



**Estratto Rassegna Stampa Assoporti
lunedì, 27 gennaio 2020**



Prime Pagine

27/01/2020	Affari & Finanza	5
<hr/>		
27/01/2020	Il Foglio	6
<hr/>		
27/01/2020	Il Giornale	7
<hr/>		
27/01/2020	Il Giorno	8
<hr/>		
27/01/2020	Il Mattino	9
<hr/>		
27/01/2020	Il Messaggero	10
<hr/>		
27/01/2020	Il Resto del Carlino	11
<hr/>		
27/01/2020	Il Secolo XIX	12
<hr/>		
27/01/2020	Il Sole 24 Ore	13
<hr/>		
27/01/2020	Italia Oggi Sette	14
<hr/>		
27/01/2020	La Nazione	15
<hr/>		
27/01/2020	La Repubblica	16
<hr/>		
27/01/2020	La Stampa	17
<hr/>		
27/01/2020	L'Economia del Corriere della Sera	18
<hr/>		

Primo Piano

27/01/2020	Il Secolo XIX Pagina 12	19
<hr/>		
Tagli alla spesa sui moli, Assoporti all' attacco: «Solo una complicazione»		
27/01/2020	Il Piccolo Pagina 15	20
<hr/>		
La tassa sui porti e la partita con l' Ue		
27/01/2020	La Verità Pagina 5	21
<hr/>		
Dopo le banche, l' Ue punta a tartassare i nostri porti		
26/01/2020	Huffington Post	23
<hr/>		
Bruxelles vuole tassare i porti italiani e aprire la strada alle privatizzazioni		
26/01/2020	The Medi Telegraph	27
<hr/>		
Porti italiani, è l' ora della spending review		

Venezia

27/01/2020	Il Gazzettino Pagina 25	28
<hr/>		
Musolino: il terminal a Isola Verde nel futuro del Porto		

27/01/2020	Il Gazzettino Pagina 30	ELISIO TREVISAN	29
<hr/>			
27/01/2020	Il Gazzettino Pagina 54		30
<hr/>			
Il Cmp Venice Night Trail è già sold out: 4000 in gara			

Savona, Vado

27/01/2020	La Stampa (ed. Savona) Pagina 44		31
<hr/>			
27/01/2020	Il Secolo XIX (ed. Imperia) Pagina 21		32
<hr/>			
A Fincosit i lavori per la diga Cuneo: «La gara grazie ad Anac»			
26/01/2020	Il Vostro Giornale		33
<hr/>			
Rifacimento della diga, Vivere Vado: "Grazie a Italia Nostra 'risparmiati' 10 milioni di euro"			
27/01/2020	La Stampa (ed. Savona) Pagina 44		34
<hr/>			
Via Gramsci, pronto ad accendersi il semaforo intelligente anti-code			

Genova, Voltri

27/01/2020	La Repubblica (ed. Genova) Pagina 9		35
<hr/>			
Autonomia portuale Liguria fatti sentire			
26/01/2020	Ansa		37
<hr/>			
Navi armi, mobilitazione portuali Genova			
26/01/2020	Genova24		38
<hr/>			
Porto di Genova, torna la nave delle armi: appello dei portuali per una mobilitazione cittadina fotogallery			
26/01/2020	PrimoCanale.it		39
<hr/>			
Nave delle armi a Genova, i portuali lanciano la mobilitazione per il 12 febbraio			
26/01/2020	The Medi Telegraph		40
<hr/>			
Frutta: la domanda cresce, l' export dell' Italia no			

Piombino, Isola d' Elba

27/01/2020	Il Tirreno (ed. Piombino-Elba) Pagina 11		41
<hr/>			
Entro metà marzo l' esito del bando per gli insediamenti sulle banchine			
27/01/2020	Il Tirreno (ed. Piombino-Elba) Pagina 11		43
<hr/>			
Lotti 398 ed Ex Elettra, interrogazione dei 5 stelle			

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

27/01/2020	Corriere Adriatico Pagina 3		44
<hr/>			
A quando il passante del porto? Ancora quattro anni di pazienza			
27/01/2020	Corriere Adriatico Pagina 3		46
<hr/>			
Sindaco al Mit il 12 febbraio			
27/01/2020	Corriere Adriatico Pagina 9		47
<hr/>			
Maxi-ruota, ultimi giri nella nebbia «Grazie Ancona, torneremo ancora»			

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

27/01/2020	Il Messaggero (ed. Viterbo) Pagina 25		48
<hr/>			
I crocieristi di Civitavecchia nel Viterbese: il progetto c' è			

Salerno

27/01/2020	Il Mattino (ed. Salerno) Pagina 15	<i>Diletta Turco</i>	49
<hr/>			
27/01/2020	Il Mattino (ed. Salerno) Pagina 17	<i>Diletta Turco</i>	50
<hr/>			
27/01/2020	Il Mattino (ed. Salerno) Pagina 15		52
<hr/>			
27/01/2020	Il Mattino (ed. Salerno) Pagina 17		53
<hr/>			
27/01/2020	Il Mattino (ed. Salerno) Pagina 17		54
<hr/>			
27/01/2020	Il Roma Pagina 7		55
<hr/>			
26/01/2020	Salerno Today		56
<hr/>			
27/01/2020	Sea Reporter		57
<hr/>			

Brindisi

27/01/2020	Quotidiano di Puglia (ed. Brindisi) Pagina 6	<i>FRANCESCO TRINCHERA</i>	58
<hr/>			
27/01/2020	Quotidiano di Puglia (ed. Brindisi) Pagina 9		59
<hr/>			
26/01/2020	Brindisi Report		60
<hr/>			

Messina, Milazzo, Tremestieri

27/01/2020	Gazzetta del Sud Pagina 13		61
<hr/>			

Focus

27/01/2020	Affari & Finanza Pagina 26		63
<hr/>			

Rep
A&F
 Affari&Finanza

L'economia Usa

Il trionfo della Trumponomics (ma non è tutto merito di Trump)
FEDERICO RAMPINI + pagina 4

L'intervista

Cucinelli: "Ecco la mia ricetta per rilanciare la crescita in Italia"
SARA BENNEWITZ + pagina 8

Settimanale allegato a
la Repubblica

Anno 35 - n° 4
 Lunedì, 27 gennaio 2020

I conti pubblici

Cuneo fiscale lontano dalla media Ue vanno tagliati almeno altri 4 miliardi
MARCO RUFFOLO + pagina 10

Le assicurazioni

Le Generali e la strategia delle micro-acquisizioni in Europa
ANDREA GRECO + pagina 20

Circo Massimo

MASSIMO GIANNINI

LA TRAPPOLA DELLA DENATALITÀ

Siamo un Paese per vecchi, ok. L'abbiamo detto, scritto, vissuto, mutuando e distortendo la formula dal capolavoro di Cormac McCarthy. Ma quanto ci costa oggi? E soprattutto quanto ci costerà, in futuro? Come ai tempi di Keynes, che nel 1937 dedicò al tema una delle sue visionarie "letture", le conseguenze economiche della crisi demografica e del crollo delle nascite sono tornate al centro del dibattito in tutto l'Occidente. Ed è un bene, perché al di là di ogni considerazione morale e culturale la sindrome delle culle vuote rischia di essere davvero il "coronavirus" fatale per la salute delle grandi democrazie industriali.

continua a pagina 12 +

Il mercato

ALESSANDRO PENATI

PALLA IN AVANTI E TUTTI CONTENTI

La caduta dell'attività manifatturiera nel mondo, innescata dalle guerre commerciali di Trump, si è arrestata, ma resta a livelli di contrazione. La quota di Pil destinata agli investimenti è ovunque in discesa. Sulla Cina, oltre al consolidato trend di rallentamento della crescita, pesa l'incognita del coronavirus. I prestiti alle imprese si contraggono in Europa nonostante i tassi negativi. Eppure sui mercati Borsa ai massimi e spread di credito ai minimi. La ragione principale sta nella svolta espansiva impressa da Federal Reserve (Fed) e Bce a partire dallo scorso autunno.

continua a pagina 5 +

Airbnb, tanti soldi poche tasse



SHUTTERSTOCK/INTI

ETTORE LIVINI, MILANO

Oltre 450 mila case in offerta, 11,5 milioni di turisti all'anno, un giro d'affari intorno a 2 miliardi di euro. Ormai la società degli affitti brevi vale l'11% del fatturato dell'ospitalità italiana. Ma il Fisco raccoglie solo le briciole

Il ciclone Airbnb riscrive la mappa del turismo italiano e fa esplodere anche nel Belpaese le polemiche (fiscali e sociali) che accompagnano il boom della piattaforma di affitti brevi. I numeri sono impressionanti: il gruppo Usa è sbarcato timidamente nella Penisola nel 2011 con un'offerta di 10 mila appartamenti. Oggi in catalogo ne ha 459 mila, quasi la metà delle camere di hotel in vendita in Italia. Agli esordi muoveva qualche milione di euro e una sparuta pattuglia di turisti-pionieri. Nel 2019 ha ospitato in Italia 11,5 milioni di persone (il 78% stranieri), il 22% più dell'anno precedente, per una cifra pari a 2 miliardi di euro. Il doppio degli incassi delle prime dieci catene alberghiere, l'11% del fatturato di tutto il settore e una cifra che fa della società di San Francisco il numero uno delle vacanze in Italia. L'unica cosa che è cambiata poco sono stati i versamenti all'Erario, che di questa pioggia d'oro ha raccolto le briciole: Airbnb Italy ha pagato in tutto 400 mila euro di tasse al Fisco italiano tra il 2012 e il 2017, cifra salita a 6 milioni - arretrati compresi - nel 2018 dopo un confronto serrato con l'Agenzia delle entrate.

continua a pagina 2 +

Il commento

Le regole per arginare i giganti del web

SERGIO RIZZO

Non potrebbe esserci errore peggiore che ridurre la faccenda Airbnb a una pura questione di natura fiscale. Perché le implicazioni sono decisamente più pesanti.

continua a pagina 13 +

IL TUO ASSET MANAGER, IL TUO PARTNER DI FIDUCIA.

amundi.com

Amundi Asset Management, "société par actions simplifiée" (SAS) di diritto francese con capitale di €1.086.262.605, società di gestione di portafoglio autorizzata dall'AMF con il n° GP 04000036 - Sede legale: 90 boulevard Pasteur - 75015 Parigi - Francia - 437 574 452 RCS Paris. I WALK*



La fiducia va meritata

Amundi
 ASSET MANAGEMENT

IL FOGLIO



Il pensiero dominante
Scuare nel provvisorio alla ricerca del definitivo
 di Mattia Ferraresi
Tutti i martedì nell'inserto

Il pensiero dominante
Scuare nel provvisorio alla ricerca del definitivo
 di Mattia Ferraresi
Tutti i martedì nell'inserto

Redazione e Amministrazione: Via Vittor Pisani 19 - 20124 Milano, Tel. 06 58900.1 Sped. in Abb. Postale - DL 353/2003 Conv. L. 46/2004 Art. 1, c. 1, DBC MILANO

