Irio Perata. A. S.



Carico di melograno dalla Tunisia respinto al porto di Palermo

Carico di melograno. E' stato respinto un carico di Melograno, per circa 25.000 kg di prodotto, al porto di Palermo, risultato non conforme all' ingresso in territorio europeo per la presenza diffusa di organismi nocivi. A darne notizia l' Assessore regionale per l' Agricoltura Edy Bandiera. Carico di melograno, Edy Bandiera: "Sicurezza e controllo dei prodotti agroalimentari sono una priorità" Grazie al lavoro degli ispettori fitosanitari dell' Assessorato Agricoltura, il 20 gennaio scorso è stato ispezionato, presso il porto di Palermo, un trailer di melograni (*Punica granatum*) proveniente dalla Tunisia e corredato di certificazione fitosanitaria (cert. Fito . n° 0016200 del 17-gennaio 2020 del servizio fitosanitario della Tunisia). All' apertura del trailer in presenza dello spedizioniere doganale incaricato e dei funzionari della Agenzia delle Dogane, il carico di melograni, contenuti in 52 cassette per 25.000 kg netti, risultava non conforme all' ingresso in territorio europeo per la presenza diffusa di organismi nocivi. Alla luce di quanto rilevato, è stata immediatamente prodotta la documentazione atta al respingimento della partita di melograno e restituito il certificato fitosanitario Tunisino, che accompagnava la merce. "Continua quotidianamente l' attività del Governo Musumeci di controllo ai prodotti agricoli e agroalimentari in ingresso nel territorio siciliano - afferma l' Assessore per l' Agricoltura Edy Bandiera - Vigiliamo senza tregua ne sconti, nei porti, aeroporti, luoghi d' importazione e vendita, contro chi, per anni, ha lucrato sulla nostra salute e sulla nostra economia".



Bruxelles insiste i porti italiani paghino le tasse

ROMA L'esenzione fiscale concessa ai porti italiani costituisce un aiuto di Stato ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, del TFUE.». Lo scrive la Commissione Europea in un avviso pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale il 10 gennaio scorso, nel quale si dà comunicazione dell'avvio di una consultazione pubblica per raccogliere i pareri degli stakeholder. Sul tema il notiziario online dell'Autorità Portuale del Tirreno Settentrionale riporta quanto segue. La procedura si inserisce nell'ambito dell'indagine approfondita a carico dell'Italia avviata a novembre scorso sulla verifica dei presupposti di legittimità degli Aiuti di Stato concessi alle Autorità Portuali nostrane in termini di esenzione dal pagamento del reddito sulle imposte sulle società. Per l'UE la mancata assoggettazione delle **AdSP** italiane al pagamento dell'IRES comporta un vantaggio selettivo. Si tratterebbe di un «trattamento di favore idoneo a falsare la concorrenza e gli scambi intra-UE», si legge nel documento.



Incontro chiave a Bruxelles tra gli armatori e la finanza

ROMA Rappresentanti dello shipping e del mondo della finanza si sono incontrati a Bruxelles durante l'evento Ship&Finance, organizzato dall'ECSCA con il supporto dell'Expert Group, per discutere ed individuare soluzioni pratiche e concrete su obiettivi comuni, consentendo all'industria armatoriale europea di affrontare le prossime sfide e cogliere le opportunità, mantenendo il suo impegno di contribuire ad uno sviluppo sostenibile. Nel corso del dibattito, Fabrizio Vettosi, consigliere Confitarma e membro dell'Expert Group dell'ECSCA, ha evidenziato la necessità di affrontare la situazione con un approccio graduale (comprehensive approach) al fine di identificare meglio e con una metodologia scientifica i differenti aspetti del settore per valutare la sua sostenibilità. Infatti, occorre tener presente che la diversità tra i singoli segmenti dello shipping comporta una molteplicità di conseguenze anche in termini di modelli di business. Per esempio, l'applicazione delle misure IMO 2020, entrate in vigore il 1° gennaio scorso, stanno generando impatti diversi a seconda dei settori e delle aree geografiche, con il rischio di effetti, in termini di sostenibilità ambientale, uguali e contrari in alcuni casi. Fabrizio

Vettosi ha anche evidenziato l'esigenza di un approccio unitario alla tematica da parte delle organizzazioni del settore, sia nell'ambito delle singole associazioni nazionali sia nel loro coordinamento con ECSCA e IMO, evitando di lasciare spazio ad iniziative private che potrebbero solo alimentare singole lobby di interesse (per esempio Poseidon Principles). Successivamente, il consigliere Vettosi ha riepilogato il lavoro svolto da ECSCA in questi anni e in particolare negli ultimi mesi, guardando in modo ottimistico alla progressiva entrata in vigore di Basel IV che non ha portato aggravii per lo shipping. In particolare, attraverso le ultime due consultazioni di gennaio e settembre 2019, lo shipping europeo ha reiterato alcune richieste specifiche. ECSCA ha anche lavorato alla definizione della Taxonomy che per lo shipping sarà definita dal Technical Expert Group on Sustainable Finance (TEG) della Commissione europea nel corrente semestre ha concluso Fabrizio Vettosi e che, come auspichiamo, servirà a definire lo shipping molto più green anziché brown. Tra gli altri hanno partecipato all'evento: Christos Gortsos (UGS e former deputy della Greek Banking Association), Gonzalo Gasos (managing director della European Banking Federation), Gonzague Archambeaud (ceo Louis Dreyfus Armateurs), Ludovic Saverys (cfo di CMB e board member di Euronav), oltre ad altri rappresentanti della DG Fisma, TEG of EC, Danish Shipping, Skibs Credit. Il Panel è stato moderato da Marjolein Van Noort (deputy MD di KVN Dutch Shipowners Association).