ANNO XXV NUMERO 22

DIRETTORE CLAUDIO CERASA

LUNEDÌ 27 GENNAIO 2020 - € 1,80



Indizi utili per capire se ora il governo farà o no la fine di uno yogurt

Guardare alle mosse di Renzi e del Cav. Perché, oltre che sul risultato del voto di ieri, il futuro di Salvini e del governo si gioca su un asse di stabilità che parte dalla Leopolda e arriva fino ad Arcore

Nel momento in cui questo giornale va in stampa non conosciamo ancora l'esito finale del doppio voto regionale ma sappiamo bene che a uno sguardo attento basteranno alcuni piccoli indizi per comprendere quanto i risultati di ieri impatteranno davvero sul futuro del governo. Al di là dei toni roboanti che sentirete uscire stamattina dalle bocche dei vincenti, il partito che oggi ha in mano le chiavi della legislatura non è né quello di Nicola Zingaretti né quello di Matteo Salvini. Certo: un'affermazione di Salvini in una o in due regioni o una resistenza del Pd di Zingaretti avrebbero l'effetto di indebolire l'avversario. Ma per quanto possa essere difficile da credere, da oggi chi avrà le leve per spostare da una parte o dall'altra il destino e il cerino della legislatura sarà il partito quasi inesistente dal punto di vista elettorale ma molto esistente dal punto di vista parlamentare guidato da Matteo Renzi. In caso di doppia vittoria di Matteo Salvini, scenario che mentre state leggendo questo pezzo vi sarà chiaro se si sia realizzato oppure no, la Lega avrebbe tutto il diritto di chiedere di andare alle elezioni e, come si dice, di "restituire la parola al popolo". Ma per realizzare il suo sogno il leader della Lega avrebbe solo una strada da percorrere: strappare alla maggioranza un numero di parlamentari tale da togliere a Pd e M5s la maggioranza quantomeno al Senato. (segue a pagina quattro)

Dai megafoni ai citofoni un salto senza garanzie

Elogio dello status quo. Anche le turbolenze degli anni Sessanta finirono in riforma politica. Mentre la tendenza di cambiamento che si esprime oggi nella rivolta delle classi medie genera insicurezza democratica

Ora che è in pericolo un po' dovunque, assalito con veemenza da quello strano animale che è il popolo nella versione dei populisti, lo status quo rifugge in tutta la sua potente geometria di bellezza. Ora che risorge il fascista europeo mai tramontato, il qualunquista soddisfatto di sé, l'antisemitismo per istinto, il bottegaio che diventa soggetto di valori, e si fanno sotto con strepito violento altri movimenti aggressivi dall'Emilia alla Polonia, sotto l'usbergo accattivante di Trump Putin e diversi uomini forti, ora si vede che cosa sia stata per decenni la geometria della pace, lo status quo protetto e garantito dalle élite risorse dopo la catastrofe del 1945, dopo l'inaudita stagione di carneficine e disvalori totalitari del Novecento. Ora che suonano al citofono, grande idea perversa della Bestia, è il momento di riandare alla più celebre e breve e chiara definizione di democrazia liberale: quel sistema in cui "quando suonano alla porta sei sicuro che è il latte". Un commentatore sociale come Dario Di Vico, conoscitore della sociologia economica del paese, ci spiega cosa sia il corpaceo intermedio alla base del "popolo che sente e non pensa". Un commentatore politologico come il liberale per Salvini, Giovanni Orsina, ci spiega quali siano le basi politiche della pulsione di cambiamento incarnata dai sovranisti. (segue a pagina quattro)



LA MEMORIA VIVA DELL'EUROPA

Cacciati e uccisi dagli islamisti in Francia, non "graditi" in parte della Germania, costretti a chiudere le comunità a causa dei neonazisti in Svezia. Nel continente che deve loro tanto, ma che fu anche teatro della Shoah, hanno ancora un futuro gli ebrei? Storie e silenzi. Un'inchiesta e un libro

di Giulio Meotti

La prima comunità ebraica in Europa si è sciolta a causa delle minacce. Si tratta di Umeå, nella Svezia settentrionale, dissolta a causa di gruppi neonazisti e islamisti. "È un duro colpo. Sono molto triste per questo, e ho anche pianto", ha detto Carinne Sjöberg, la politica liberale che ha presieduto la comunità ebraica fino alla dissoluzione. "In qualche modo, sembra che abbiamo perso". Samuel Sandler, un ingegnere aeronautico e capo della comunità ebraica di Versailles che ha perso il figlio e i nipoti nella strage di Tolosa, ha annunciato così agli amici la richiesta di registrazione della sinagoga nell'elenco dei monumenti nazionali: "La nostra comunità sarà scomparsa tra ventitrent'anni. Non voglio che la nostra sinagoga venga distrutta o, peggio, usata per scopi

illegittimi". La città di Nizza è stata un paradiso per gli ebrei per quasi mille anni. Fino a quindici anni fa ospitava la quarta più grande comunità ebraica in Francia, con 20 mila membri. Ora questa comunità sta morendo, letteralmente. L'anno scorso, per la prima volta dalla Seconda guerra mondiale, il Consistoire francese, organizzazione che fornisce servizi agli ebrei ortodossi, ha stimato che la popolazione ebraica di Nizza era scesa sotto i 3.000. La metà dei membri della comunità ebraica nella città di Grenoble, nella Francia sudorientale, è già partita a causa dell'antisemitismo, come ha rivelato il rabbino Nissim Sultan: "È un fenomeno inquietante, iniziato circa 15 anni fa. Le persone che costituiscono il nucleo della nostra comunità se ne sono andate, comprese le giovani famiglie con bambini e pensionati". La comunità ebraica danese ha perso il 25 per cento dei membri registrati

negli ultimi 15 anni, anche a causa dell'antisemitismo, ha detto il presidente Finn Schwarz: "Per i giovani che stanno riflettendo su come vivere le proprie vite, è naturalmente allettante scegliere di vivere in Israele o negli Stati Uniti, dove essere ebreo non è considerato qualcosa di negativo". In Germania, il rabbino Daniel Alter è stato picchiato per strada sotto gli occhi della figlia, dopo che un gruppo di giovani gli aveva chiesto: "Sei ebreo?". Figlio di un sopravvissuto alla Shoah, Alter è uno dei primi tre rabbini ordinati in Germania dal 1942, quando il Collegio di studi ebraici di Berlino fu distrutto dalla Gestapo. "Non portate la kippah in pubblico", ha detto agli ebrei il commissario del governo tedesco delegato alla lotta all'antisemitismo, Felix Klein. Un governo europeo per la prima volta ha invitato gli ebrei a diventare invisibili, a non portare i segni della cultura e della fede.

La missione principale di Adolf Hitler era quella di rendere la Germania, e tutta l'Europa, jüdenrein, "senza ebrei". Nell'ottobre del 1941 persino il minuscolo Lussemburgo fu dichiarato jüdenrein. Il campo di sterminio di Auschwitz-Birkenau fu costruito per liberare l'Europa dagli ebrei. Vi arrivarono da ogni parte del continente, dalla Grecia ai Pirenei. I nazisti sterminarono 15.000 ebrei al giorno. Ottant'anni dopo, la vita ebraica è di nuovo presente in Europa ed esistono cospicue comunità in Francia, in Inghilterra e in Germania. Eppure, quasi inesorabilmente, in Europa è come se si stesse realizzando con altri mezzi la visione nazista. E oggi ci si domanda se il futuro non sia di nuovo un' "Europa senza ebrei". "Gli ebrei non sono il motore della società europea né della cultura, che rimane sempre quella della maggioranza, ma ne sono un carburante, o meglio, sono come la nitroglicerina che potenzia il motore" ci spiega il rabbino capo di Trieste, Eliahu Alexander Meloni. "Ogni volta che gli ebrei sono espulsi si perde questo potenziamento e si perde dinamismo e iniziativa, con la conseguenza di una fase di declino o di stagnazione. (segue a pagina due)

Giulio Meotti lavora al Foglio dal 2003. Fra i suoi libri, "La fine dell'Europa" (Cantagalli, 2016), "Premio Capri 2017", e "La tomba di Dio" (Cantagalli, 2019) sui cristiani perseguitati.

Le regionali ci dicono cosa manca per archiviare l'epoca del bipolarismo populista

Una strada c'è ma non si vede. Anzi, un'autostrada. Sulla quale si apre, nella stagione proporzionalista, lo spazio per una forza che spezza la polarizzazione del quadro politico. Angelo Panebianco la chiama idea

di ALESSANDRO BARBANO

di Centro. Molti, troppi la raccontano a propria immagine e somiglianza. Il problema non è quello di darle un nome, o un leader. Ma piuttosto di capire se questo spazio intuito, e non definito, esista per davvero. E come trovarlo. L'editorialista del Corriere della Sera ci arriva con un processo logico che poggia su alcuni dati

di esperienza. Il primo: l'esperimento maggioritario, lungo un quarto di secolo, è fallito perché riguardò solo la legge elettorale e non anche un assetto costituzionale coerente. Secondo: dopo la sentenza della Consulta che ha bocciato il referendum della Lega, non sarà possibile, per chissà quante generazioni, cambiare la Costituzione della Repubblica. Terzo: a questo punto non resta che affidarsi all'equilibrio instabile garantito da un partito di centro dal largo seguito elettorale, che si allei ora di qua e ora di là, dando un baricentro alla democrazia acefala, ma condannandola al trasformismo. Proviamo a partire dall'ipotesi che le coordinate in-

dicate da Panebianco siano corrette. E chiediamoci perché, se lo spazio al centro c'è, al netto dei tentativi di Renzi, Calenda e altri aspiranti leader, nessuno ancora sembra in grado di occuparlo e farlo suo. La prima risposta è che tanto la maggioranza quanto l'opposizione condividono, pur confliggendo, una strategia di stabilizzazione in chiave bipolare. La prima intende perseguirla attraverso la prosecuzione della legislatura, la seconda riportando il Paese al voto. Fino a questo momento l'alleanza giallorossa ha prevalso, perché è riuscita a trasformare alcune sue debolezze strutturali in ragioni di durata. (segue nell'inserto I)





il Giornale



LUNEDÌ 27 GENNAIO 2020

DAL 1974 CONTRO IL CORO

Quotidiano diretto da ALESSANDRO SALLUSTI

Anno XL - Numero 4 - 1.50 euro*

www.ilgiornale.it
ISSN 1120-88306

ELEZIONI REGIONALI

Grillini affumicati

Le sardine si mangiano i Cinque Stelle Stop per Salvini, il Pd tiene l'Emilia-Romagna Calabria, trionfo del Centrodestra

di Alessandro Sallusti

Secondo le prime proiezioni, sempre pericolose a scrutinio in corso, tra centrodestra e sinistra sarebbe finita pari e patta, con la Calabria che passa facile ai primi e l'Emilia Romagna che dovrebbe restare nelle mani del candidato uscente del Pd. Scompaiono di fatto - e questo è già un dato assodato - i grillini che continuano nella loro caduta libera e i cui elettori probabilmente in Emilia-Romagna sono andati in soccorso del candidato Pd, per provare a sbarrare la strada a Salvini.

L'attesa spallata allo storico feudo rosso non sarebbe quindi andata a segno ma mai il Centrodestra era stato così alto nella regione più rossa d'Italia. Conte ieri sera ha tirato un sospiro di sollievo, in caso di un due a zero sicuro delle opposizioni nella notte avrebbe preparato gli scatoloni per lasciare Palazzo Chigi. Bonaccini quindi potrebbe avergli salvato la poltrona, ma la sua vita politica resta appesa a un filo. Il problema infatti ora si sposta a Roma dove il Pd, più prima che poi potrà, il problema del riequilibrio del governo oggi sbilanciato, nei numeri e nell'agenda, sui Cinque Stelle che le urne hanno definitivamente confermato essere diventato partito marginale nel Paese.

Le sardine hanno svuotato i grillini, come la Lega li svuotò alle scorse europee. Questa volta il bottino è stato consegnato al Pd, ma non gratis. Zingaretti ora dovrà infatti vedersela con loro e la vittoria in Emilia-Romagna diventerà un nuovo gigantesco problema per la sua debole classe dirigente.

Morale: se l'Emilia per la sinistra fosse davvero una pratica chiusa felicemente, altrettanto non si può dire per il governo, e non facciamoci ingannare dagli squilli di tromba che in tal caso oggi riecheggeranno in ogni tg. Il partito più consistente in Parlamento della maggioranza, i Cinque Stelle, è moribondo e in mano a una mezza figura quale è Vito Crimi, successore di un Luigi Di Maio che non vede l'ora di vendicarsi per essere stato messo fuori gioco dai suoi. Giuseppe Conte da oggi è quindi nelle mani di Zingaretti, cosa insopportabile per un altro azionista, quel Matteo Renzi che non può permettersi di stare al rimorchio del Pd pena l'estinzione del suo partitino.

La caduta dei Cinque Stelle - a prescindere dal vincitore - riporta la politica alla vecchia contrapposizione tra destra e sinistra. La gioiosa macchina da guerra di capitano Salvini - se nella notte i risultati saranno confermati - segnerebbe il suo primo passo falso. Ma su questo meglio aspettare i risultati definitivi, anche quello delle liste.

servizi da pagina 2 a pagina 8

IL VOTO

Proiezioni Rai

EMILIA-ROMAGNA

CALABRIA

Stefano Bonaccini
CENTROSINISTRA

Jole Santelli
CENTRODESTRA



50,2%

52,8%

Lucia Borgonzoni
CENTRODESTRA

Filippo Callipo
CENTROSINISTRA



44,6%

30,9%

Simone Benini
M5S

Francesco Aiello
M5S



3,6%

6,7%

RIPERCUSSIONI SUL GOVERNO

Quell'aiuto che ingabbia il Pd

di Adalberto Signore

La tornata elettorale di ieri - questo almeno raccontano i primi dati, quando è da poco scoccata la mezzanotte - pare consegnare allo scenario politico dei prossimi mesi un dato fattuale e uno psicologico. Il primo dice che

l'Emilia Romagna resta in mano al centrosinistra, mentre il centrodestra strarince in Calabria. Il secondo racconta un Pd che temeva di andare incontro a una débâcle che sarebbe passata alla storia, ma così non è stato.

a pagina 3

IOLE SANTELLI TRAVOLGE GLI AVVERSARI

Berlusconi: è il riscatto del Sud

di Pier Francesco Borgia

Si apre una fase nuova. Se la parola democrazia ha un senso, dovrà cambiare il governo restituendo la parola agli italiani prima possibile. Così il leader di Forza Italia, Silvio Berlusconi, in un collegamento telefonico

con il comitato elettorale di Jole Santelli, in Calabria. Il Cavaliere ha definito i Cinque Stelle «condannati all'irrelevanza». E sulla Calabria dice: «Può voltare pagina. Con la Santelli diventerà il simbolo del riscatto del Sud».

a pagina 7

NELL'ELICOTTERO PURE LA FIGLIA 13ENNE

Addio Kobe, gigante Nba Il basket perde la sua stella

Roberto Gotta e Valeria Robecco
alle pagine 25 e 29



POLEMICA SULLE PAROLE DI BONAFEDE

Innocenti in carcere, Gaia Tortora: Travaglio vaffa...

di Luca Fazzo

Scrive Marco Travaglio sul *Fatto quotidiano* di ieri: «Gli errori giudiziari più diffusi non sono gli arresti e le condanne di innocenti: sono le scarcerazioni e le assoluzioni dei colpevoli». È un intervento a gamba tesa nel dibattito intorno ai temi della giustizia, che si è fatto rovente dopo l'entrata in vigore della legge che cancella la prescrizione. Finora, anche chi difendeva la nuova legge ammetteva che in Italia ci sono vittime della malgiustizia,

gente arrestata e condannata senza avere fatto nulla. Invece l'altro ieri il ministro Alfonso Bonafede sfodera in tv la sua teoria secondo cui «gli innocenti non finiscono in carcere». È una falsità smentita da centinaia di casi, a volte clamorosi. Così Travaglio deve soccorrere il ministro e argomentare la tesi. E comunque,

aggiunge il giornalista, «non c'è nulla di scandaloso se un presunto innocente è in carcere». La sparata è così grossa che anche una persona pacata come Gaia Tortora, figlia del presentatore sbattuto in galera senza prove nel 1983, decide che la misura è colma: «Finora ho sopportato e sono stata una signora. Ora basta. Travaglio... ma vaffan...».

con Sgarbi a pagina 9



*IN ITALIA, FATTE SALVE ECCEZIONI TERRITORIALI (VEDI GERENZA) STABILITE IN UN ACCORDO CON IL TRIBUNALE DI TORINO, IL 27 GENNAIO 2020, IL TRIBUNALE DI TORINO HA RITENUTO IL TRIBUNALE DI TORINO

IL PIÙ VENDUTO IN FARMACIA

Prostamol

NON HAI PIÙ SCUSE

SCOPRI DI PIÙ SU BENESSEREURINARIO.IT

IL GIORNO

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

del lunedì

LUNEDÌ 27 gennaio 2020
1,50 Euro*

Nazionale

FONDATA NEL 1956
www.ilgiorno.it



Malpensa si attrezza. Milano, insulti a un calciatore cinese: «Sei infetto»

Virus, stop al Capodanno Attesi altri 4mila malati

Broggio, Farruggia, Formenti, Giorgi e Zambon da pagina 12 a pagina 15



EMILIA CONTESA ALL'ULTIMO VOTO

Primo Exit: il governatore uscente Bonaccini in testa, la leghista Borgonzoni staccata di poco
Vola l'affluenza, esultano le Sardine. In Calabria non c'è storia: l'azzurra Santelli batte Callipo

Servizi
da pagina 2 a pagina 9



BONACCINI (Centrosinistra)
47-51%



BORGONZONI (Centrodestra)
44-48%

1° Exit poll Opinio Italia per la Rai

DALLA CITTÀ

Milano, la sentenza

I vertici a San Siro e la pianificazione Così uccide la 'ndrangheta

Palma nelle Cronache

Milano, doppio colpo

Nel Quadrilatero facoltosi turisti nel mirino dei ladri

Servizio nelle Cronache

Milano, il sequestro

Ha troppi gioielli rispetto al reddito: finisce nei guai

Consani nelle Cronache



Campionissimo del basket cresciuto in Italia Addio a Bryant, mito Nba Lo schianto in elicottero

Gallo e A. Costa alle pagine 10 e 11



Contro il Cagliari 1-1. E il Napoli batte la Juve 2-1 Inter, pareggio e rabbia Lautaro espulso al 93'

Checchi, Todisco e commenti di Mola e Tassi nel Qs



Prostamol
Integratore alimentare a base di Sereno Repens che combatte il rischio di infertilità della prostata e delle vie urinarie.
30 capsule in vetro
A. MENARINI
E NON HAI PIÙ SCUSE

IL PIÙ VENDUTO IN FARMACIA*
SCOPRI DI PIÙ SU BENESSEREURINARIO.IT

* Fonte: Mercato Integratori Alimentari a base di Sereno Repens, dati IQVIA, Ultimo Anno Mobile Novembre 2019





€ 1,20 ANNO CCXXVII - N° 26 ITALIA
SPEDIZIONE IN ABBONAMENTO POSTALE 45% - ART. 2, COM. 2018, L. 662/96

Fondato nel 1892



Lunedì 27 Gennaio 2020 •

Commenta le notizie su ilmattino.it

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

Il dibattito
Se l'Amica Geniale in tv riduce Napoli alla solita cartolina
Valerio Caprara a pag. 13



Lo sport in lutto
Precipita l'elicottero morto Kobe Bryant leggenda del basket
Cristiano Tarsia a pag. 43



Emilia, Bonaccini ferma Salvini

►La Regione resta al governatore Pd, Borgonzoni battuta. Zingaretti: «Grazie Sardine». Affluenza record Il tracollo dei CinqueStelle che finiscono sotto il 5%. In Calabria il trionfo di Jole Santelli di Forza Italia

L'analisi
MA IL GOVERNO DEVE COMUNQUE CAMBIARE PASSO

Alessandro Campi

Dopo gli exit poll, la conferma dalle proiezioni. In Emilia Romagna, con un significativo margine su Lucia Borgonzoni, ha vinto Stefano Bonaccini. In Calabria, con molto più scarto sul suo rivale Filippo Callipo, ha trionfato Jole Santelli. Se Salvini sperava di prendersi il Parco della Vittoria padano, deve accontentarsi del Vicolo Corto bruzio (dove vincente è peraltro una storica esponente del berlusconismo).

Continua a pag. 47

Il personaggio
LA ROCCAFORTE ROSSA SALVATA DA "STEFANONE"

Mario Ajello

«L'arroganza non paga», dice nella notte Stefano Bonaccini gustandosi la vittoria come una tagliatella ben meritata. «Salvini voleva "liberarci"? Ma noi siamo stati liberati 75 anni fa». Eppure si sentono gli scricchiolii del sistema dell'Emilia rossa che crolla. Se alla fine il "modello" social-comunista-dem che ha dominato più di un secolo si salverà, sia pure stentando e soffrendo come non mai, di sicuro c'è che il terremoto è in corso.