La classifica dei porti italiani nel 2019 i transiti su Suez e i cinesi in Myanmar

LIVORNO Nella classifica per porti (ovvero quelli con più di un terminal operator in attività), resta fermo il tandem di testa: Genova (stabile, +0,1%) e La Spezia (perdita, -5,2%) sono inossidabili nelle loro posizioni consuete al primo e secondo posto, assommando, come accoppiamento ligure, oltre 4,1 milioni di TEUs, circa il 40% del traffico nazionale. Ce lo sottolinea, con gli altri appunti che seguono, il maritime consultant Angelo Roma, sempre molto attento ai dati forniti dagli organi ufficiali a livello internazionale. Da notare che il totale genovese è dato dalla sommatoria dei cinque terminalisti privati da cui ha avuto informazioni Ship2Shore sottolinea Angelo Roma mentre quello spezzino è il dato ufficiale dell'AdSP del Mar Ligure Orientale (al netto di Marina di Carrara, ovviamente), mentre la somma tra LSCT e TDG dà un totale sensibilmente superiore: 1.441.358 TEUs per una perdita più contenuta (-2,9%). Nel frattempo, Trieste per la prima volta si prende la medaglia di bronzo (+8,2%) a scapito di Livorno, che pure è cresciuta (+3,9%), entrambi gli scali hanno sfiorato quota 800mila TEUs. *Altro tema: sempre più vicine al 50% del totale la quota di mercato delle imprese ferroviarie cargo private in Italia. Secondo i dati diffusi dall'associazione di settore Fercargo, aderente a Confetra, il traffico ferroviario merci in Italia nel 2019 è stato di 49 milioni di Treno-Km, rispetto ai 47,4 milioni del 2018. Le società iscritte a Fercargo ne avrebbero prodotto 24 milioni, oltre l'8% in più rispetto ai 22,2 milioni del 2018. *Ancora: 2019, per la prima volta, il volume delle merci transitate nel canale di Suez ha superato il miliardo di tonnellate. Nell'intero 2019 le 18.800 navi che hanno attraversato la via d'acqua egiziana trasportavano globalmente un totale record di 10,3 miliardi di tonnellate di merci, con un rialzo del +4,9% sul 2018 (quando era stato segnato il precedente record). Nel 2019 anche il solo volume di carichi imbarcati sulle navi che sono transitate nella direzione Nord-Sud ha segnato un nuovo picco storico essendosi attestato a 572,3 milioni di tonnellate (+9,1% sul 2018). E un nuovo record, pari a quasi 458,9 milioni di tonnellate, è stato anche quello delle merci sulle navi transitate nella direzione sud-nord, totale che risulta essere di sole 33mila tonnellate superiore a quello del 2018 quando era stato stabilito il precedente record. I più consistenti volumi di carichi imbarcati sulle navi transitate lo scorso anno nella direzione nord-sud risultano essere costituiti da merci containerizzate con 256,3 milioni di tonnellate (+4,1%), petrolio grezzo con 59,1 milioni di tonnellate (+26,1%), cereali con 53,0 milioni di tonnellate (+3,9%), minerali e metalli con 48,7 milioni di tonnellate (+47,6%), carburanti con 27,5 milioni di tonnellate (-9,5%), carbone e coke con 24,9 milioni di tonnellate (+18,8%), fertilizzanti con 16,8 milioni di tonnellate (+11,4%), nafta con 15,1 milioni di tonnellate (+9,4%), prodotti in metallo con 10,6 milioni di tonnellate (+8,6%), gas naturale liquefatto con 8,1 milioni di tonnellate (-14,6%), prodotti chimici con 7,9 milioni di tonnellate (+0,1%), semi oleosi con 5,9 milioni di tonnellate (+16,5%), benzine con 5,5 milioni di tonnellate (-16,6%) e gas di petrolio liquefatto con 5,1 milioni di tonnellate (+40,6%). *Un nuovo porto di acque profonde (deep sea port) costituirà il nucleo di un nuovo partenariato economico tra Cina e Myanmar dopo che i due paesi hanno concluso una serie di accordi infrastrutturali nell'ambito della Belt and Road Initiative (BRI). Secondo i rapporti internazionali chiarisce ancora Angelo Roma le due parti hanno concordato di sviluppare una Zona Economica Speciale (ZES) a Kyaukpyu nello stato di Rakhine in Myanmar, che ruoterà attorno al nuovo porto. Ulteriori rapporti affermano che il porto sarà sviluppato da un consorzio guidato dalla società statale CITIC. L'obiettivo del piano è di ringiovanire la regione e collegarla alle principali rotte di navigazione che a loro volta vedranno importare ed esportare energia e merci, in



particolare dal Medio Oriente e dall'Africa. La regione è



La Gazzetta Marittima

Focus

già sede di due gasdotti attraverso i quali il petrolio prodotto in Myanmar viene consegnato ed esportato in Cina. È uno dei 33 accordi firmati tra Cina e Myanmar che comprende il corridoio economico Cina-Myanmar durante la visita di stato di due giorni di Xi Jinping, il primo di un leader cinese in 19 anni. Il BRI è il piano di Pechino di ridisegnare l'economia globale e prevede la costruzione di porti, ferrovie, strade e molto altro in Asia ed Europa. Si stima che costino un trilione di dollari.