Continua a pag. 47

L'inchiesta a Napoli sul clan Contini
La camorra si fa anche i mutui indagati bancari e un notaio

Leandro Del Gaudio

Violenze e minacce - anche con un bimbo messo a penzolare all'esterno della ringhiera - che si consumano nel tentativo di rientrare in possesso di alcuni assegni ricevuti dalla coppia di genitori, a loro volta ritenuti responsabili di aver preso parte alla grande truffa dei mutui bancari. È l'ultima inchiesta sul clan Contini. È l'inchiesta sulla grande truffa dei mutui bancari, che consen-



te di riscontrare il punto di contatto tra esponenti della borghesia cittadina e soggetti legati alla camorra sanguinaria, quella delle faide per il racket e per le piazze di spaccio. In sintesi, oltre al boss Nicola Rullo, finiscono sotto accusa un direttore di banca, il titolare di una società immobiliare e un notaio, tutti coinvolti in un sistema finalizzato ad ottenere mutui di centinaia di migliaia di euro, con l'aggravante di aver favorito il clan Contini. In Cronaca

Regionali, in Emilia Romagna il pd Bonaccini ferma Salvini e resta governatore: battuta la Borgonzoni. Zingaretti ringrazia le Sardine. Tracollo MES: sono sotto il 5%. La Calabria alla Santelli di Forza Italia. **Canettieri, Calò, Di Giacomo e servizi da pag. 2 a 9**

Proiezioni Rai		ore 02:16	
EMILIA ROMAGNA		CALABRIA	
Stefano BONACCINI Centrosinistra	50,9%	Jole SANTELLI Centrodestra	52,9%
Lucia BORGONZONI Centrodestra	44,2%	Pippo CALLIPO Centrosinistra	30,8%
Simone BENINI Movimento 5Stelle	3,5%	Francesco AIELLO Movimento 5Stelle	6,7%

Intervista/1 Mastella
«C'è la svolta al Sud Salvini convince ma non ha dirigenti»

Generoso Picone a pag. 9

Intervista/2 Oddati
«Anche in Campania si deve ripartire dal presidente attuale»

Gigi Di Fiore a pag. 3

Il retroscena
Conte: «Il vero sconfitto è Matteo Subito la verifica»

Marco Conti

«Il risultato dell'Emilia Romagna non cambia l'agenda del governo», conferma Conte dopo i risultati in Emilia Romagna. Dirla ora dà il senso dello scampato pericolo ma anche della volontà di evitare che la parte vincente della maggioranza, Pd e Iv, la faccia da padrone. E ora accelera sulla verifica. Ciò che è certo, filtrava ieri notte da palazzo Chigi, è che «lo sconfitto è Salvini». A pag. 3

La notte magica Zielinski e un SuperInsigne: delirio al San Paolo



La riscossa

Il Napoli più bello: Juve e Sarri ko

Il Napoli più bello, sul campo e sugli spalti. I gol di Zielinski e Insigne fermano la capolista, Juve e Sarri ko. San Paolo in delirio. È la riscossa azzurra. E in tutta la città esplode la gioia dei tifosi.

Ciriello, Majorano, Taormina, Trieste e Ventre da pag. 26 a 31

Il punto
LA PARTITA PERFETTA ALLA RINGHIERA

Francesco De Luca a pag. 25

Le pagelle
È Demme il nuovo comandante Manolas, il gigante

Pino Taormina a pag. 27





Il Messaggero



€ 1,40* ANNO 142-N°26 ITALIA
Sped. in A.P. DL352/2003 conv. L.46/2004 art.1 c.1 DCB-RM

NAZIONALE



Lunedì 27 Gennaio 2020 • S. Angela Merici

IL MERIDIANO

Commenta le notizie su [ILMESSAGGERO.IT](https://www.ilmessaggero.it)

Il piano scuola
Cattedre vuote
assunzioni
a chiamata
per i prof
Lolacano a pag. 16



L'iniziativa
Papa Francesco
rilancia la Bibbia
e la regala
a Zaniolo e Zichichi
Giansoldati a pag. 15



Verso Sanremo
Irene Grandi:
«La mia canzone
un manifesto
per donne "sbagliate"»
Marzi a pag. 21



Il Messaggero
META!
[ilmessaggero.it/sport](https://www.ilmessaggero.it/sport)

Bonaccini davanti alla Lega

►Exit Poll: in Emilia Romagna il centrosinistra al 47-51%, la candidata di Salvini al 44-48%
Affluenza record e crollo M5S. In Calabria affermazione netta di Santelli (Fi) con il 49-53%

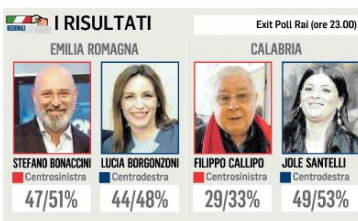
Errori da evitare
Per il governo
la necessità
di cambiare

Alessandro Campi

Stando ai primissimi exit poll, in Emilia Romagna è avanti Stefano Bonaccini. In Calabria, con molto più scarto, Jole Santelli. Se Salvini sperava di prendersi il Parco della Vittoria, rischia di doversi accontentare del Vico Corto (dove vincente sarebbe peraltro una candidata berlusconiana). Non sembrerebbe riuscita la spallata che doveva mandare a casa, oltre al socialismo appenninico al potere da decenni, anche il governo giallo-rosso al comando da pochi mesi. L'attesa per questo voto era grandissima, probabilmente eccessiva quanto ai suoi possibili effetti sulla politica nazionale. Lo dimostra l'affluenza alle urne. Nel 2014 (quando Bonaccini vinse per la prima volta) aveva toccato il minimo storico: solo il 37,7% degli aventi diritto era andato ai seggi, un misto di stanchezza e disaffezione incredibile in un territorio che da sempre gode d'un grande benessere collettivo e d'un radicato sentimento civico. Stavolta ha votato una quota vicina all'afflusso delle ultime europee: 67,3%.

Continua a pag. 11

ROMA Il centrosinistra avanti in Emilia Romagna, il centrodestra in Calabria. È l'esito dell'exit poll delle 23 del Consorzio Opinione Italia per la Rai relativo alle elezioni regionali. In Emilia Stefano Bonaccini (Centrosinistra) è dato tra il 47% e il 51%, mentre Lucia Borgonzoni (Centrodestra) tra il 44 e il 48 per cento. In Calabria Jole Santelli (Centrodestra) tra il 48 e il 53%, Pippo Callipo (Centrosinistra) tra il 29 e il 33%.
Acquaviti, Canettieri
Evangelisti, Gentili, Guasco e Pucci da pag. 2 a pag. 9



Il reportage
Il sistema rosso
alla prova
della scossone

dal nostro inviato
Mario Ajello

BOLIGNA
Si sentono gli stricchioli del sistema dell'Emilia rossa che crolla.
A pag. 6

Le prime mosse
Conte accelera:
ora la verifica
nella maggioranza

Marco Conti

Probabilmente Conte ripeterà che il risultato dell'Emilia Romagna non cambia l'agenda del governo.
A pag. 3

Due papere decidono il match: 1-1. La Lazio interrompe la corsa



Derby di Roma, il pareggio degli errori

Il pasticcio di Pau Lopez che propizia il gol di Acerbi, il pareggio della Lazio (foto EPA) Nello Sport

L'ultimo volo di Kobe

La leggenda del basket muore in elicottero

►Bryant aveva 41 anni, era cresciuto in Italia
Lo schianto in California, c'era anche la figlia

Flavio Pompetti

Kobe Bryant, la più grande stella del basket degli ultimi due decenni, è morto ieri in un incidente aereo a nord di Los Angeles. È precipitato a bordo di un elicottero con altre quattro persone a bordo, tutte decedute, tra cui la sua secondogenita Gianna Maria-Onore, di appena 13 anni.
Nello Sport
Ricci nello Sport

Il ritratto



Dal campo all'Oscar
Cordella nello Sport

Contagi, ecco le cautele
«Il virus si rafforza»
Piano per evacuare
gli italiani dalla Cina

ROMA La Farnesina ha provveduto ad allertarli tutti: la cinquantina di italiani che si trovano in questo momento a Wuhan avranno nei prossimi giorni la possibilità di essere evacuati dalla metropoli cinese assediata dal "coronavirus". Chi deciderà di andare, sarà trattato per 14 giorni in un ospedale cinese, per verificare che non abbia contratto il virus.

Cocco e Melina alle pag. 12 e 13

Buona Spesa, Italia!®

mdspa.it mdwebstore.it md-viaggi.it

LEGGI NOTIZIA
BRANNO

RIPARTENZA PER I PESCI

Buon giorno, Pesci! Avete iniziato l'anno (della riscossa) con Luna nel segno, che oggi ritorna in Pesci e si congiunge a Venere, transito della fortuna che riesce a sconfiggere anche la quadratura di Marte.

Chiarite le tante questioni sospese con ex soci e collaboratori (o con ex coniuge), subito dopo lanciatevi nelle nuove conquiste, nuovi affari. Avreste mai detto che vi sareste innamorati di lunedì? Auguri.

© RIPRODUZIONE RISERVATA
L'oroscopo all'interno

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



GIORNALE dell'EMILIA

il Resto del Carlino

del lunedì

LUNEDÌ 27 gennaio 2020
1,60 Euro

Nazionale

FONDATA NEL 1885
www.ilrestodelcarlino.it



Terremoto infinito nelle Marche

Viaggio tra chi resiste «Non fuggiamo da qui»

Gentili alle pagine 20 e 21



EMILIA CONTESA ALL'ULTIMO VOTO

Primo Exit: il governatore uscente Bonaccini in testa, la leghista Borgonzoni staccata di poco
Vola l'affluenza, esultano le Sardine. In Calabria non c'è storia: l'azzurra Santelli batte Callipo

Servizi
da pagina 2 a pagina 9



BONACCINI (Centrosinistra)
47-51%



BORGONZONI (Centrodestra)
44-48%

1° Exit poll Opinio Italia per la Rai

Rischio epidemia

Virus cinese, un piano per evacuare gli italiani dalla città infetta

Farruggia e Giorgi alle p. 12 e 13



LE FRONTIERE DELLA CHIESA

La svolta del Papa: «Leggete il Vangelo dal cellulare»

Fabrizio a pagina 19



Campionissimo del basket cresciuto in Italia Addio a Bryant, mito Nba Lo schianto in elicottero

Gallo e A. Costa alle pagine 10 e 11



Tornano in quattro. Amadeus: «Un colpaccio» Ricchi e Poveri a Sanremo Tutti insieme dopo 39 anni

Spinelli a pagina 27



Prostamol
Integratore alimentare a base di Sereno Repens che contribuisce a favorire la funzionalità della prostata e delle vie urinarie.
30 CAPSULE MIELE
A. MENARINI
N. verde 15.15.8

IL PIÙ VENDUTO IN FARMACIA*
SCOPRI DI PIÙ SU BENESSEREURINARIO.IT

E NON HAI PIÙ SCUSE

* Fonte: Mercato Integratori Alimentari a base di Sereno Repens, dati IQVIA, Ultimo Anno Mobile Novembre 2019



LUNEDÌ 27 GENNAIO 2020

IL SECOLO XIX

DEL LUNEDÌ

QUOTIDIANO FONDATAO NEL 1886 - EDIZIONE GENOVA

1,50€ con "ELLE" in Liguria, AL e AT - Anno CXXXIV - NUMERO 4, COMMA 20 / B. SPEDIZIONE ABB. POST. - GR. 50 - MANZONI & C.S.P.A. - Per la pubblicità su IL SECOLO XIX e RADIO 19 Tel. 010.5388.200 www.manzoniadvertising.it

SAMP, 0-0 CON IL SASSUOLO IN DIECI RANIERI: UN PUNTO È SEMPRE UTILE

BASSO, FRECCERO E GAMBARO / PAGINE 30-32

PRECIPITATO CON L'ELICOTTERO Addio a Kobe Bryant star globale del basket

VIBERTI / PAGINA 9

INDICE

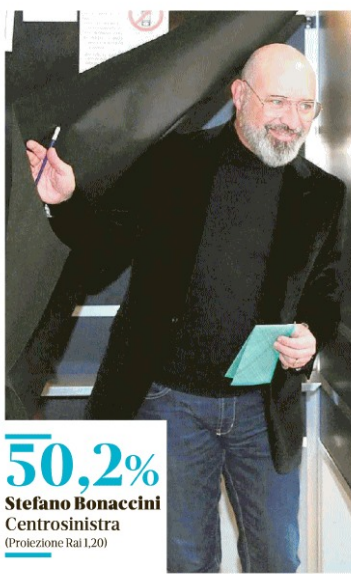
Primo-Piano	Pagina 2
Cronache	Pagina 10
Economia-Matrimo	Pagina 12
Commenti	Pagina 13
Xte	Pagina 14
Genova	Pagina 19
Cinema/Tv	Pagine 28-29
Sport	Pagina 30

SALVINI: ORGOGLIOSO DI QUANTO FATTO. LE SARDINE: TANTA GENTE ALLE URNE, MERITO NOSTRO. CONTE PUNTA SULL'ALLEANZA GIALLOROSSA STABILE

Emilia-Romagna, vince Bonaccini Raddoppia l'affluenza, crolla il M5S

Secondo le proiezioni, il candidato del Pd ha respinto l'assalto della Lega. Calabria, trionfa il centrodestra

L'offensiva di Salvini al governo si ferma in Emilia Romagna, dove il candidato del Centrosinistra Stefano Bonaccini secondo le proiezioni Rai della notte (ore 1.20), si avvia alla vittoria con una percentuale del 50,2%, contro il 44,6% di Lucia Borgonzoni (Centrodestra). Crollo M5S, al 3,6%. Affluenza in crescita, al 66,9% contro il 37% del 2014. In Calabria Jole Santelli del Centrodestra vince con il 52,9%.
CAPURSO, CREAZZO, GALEAZZI, LA MATTINA, LOMBARDO, MARTINI E SCHIANCHI / PAGINE 2-5



50,2%
Stefano Bonaccini
Centrosinistra
(Proiezione Rai 1.20)



44,6%
Lucia Borgonzoni
Centrodestra
(Proiezione Rai ore 1.20)

IL COMMENTO
MARCELLO SORGI
UN VOTO CHE ALLONTANA LE ELEZIONI

La sconfitta di Salvini, seppure in parte bilanciata dalla vittoria in Calabria, non è un bel segnale per il Capitano, che aveva investito tutto se stesso nella partita emiliana. Anche se il leader leghista reagirà alla sua maniera, rimettendosi al lavoro per la sua infinita campagna elettorale.
L'ARTICOLO / PAGINA 13

OGGI LA GUIDA IN REGALO

IL SECOLO XIX

Pianeta famiglia

Il nuovo bonus latte e l'ampliamento della platea che ha diritto al sostegno per l'asilo nido. Ma anche i vecchi sconti sulle bollette di luce e gas, la carta acquisti, il fondo affitti. Tra novità del 2020 e misure attuate in passato e confermate quest'anno, sono tante le agevolazioni per le famiglie. I dettagli nell'inserito di 8 pagine in regalo oggi con Il Secolo XIX, nel quale si spiega anche come funziona il nuovo Isee precompilato.
L'INSERTO DI 8 PAGINE / AL CENTRO DEL GIORNALE

Sconti e bonus per le famiglie Ecco come avere le agevolazioni

Il nuovo bonus latte e l'ampliamento della platea che ha diritto al sostegno per l'asilo nido. Ma anche i vecchi sconti sulle bollette di luce e gas, la carta acquisti, il fondo affitti. Tra novità del 2020 e misure attuate in passato e confermate quest'anno, sono tante le agevolazioni per le famiglie. I dettagli nell'inserito di 8 pagine in regalo oggi con Il Secolo XIX, nel quale si spiega anche come funziona il nuovo Isee precompilato.
L'INSERTO DI 8 PAGINE / AL CENTRO DEL GIORNALE

SEGNIDI TEMPI
PEPPINO ORTOLEVA
SE LA CASA DIVENTA UN LUSO RISERVATO A POCHI

AUTOSTRADE, DOPO I VIADOTTI IL MINISTERO PASSA ALLA FASE DUE

Via ai controlli nelle gallerie Chiusure al traffico e disagi

Il ministero dei Trasporti vara la task force per i controlli nelle gallerie autostradali. Si tratta della seconda fase dopo le ispezioni che la scorsa settimana hanno riguardato i

viadotti, comportando l'adozione di prescrizioni per garantire la sicurezza. I controlli provocheranno chiusure e limitazioni al traffico.
FREGATTI / PAGINA 10

PIANO PER EVACUARE GLI ITALIANI DA WUHAN

Cina, cresce l'allarme-virus «Più contagioso della Sars»

Il virus cinese è più contagioso della Sars, anche se meno potente, e può essere trasmesso da persone che non hanno manifestato i sintomi. Le notizie diffuse dal governo cinese parla-

no di 1985 contagiati ufficiali e 56 vittime. Molti Paesi, compresa l'Italia, stanno organizzando l'evacuazione degli stranieri dalla zona di Wuhan.
GHEZZI, RADICIONI E TORTELLO / PAGINE 6 E 7

A volte le tendenze e i cambiamenti si manifestano sotto i nostri occhi (anche se non sempre siamo capaci di coglierli), altre volte compaiono in luoghi lontani, e neppure ne sentiamo parlare. La California è dall'altra parte del mondo, sulla costa statunitense del Pacifico, a 9 ore di fuso orario, fa titolo nei nostri giornali quasi solo per le notizie che riguardano Hollywood, o la Silicon Valley, ma ora è pesantemente coinvolta da un fenomeno su cui dovremmo riflettere.
SEQUE / PAGINA 13

AURUM 1962

COMPRO ORO e ARGENTO

SEDE STORICA

SERVIAMO TUTTI COMPRIAMO TUTTO

Genova - Corso Buenos Aires 81 r
*Mercato Orientale (Genova) - lunedì 10.30 - martedì venerdì 9.30 - 14.30

LUNEDÌ TRAVERSO | **NON LA PENSO COME TE** | **CLAUDIO PAGLIERI**

Sono felice di essere cresciuto negli spensierati e apolitici Anni Ottanta. Mi spiace solo che quando ero ragazzo non esistessero i cosiddetti trombamici, perché sarei stato perfetto per il ruolo. All'epoca invece le ragazze avevano gli amici (io) e quelli con cui trombavano (gli altri), come hanno cantato efficacemente gli 883. In compenso, a proposito di amicizia, gli Anni Ottanta mi hanno insegnato a coltivare quella vera, che nasce da una simpatia profonda tra le persone, indipendentemente da sesso, colore della pelle, convinzioni religiose e opinioni politiche. Nella mia compagnia c'erano simpatizzanti del Fronte della Gioventù e staliniani convinti, democristiani baciapelle e semplici qualun-

sti. Avremmo rotto l'amicizia per una scorrettezza a cirilla, ma mai per il voto depositato nell'urna. Oggi invece si ragiona per bande, e su facebook è un continuo «se voti per l'izio ti cancello». «chi non è d'accordo si tolga dai miei amici grazie». E poi le gogne, il bullismo, i messaggi trasversali a tutti gli altri amici perché isolino chi ha detto o pensato una cosa sgradita. Mi permetto con umiltà di ricordare che la nostra sana e robusta Costituzione all'articolo 21 recita: «Tutti hanno diritto di manifestare liberamente il proprio pensiero con la parola, lo scritto e ogni altro mezzo di diffusione». Non è specificato che quel pensiero debba essere di destra, di sinistra, di centro. Né che debba essere uguale al nostro.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

AURUM 1962

COMPRO ORO e ARGENTO

SEDE STORICA

SERVIAMO TUTTI COMPRIAMO TUTTO

Genova - Corso Buenos Aires 81 r
*Mercato Orientale (Genova) - lunedì 10.30 - martedì venerdì 9.30 - 14.30



del lunedì

il sole 24 ORE

€ 2 in Italia
Lunedì 27 Gennaio 2020
Anno 156° - N° 26



con "La pietra nera del riciclor" € 12,90 in più
con "Sostenere e crescere" € 12,90 in più
con "Sostenere" € 12,90 in più
con "Indicatore di attività finanziaria personalizzato" € 9,90 in più
con "Historia Fiscalis" € 9,90 in più
con "Call di Bilancio" € 12,90 in più
con "Investimenti" € 12,90 in più
con "Iscritta" € 12,90 in più
con "La macchina" € 9,90 in più
Prezzi di vendita all'ingrosso: Monaco P. € 9,90 (iva inclusa)
distribuzione: € 12,90 (iva inclusa)

ilssole24ore.com
lunedì@ilssole24ore.com

.casa



Locazioni
Investimenti,
dove comprare
per affittare

Rendimenti in rialzo nei centri
medio-piccoli per l'aumento
dei canoni e per i prezzi più
bassi in provincia e nelle
periferie dei grandi centri
Adriano Loversi - a pag. 12

Telefisco 2020



Giovedì il convegno
Appalti, forfait, Iva e reddito d'impresa:
gli esperti spiegano le novità dell'anno

Giovedì 30 gennaio, dalle 9.15 alle
18.00, si svolgerà "Telefisco, il convegno
annuale dell'Esperto risponde-Il Sole
24 Ore dedicato alle novità fiscali. Il
programma prevede 14 relazioni cui si
aggiungono quattro interviste in
diretta con altrettanti esperti.
Le 14 relazioni in sintesi alle pag. 18 e 19

Telefisco 2020
sarà accreditato per la
formazione professionale
ilssole24ore.com/telefisco

l'esperto risponde



Bilancio 2020
Tracciabilità
indispensabile
per i bonus

Si estende l'obbligo della
tracciabilità per non perdere
le detrazioni fiscali al 19%.
Tutte le novità stabilite dalla
legge di Bilancio 2020.
Guida estralibile
nel tabloid dei quesiti

varco
DAL 1965 UN RIFERIMENTO SICURO
FORD HYBRID
NUOVA PUMA
ECOBOOST HYBRID
Ford

Il fisco incastra
gli evasori
con le prove
raccolte sul web
I nuovi fronti. In un accertamento ammesse immagini
di Google Street View. Si di Entrate e Guardia di finanza
all'uso di informazioni dalla rete, ad esempio sulle case
La via francese. La legge di Bilancio 2020 prevede raccolta
e analisi automatizzate dei dati pubblicati dai cittadini
sui social, anche per scovare i falsi residenti all'estero
di Alessandro Borgoglio, Cristiano Dell'Oste e Giovanni Parente a pag. 3

Corsa al lavoro con 15 bonus

Assunzioni agevolate. Zero contributi per tre anni: l'apprendistato nelle microimprese
è la formula più conveniente. Sconti su misura per giovani, cassintegrati e disoccupati



Venerdì 31 gennaio scatta la
Brexit (nella foto il premier
britannico Boris Johnson)

Brexit e noi
Londra addio:
le imprese
temono
i costi fiscali

Aquaro e Giuliani - a pag. 4

IL TREND DECENNALE E GLI STRANIERI

PARMA E MILANO BATTONO
IL CALO DEMOGRAFICO

di Marta Casadei e Michela Finizio

Opportunità di lavoro, servizi,
funzionalità "logistica". Per
italiani e stranieri. Sono
questi alcuni dei fattori che, nel
decennio che ci siamo lasciati
alle spalle (2009-2019), han-
no fatto crescere i residenti
di Parma (+14%) e Milano
(+13,5%), rispettivamente pri-
ma e seconda nella classifica dei
centri urbani più attrattivi, elabo-
rata dal Sole 24 Ore sui dati Istat.
In un contesto di sostanziale sta-
bilità della popolazione residente in
Italia (+0,5%) - che nel decennio è
stata trainata dalla quota dei resi-
denti stranieri e, anzi, dal 2014 ha
cominciato a calare - Urbino
(+7,2%) e Ascoli Piceno (+5,3%)
hanno registrato la flessione
più significativa. In linea con
la minore attrattività delle
aree interne, ma anche con il
trend che ha portato i residenti
dei centri storici delle città turistiche
e universitarie ad affittare i propri
appartamenti.
-a pagina 5

Scuola, entro febbraio
partono tre concorsi
per 64mila insegnanti

ISTRUZIONE

Riparte la macchina dei concorsi
nella scuola. La neoministra, del-
l'Istruzione, Lucia Azzolina punta
a bandire entro febbraio i primi tre
concorsi per i prof: uno per infanzia
e primaria e due (uno straordi-
nario e uno ordinario) per medie e
superiori. In totale i posti a dispo-
sizione potrebbero essere 6,7 mila.
A questi dovrebbero aggiungersi,
entro fine 2020, gli altri 5 mila de-
stinati agli insegnanti di religione.
Per affrontare l'emergenza supplenze
la ministra ha avviato anche
l'attuazione dei due strumenti
contenuti nel decreto scuola: il
riempimento dei vuoti lasciati
scoperti quest'anno da Quota 100
e la "call veloce" per le cattedre che
restano scoperte con le prosse-
mi immissioni in ruolo
Bruno e Tucci - a pag. 6

4mila
Sono gli amministrativi
che saranno reclutati a
breve nei tribunali

Giustizia
Cancellieri
e direttori:
si prepara
la selezione

Maglione - a pag. 24

AL VIA DA SABATO

IL BIOTESTAMENTO TROVA
LA BANCA DATI NAZIONALE

di Angelo Busani e Valentina Maglione

Parte sabato la banca dati
nazionale dei biotesta-
menti. Lo prevede il decre-
to, firmato dal ministro della
Salute Roberto Speranza e
pubblicato sulla Gazzetta ufficiale
del 17 gennaio.
Si tratta di un atteso tassello,
che rende pienamente operativa
la legge varata due anni fa e in
vigore dal 31 gennaio 2018.
Nella banca dati, infatti, con-
fluiranno i testamenti biologici
(o disposizioni anticipate di
trattamento, Dat) con le scelte
sulle fine vita, che saranno così
facilmente consultabili da chi
ne ha diritto: i disponenti e i
loro fiduciari e i medici, a cui
saranno utili quando i pazienti
(e i loro fiduciari) non sono in
grado di autodeterminarsi.
Così, i soggetti presso cui
verranno depositate le Dat -
notari, Comuni, Regioni e uffici
consolari italiani all'estero -
dovranno trasmetterle alla
banca dati. E nel database do-
vranno confluire anche i biotesta-
menti già depositati nei mesi
scorsi: entro il 1° aprile devono
essere comunicati al ministero i
nomi dei disponenti ed entro
il 30 luglio va trasmessa
copia delle Dat.
-a pagina 24

Prostamol
Integratore alimentare a base di Serenoa Repens
che contribuisce a favorire la funzionalità
della prostata e delle vie urinarie
30 CAPSULE MOLLI
PESO NETTO 15,15 g
IL PIÙ VENDUTO
IN FARMACIA
SCOPRI DI PIÙ SU
BENESSEREURINARIO.IT
A. MENARINI

Printed in Italy
Dati: ISTAT, 2019
Dati: ISTAT, 2019

Anno 29 - n. 21 - € 3,00* - Chf. 4,50 - Sped. in abb. post. n. 4309/01 - DCB Milano - Lunedì 27 Gennaio 2020



SOFTWARE
CONTABILI E FISCALI

NATI DA UNO STUDIO COMMERCIALE

RAPPORTO DIRETTO SENZA AGENTI

www.gbsoftware.it
06-97626328

INTEGRATO

GESTIONALE PER LO STUDIO SEMPLICE E COMPLETO

TUTTO INCLUSO da 96 €/mese

www.softwareintegrato.it
06-97626328

è un prodotto **SOFTWARE**

Italia Oggi Sette

IL PRIMO GIORNALE PER PROFESSIONISTI E IMPRESE

IN EVIDENZA

Innovazione - La Blockchain non convince: secondo i dati dell'Osservatorio Politecnico di Milano, la tecnologia è conosciuta ma i progetti non decollano
Longo a pag. 4

Sos Liquidità - Insolvenze, è investimento di rotta: Italia in accelerata (+6%) nei mancati pagamenti per la prima volta dal 2015
Tomasichio a pag. 7

Fisco/1 - Iva, crediti potenziali in chiaro. Nel modello dichiarativo 2020, reso disponibile dall'Agenzia delle entrate, fa il suo debutto il quadro VQ
Ricca da pag. 9

Fisco/2 - Frode fiscale, accesso al patteggiamento anche senza previa estinzione del debito. Le direttive dell'ufficio del Massimario della Cassazione
Loconte-Mentasti a pag. 11

Impresa/1 - Telemarketing con limiti: il regolamento Ue per la privacy e due provvedimenti del Garante obbligano le aziende a una serie di cautele
Ciccia Messina a pag. 13

Impresa/2 - Meno caro il contratto a termine per i piccoli lavori nel turismo e pubblici esercizi. Dal 1° gennaio non si applica il contributo dell'1,4%
Cirioli a pag. 15

Impresa/3 - Export, balzo dei finanziamenti: secondo i dati Simest, sono cresciuti i progetti e le risorse per l'internazionalizzazione
De Stefanis a pag. 16

Spendere Meglio - Prestiti, più scelta grazie al web. Soluzioni dirette offerte dagli istituti di credito e piattaforme di social lending arricchiscono l'offerta
Greguoli Venini a pag. 19

IO ONLINE Documenti - I testi delle sentenze tributarie commentati nella Selezione
www.italiaoggi.it/docio7

Casse in aiuto dei giovani

In calo i giovani professionisti e i loro redditi medi. Ma gli enti di previdenza reagiscono. Ecco le misure più importanti contro i conflitti intergenerazionali

di **MARINO LONGONI**
mlongoni@italiaoggi.it

Il mondo delle professioni vive da qualche anno una crisi sistemica, non episodica, che sta cominciando a modificare la percezione che la società in generale ha delle professioni stesse. Se, fino a qualche anno fa, essere un professionista, cioè aver superato l'esame di stato e ottenuto l'iscrizione al relativo albo, voleva dire essere «arrivato» e la prospettiva da lì in poi era quella di una strada in discesa o almeno senza troppe salite, oggi non è più così. E i giovani lo hanno capito benissimo. Lo dimostra il calo di nuove iscrizioni che caratterizza quasi tutte le professioni ordinarie, e lo conferma il livello bassissimo dei redditi fatto registrare dai trentenni, in alcuni casi decisamente da fame.

La notizia positiva è che i vertici degli organismi di rappresentanza delle categorie hanno ben presente questa difficile situazione e, per arginare l'emorragia di nuove leve, che potrebbe mettere a rischio gli equilibri economici delle casse di previdenza, da qualche anno stanno provando a mettere in campo strumenti, anche finanziari, consistenti. Il compito principale se lo sono accollate le casse di previdenza, in considerazione della loro natura di polmone finanziario della categoria: con sempre maggior convinzione stanno approntando strumenti e risorse per venire incontro alle difficoltà dei nuovi iscritti. A una rassegna delle più interessanti iniziative in materia di welfare è dedicata

l'inchiesta di apertura di questo numero di Italia Oggi Sette.

Da un punto di vista politico l'impegno degli enti di previdenza svolge anche la funzione di antidoto contro il cosiddetto conflitto generazionale che, in materia previdenziale, è alimentato dall'instabilità dei redditi acquisiti, che finisce per dividere il mondo in due categorie, quella di chi è già in pensione o vi è molto vicino, che beneficia di regole molto generose, non più sostenibili in futuro, e quella di chi è ancora molto lontano dalla pensione, che sa di poter contare, nella migliore delle ipotesi, sulla restituzione in forma di assegno previdenziale di quanto versato alla propria cassa durante la vita lavorativa (sistema contributivo, ormai generalizzato).

L'impegno degli enti di previdenza a favore dei giovani va concretamente nella direzione opposta o, seppure le somme finora rese disponibili siano generalmente modeste rispetto a quelle utilizzate per il pagamento degli



assegni pensionistici, si tratta tuttavia di un impegno che cresce anno dopo anno.

Le misure previste dalle casse di previdenza sono diverse, ma l'età massima per beneficiarne è normalmente di 35 anni: gli avvocati hanno previsto finanziamenti per facilitare l'apertura dello studio, i commer-

cialisti e ragionieri un contributo per avviare l'attività o per l'acquisto o il noleggio di strumenti utili alla professione, i consulenti del lavoro hanno preferito puntare sugli aiuti alla formazione specialistica, i notai invece su prestiti d'onore per l'apertura dello studio assieme ad aiuti in caso di disagio economico (1), mutui agevolati sono stati previsti anche dai medici, mentre i farmacisti hanno scelto di agevolare le scuole di formazione, come gli infermieri, biologi e veterinari finanziari le borse lavoro mentre la cassa dei periti industriali concede prestiti agevolati ai giovani in presenza di determinate condizioni, architetti e ingegneri hanno tagliato i contributi, così come gli agenti di commercio mentre chimici, biologi, psicologi e geometri hanno scelto di agevolare le attività di formazione professionale. I giornalisti hanno invece optato per un sussidio di disoccupazione.

Misure diverse, ma tutte orientate ad aiutare i giovani professionisti, riconosciuti come la parte più debole della categoria. Ma anche, inevitabilmente come il futuro della stessa.

— *© Riproduzione riservata* —

La misura contenuta nel decreto fiscale non si limita ai tributi locali. Sanzioni ridotte fino a un quinto

Dazi doganali, ravvedimento salato

Affari
Legalità

Avvocatura e social network vanno a nozze
da pag. 29

IO Lavoro

Export in sicurezza: un master per formare i manager
da pag. 41

Il decreto fiscale 2020 ha reso più costoso il ravvedimento a seguito della notifica di un pvc. E gli effetti si fanno sentire anche sui dazi doganali, per i quali le sanzioni sono più salate. Questa è la posizione assunta da alcuni uffici territoriali. La norma (art. 10-bis, dl 124/2019, conv. in legge 157/2019), che nelle intenzioni del legislatore doveva interessare soltanto il settore della fiscalità locale, ha determinato un'importante ricaduta per i tributi amministrati dall'Agenzia delle dogane, prevedendo che, dopo la notifica del processo verbale di contestazione, le sanzioni possano essere ridotte soltanto al 20% del minimo edittale. La misura premiale varia a seconda della tempestività del ravvedimento e vi si può accedere anche se sono già iniziati accessi, ispezioni e verifiche, mentre l'unico impedimento è rappresentato dalla notifica di un atto di accertamento. Oggi, per tutti i pvc notificati dopo il 25 dicembre 2019 (data di entrata in vigore della legge di conversione del decreto) la riduzione delle sanzioni è consentita solo fino a un quinto del minimo e non più nelle forme, decisamente più favorevoli, di un settimo e di un sesto.

Armella da pag. 2

NELL'INSERTO/1

Italia Oggi Sette

Selezione di Sentenze tributarie

A CURA DELLA SEZIONE PRIMO

1. PROCEDIMENTO SENZA OBBLIGO DI DEPOSITARE
2. SANZIONI, OBBLIGO CONTRIBUTO IN DIFFERITA
3. CANCELLAZIONE DEI CONTI PER L'AVVERTIMENTO
4. PENDEZA ALLA CASSA CONSULENZA DEI RENDIMENTI
5. SCORTE CASSALANTI, SPESE E CONTRIBUTO
6. TRIBUTI LOCALI PRESCRITTI IN CINQUE ANNI
7. ASSURIMENTI, INDENNITÀ VALUABILI

Per maggiori informazioni visitate il sito www.italiaoggi.it

NELL'INSERTO/2

Italia Oggi Sette

Iva 2020 Guida al rimborso dei crediti

di **PIRELLA BASSI**

1. PRESENTAZIONE DELLA DOCUMENTAZIONE
2. VERIFICA DELLA DOCUMENTAZIONE
3. RILASCIATO DELL'AVVISO DI PAGAMENTO
4. PAGAMENTO DEL CREDITO
5. RILASCIATO DELL'AVVISO DI PAGAMENTO
6. PAGAMENTO DEL CREDITO
7. PAGAMENTO DEL CREDITO
8. PAGAMENTO DEL CREDITO
9. PAGAMENTO DEL CREDITO
10. PAGAMENTO DEL CREDITO

INTEGRATO

SOFTWARE PER COMMERCIALISTI

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

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

da 96 €/mese

è un prodotto **SOFTWARE**

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



LA NAZIONE

del lunedì

LUNEDÌ 27 gennaio 2020
1,60 Euro

Nazionale

FONDATA NEL 1859
www.lanazione.it



Toscana, torna a salire l'inquinamento

Guerra allo smog «Fermare il traffico non basta più»

Ciardi, Masiero, Pucci e Ulivelli alle pagine 20 e 21



Fiorentina

Castrovilli è ok Tempi incerti per il recupero

Giorgetti nel QS



EMILIA CONTESA ALL'ULTIMO VOTO

Primo Exit: il governatore uscente Bonaccini in testa, la leghista Borgonzoni staccata di poco
Vola l'affluenza, esultano le Sardine. In Calabria non c'è storia: l'azzurra Santelli batte Callipo

Servizi
da pagina 2 a pagina 9



BONACCINI (Centrosinistra)
47-51%

1° Exit poll Opinio Italia per la Rai



BORGONZONI (Centrodestra)
44-48%

DALLE CITTÀ'

Firenze

Scandalo Sas Vigilino sorpreso a fare shopping Le intercettazioni

Brogioni in cronaca

Firenze

Bilancio in rosso Cft chiede soldi ai dipendenti

Morviducci in cronaca

Montelupo Fiorentino

Nuovo cantiere e disagi da oggi sulla Fi-Pi-Li

Servizio in cronaca



Campionissimo del basket cresciuto in Italia
**Addio a Bryant, mito Nba
Lo schianto in elicottero**

Gallo e A. Costa alle pagine 10 e 11



Tornano in quattro. Amadeus: «Un colpaccio»
**Ricchi e Poveri a Sanremo
Tutti insieme dopo 39 anni**

Spinelli a pagina 27



Prostamol
Integratore alimentare a base di Serenoa repens che combatte il fastidio e la frequenza della prostatite e delle vie urinarie.
30 CAPSULE MENTA
A. MENARINI
N. Verde 11.518

**IL PIÙ VENDUTO
IN FARMACIA***

SCOPRI DI PIÙ SU
BENESSEREURINARIO.IT

E NON HAI PIÙ SCUSE

A. MENARINI



Prolife
INTEGRATORI DI FERMENTI
LATTICI VIVI

la Repubblica

Prolife
10 miliardi di fermenti vivi certificati
10 ceppi attivi

Fondatore *Eugenio Scalfari*



Direttore *Carlo Verdelli*

Anno 27 - N°4

Lunedì 27 gennaio 2020

Oggi con *Affari&Finanza*

In Italia €1,50

L'analisi

Stalingrado non è caduta

di **Massimo Gianni**

Dunque il Muro ha tenuto. Dopo 50 anni resiste l'ultimo bastione di una sinistra che nasceva "municipale" e si sognava "nazionale". Dopo 74 anni resta vero quello che Togliatti immaginava nel settembre del '46 a Reggio: l'Emilia rossa esiste ancora, anche se il ceto medio soffre. Nonostante un assedio che dura da otto mesi, i "barbari" non l'hanno espugnata. Alle europee del 26 maggio 2019 la Lega era primo partito con il 33,7 per cento.

● continua a pagina 31

Il personaggio/1

Un uomo solo in trincea

di **Brunella Giovara**

Come San Francesco, ha anche fatto la predica agli uccelli. Era il 13 gennaio, davanti aveva le 1800 galline di un'azienda di Bergotto di Berco, provincia di Parma, che al suo apparire lo hanno salutato in coro con vari cocò. E lui: «Ragazze, buona produzione! Che musical». Poi ne ha prese in braccio un paio, Rosita e Rossana, e le ha accarezzate a lungo, e in quel momento è apparso veramente felice. Eh, cosa non ha fatto Matteo Salvini per vincere queste regionali.

● a pagina 4

Il personaggio/2

Il campione del buon senso

di **Paolo Griseri**

La piena è passata. L'argine ha retto. L'Emilia di centrosinistra ha trascorso le ore guardando dalla sponda, sperando che il fiume del populismo non tracimasse. Stefano Bonaccini ha davvero fermato l'ondata leghista. È lui l'artefice principale di una vittoria che diventa notizia. È il primo, dopo tanto tempo, ad aver dimostrato che si può. Che anche in Italia può vincere il buon senso.

● a pagina 6

LE PROIEZIONI

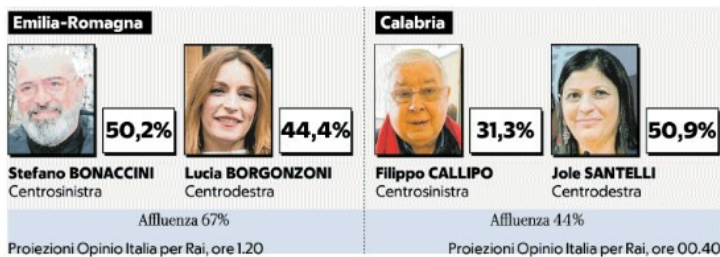
Salvini La prima sconfitta

In Emilia Romagna il candidato del centrosinistra Bonaccini stacca Lucia Borgonzoni. Crollano i 5Stelle. Affluenza in forte ripresa. La destra conquista la Calabria con la vittoria di Jole Santelli

Zingaretti: un immenso grazie alle Sardine

di **Buzanca, Casadio, Ciriaco, Cuzzocrea, De Marchis, Lopapa, Venturi, Vitale e Smorto**

● da pagina 2 a 13



R Sul sito di Repubblica in diretta tutti i risultati delle elezioni amministrative, gli aggiornamenti e gli approfondimenti

Il punto

Ma il governo soffrirà ancora

di **Stefano Folli**

Stamane nessuno citofonerà al Quirinale per reclamare le elezioni anticipate. Chi ha fatto questa promessa, nel centrodestra a guida Salvini, ha peccato per eccesso di sicurezza, mostrando anche una certa arroganza. Come dire, due errori in uno, imperdonabili quando si sfida la sorte in una partita estrema. È quello che ha fatto il leader leghista: tutto su un numero, un referendum su se stesso in una regione un tempo inespugnabile e oggi contendibile.

● continua a pagina 31

La via Emilia

Si vive meglio a non aver paura

di **Concita De Gregorio**

Si vive meglio a non avere paura, mi ha detto una persona che mi ha aiutata in un momento di difficoltà, un giorno, per strada, lungo la via Emilia. Il gesto semplice di uno sconosciuto: l'aiuto io, non abbia paura. È così facile, alla fine, leggere questo risultato elettorale che ha tenuto in tensione il Paese intero per settimane. Il testa a testa, il voto incerto, il voto disgiunto, i citofoni e le sardine, la contendibilità dell'avamposto, il modello, l'ultimo presidio, le rivalità i risentimenti.

● a pagina 10

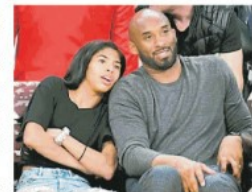
Cade con l'elicottero, morta anche figlia di 13 anni

Addio a Kobe Bryant il ragazzo che incantò il basket

di **Emanuela Audisio**

La leggenda del basket Kobe Bryant è morto a 41 anni in un incidente del suo elicottero privato in California, nella contea di Los Angeles. Nessuna delle nove persone a bordo è sopravvissuta: tra le vittime anche la figlia Gianna Maria di 13 anni, come il padre un talento del basket. Bryant è considerato uno dei più grandi giocatori Nba di tutti i tempi.

● alle pagine 14 e 15 con gli articoli di **Massimo Basile e Walter Fuochi**



Kobe Bryant, 41, e la figlia Gianna, 13

Comune di Forlì

il più grande viaggio dell'arte mai raccontato

ULISSE L'ARTE E IL MITO

Forlì, Musei San Domenico 15 febbraio - 21 giugno 2020

Informazioni e prenotazioni: 099 15 11 34
Riavviso gruppi e scuole: 0543 36 217
monstrafiori@cvita.it - www.monstrafiori.it

main partner: INTESA, SANBIOLIO, IFFI, HERA, IMA, MAPEI

media partner: GEM, GEM, GEM, GEM, GEM, GEM

catalogo: SilvanaEditoriale

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

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

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

con Libro Shoah € 14,40

NZ



Kobe Bryant La leggenda del basket Nba si schianta con l'elicottero e muore a Los Angeles

MATTEO DE SANTIS E GIORGIO VIBERTI - P. 12 E 13



Calcio Ronaldo non basta Juve sconfitta a Napoli 2-1

D'ORSI, GARANZINI E ODDENTINO - PP. 32-33



LA STAMPA



LUNEDÌ 27 GENNAIO 2020

QUOTIDIANO FONDATA NEL 1867

1,50 € II ANNO 154 II N.26 II IN ITALIA (PREZZI PROMOZIONALI ED ESTERO IN ULTIMA) II SPEDIZIONE ABB. POSTALE II D.L.353/03 (CONV.IN L.27/02/04) II ART. 1 COMMA 1, DCB - TO II www.lastampa.it

GNN

IL CENTROSINISTRA MANTIENE LA GUIDA DELLA REGIONE, DECISIVI IL VOTO DISGIUNTO E LA PARTECIPAZIONE. CALABRIA, IL CENTRODESTRA VINCE FACILE

Emilia, Bonaccini batte la Lega

Vantaggio nelle proiezioni. Borgonzoni insegue a 5 punti. Crollano i grillini. Raddoppia l'affluenza. Le Sardine: merito nostro Zingaretti: l'Italia riparte, archiviato il 4 marzo. Salvini: orgoglioso lo stesso. Conte punta sull'alleanza giallorossa stabile

DIETRO IL RISULTATO

UN SUCCESSO COSTRUITO SENZA PARTITI

MARCELLO SORGI

La vittoria di Bonaccini e del centrosinistra in Emilia Romagna, a dispetto dei sondaggi della vigilia che lo davano in svantaggio, e stando alle prime proiezioni, segna una battuta d'arresto dell'incontrastabile avanzata di Salvini e del centrodestra (che tuttavia possono consolarsi in Calabria, con il successo della bertusconiana Santelli). E fa respirare il governo, che adesso ha più ragioni per resistere.

Il governatore - all'attivo cinque anni di buona amministrazione, alla fine il suo migliore argomento di convinzione, ma una prima elezione debole, cinque anni fa, segnata da una scarsissima affluenza alle urne -, ha costruito il suo successo passo dopo passo. Ha avuto ragione a tenere il più lontano possibile dalla sua campagna elettorale i partiti che lo sostenevano, a cominciare dal Pd, ma rischiavano di togliergli voti, e a circondarsi di liste civiche, qualche volta camuffate, in suo aiuto. Ha visto premiata la sua marcia ininterrotta, di città in città, di paese in paese, fino al più piccolo comune di campagna, senza lasciare nulla di intentato, sulle tracce dell'avversario Salvini, che ha provato qualsiasi espediente per spostare gli elettori dalla sua parte. Ma senza accorgersene, a un certo punto ha esagerato, provocando una reazione nel campo opposto al suo: la nascita del movimento delle Sardine, un aiuto all'avversario Bonaccini.

CONTINUA A PAGINA 25

Centrosinistra avanti in Emilia Romagna: Stefano Bonaccini batte la candidata del centrodestra Lucia Borgonzoni. Crollano i grillini, fermi intorno al 5%. Al voto il 58,8% degli

avanti diritto, il doppio di cinque anni fa. Le Sardine esultano: «L'affluenza alta è merito nostro». In Calabria trionfa Iole Santelli (Forza Italia). Il premier Conte: «Così, il governo

va avanti». Salvini: «Orgoglioso lo stesso, ho fatto il possibile». BARBERA, BERTINI, CAPURSO, DI MATTEO, GALEAZZI, GRUBLEI, LA MATTINA, LOMBARDO, MATTIOLISCHIANCHI - PP. 2-9



“Miracolo, vinti i sovranisti”

FABIO MARTINI
INVIATO A CASALECCHIO DI RENO

Per gran parte della notte è rimasta una speranza, una chimera, non ancora una certezza: vincere e di fatto vincere da solo, a conclusione di una galoppata solitaria. - P. 3

IL VOTO IN EMILIA-ROMAGNA

STEFANO BONACCINI

Centrosinistra

50,2%

Quarta proiezione Opinio-Rai

LUCIA BORGONZONI

Centrodestra

44,6%

Quarta proiezione Opinio-Rai

IL VOTO IN CALABRIA

Santelli: e adesso sarà rivoluzione



IOLE SANTELLI

Centrodestra

52,9%

FILIPPO CALLIPO

Centrosinistra

30,8%

Quarta proiezione Opinio-Rai

FRANCESCO CREAZZO
REGGIO CALABRIA

La Calabria ha la sua prima governatrice: Iole Santelli. Cosentina, 52 anni, deputata dal 2001, da sempre nelle fila di Forza Italia, tre volte sottosegretario, due volte con Berlusconi e una volta con Letta. - P. 8

EMERGENZA CORONAVIRUS

Cina, la censura fa flop “Milioni via da Wuhan”

CECILIA ATTANASIO GHEZZI
PECHINO

«Cinque milioni di residenti hanno lasciato Wuhan prima che scattassero le misure di sicurezza». Così Zhou Xianwang, sindaco della megalopoli in quarantena, annuncia che la situazione è più grave del previsto. E ancora una riunione d'urgenza del Comitato permanente del Politburo eccezionalmente trasmessa in tv. ARCOVIO, RADICIONI E TORTELLO - PP. 10-11

Il racconto del mese

Bologna, una Stazione e due mondi distanti

GABRIELE ROMAGNOLI

Esistono luoghi simbolo dell'Italia in cui viviamo, ma il primo è un non-luogo: la Stazione Centrale di Bologna. Lo è per la sua storia, per quel che ha rappresentato; lo è per come si presenta oggi, perfetta metafora della situazione del Paese, e lo è infine perché lo snodo ferroviario principale è diventato il crocevia dei destini politici. In questo spazio è possibile trovare indizi di quel che accadrà nel tempo a venire. - P. 28

WILDLIFE PHOTOGRAPHER OF THE YEAR

1° febbraio - 2 giugno 2020 Forte di Bard Valle d'Aosta
fortedibard.it



	<p>IL PERSONAGGIO MASSIMO TONONI, BANCHIERE AL RADDOPPIO (CON VISTA SUL POLO) di Stefano Righi 13</p>	<p>INDUSTRIA & MARCHI NORTH FACE, VANS, TIMBERLAND, EASTPAK... LA SQUADRA DI BRAND FORMATO AMERICA di Ilaria Calelli 23</p>		<p>CONSUMI BUDGET FAMILIARE: USA IL WEB E RISPARMI FINO A 5.000 EURO L'ANNO di Pieremilio Gadda 32</p>	
---	--	--	---	---	---

Risparmio, Mercato, Imprese

L'Economia

LUNEDÌ
27.01.2020
ANNO XXIV - N. 4
economia.corriere.it

del **CORRIERE DELLA SERA**

MODA & FAMIGLIE
COSÌ STELLA
MCCARTNEY
HA BATTUTO IL PAPÀ
(NEL BUSINESS)
 di **Mario Gerevini** 11

FLOP DIGITALI
DOVE È FINITA LIBRA?
LA MONETA VIRTUALE
DI FACEBOOK
È GIÀ IN ARCHIVIO
 di **Maria Teresa Cometto** 19

DAVOS CONTROCORRENTE
LA CRISI DI MEZZA ETÀ
DELLE ÉLITE
DA LEADER A FOLLOWER
 di **Federico Fubini** e **Daniilo Taino** 7-8



L'ENIGMA
DELLA LIQUIDITÀ
LASCIARE
I SOLDI SUI CONTI
DI DEPOSITO
FUNZIONA
ANCORA?

La promessa dei tassi è buona, le offerte però non durano a lungo. Ma il risparmio così aiuta davvero noi (e il Paese)?
 di **Ferruccio de Bortoli** e **Dario Di Vico** 2, 4

Stella McCartney
 Stilista e imprenditrice

IL GIRO DEL MONDO
DEI BUONI RENDIMENTI
 di **Angelo Druasini** 34

DIAMO AI PROGETTI L'ECCELLENZA CHE MERITANO

Hotel Il Sereno ha scelto Mitsubishi Electric per la realizzazione di sistemi per il riscaldamento e raffrescamento d'aria e la produzione di acqua calda sanitaria.

Hotel IL SERENO
(Como)

il sereno.
LAGO DI COMO



Mitsubishi Electric è sempre più coinvolta in prestigiosi e avveniristici progetti, grazie alla qualità delle sue soluzioni tecnologiche e ad un'ampia gamma di servizi dedicati pre e post vendita. Oggi è il partner ideale perché ha a cuore non solo il rispetto ambientale, ma anche il risparmio energetico che si traduce in una significativa riduzione dei consumi. Per un clima ideale, ogni giorno di più.

MITSUBISHI ELECTRIC
CLIMATIZZAZIONE

Il Secolo XIX

Primo Piano

Tagli alla spesa sui moli, Assoportori all' attacco: «Solo una complicazione»

Alberto Quarati /GENOVA La spending review nei porti «ricorda i patti di stabilità dell' Ue, che hanno fermato anche la crescita dei comuni virtuosi, per rientrare in parametri costruiti solo sul risparmio e non sullo sviluppo». Daniele Rossi, presidente di **Assoportori**, bocchia i tagli lineari per la spesa corrente di beni e servizi per i 16 porti nazionali previsti al comma 590 art. 1 dell' ultima legge di bilancio, «perché non risolvono la sostanza dei problemi, non lo hanno mai fatto, ma di sicuro creano situazioni di disagio operativo». Risparmiare sì, ragiona Rossi, ma «sa rebbe preferibile un' analisi di ogni situazione con verifica delle reali possibilità di intervento. Così com' è, la norma rischia di essere l' ennesima complicazione per una gestione razionale dei porti». Un esempio di questi problemi lo fornisce Paolo Emilio Signorini, numero di Genova e Savona: «Come è noto, dovremo operare per il 2020 circa otto milioni di tagli. Uno dei temi maggiori si pone sugli interventi legati a tempistiche di spesa» come i progetti europei o le caratteristiche di urgenza del decreto Genova, il cui art. 6 prevede proprio il nuovo varco portuale di Ponente che ora rischia di ritardare. «Sono 20 anni che sulle amministrazioni vengono effettuati tagli lineari - commenta Signorini -: se dobbiamo fare un mea culpa, questo dovrebbe riguardare la mancanza di target di spesa annuali». Così, l' ente che ha speso di più potrà spendere di più, mentre chi è stato più virtuoso (o pigro) potrebbe dover rinviare spese accessorie a nuovi investimenti. Nel caso di Genova -Savona, il primo grande contenitore individuato dai tecnici dell' Authority riguarda infatti la spesa per l' informatizzazione (due milioni) che impatteranno sull' apertura del varco di Ponente, sull' interconnessione tra i diversi varchi dello scalo, sullo sviluppo della Piattaforma logistica digitale, sul progetto europeo E -Bridge di navetamento della merce tra porto e retroporti. Un secondo blocco da due milioni è relativo ai costi di sicurezza (marittima: acquisto di nuove boe notturne; a terra: implementazione dei servizi di guardianaggio ai varchi, relativa formazione del personale, in particolare in vista dell' apertura del nuovo varco che da cronoprogramma sarebbe attivo da inizio 2022). Il terzo contenitore (altri due milioni) è relativo ai contenziosi. Di questi, un milione riguarda i risarcimenti che l' Authority ha stanziato in forma aggiuntiva rispetto al fondo Vittime dell' amianto, ri finanziato dall' ultimo decreto fiscale per 10 milioni di euro. Altre fonti di spesa dovrebbero riguardare l' energia elettrica, su cui incombono i circa 400 mila euro l' anno per il funzionamento delle opere accessorie al nuovo terminal di Vado (illuminazione, sicurezza, varco) e circa 200 mila euro dovrebbero essere i tagli su spese di rappresentanza come fiere, immagine, sponsorizzazioni. «Porre una soglia di spesa sotto la media degli ultimi due anni significa indebolire ancora di più la nostra portualità a livello internazionale - dice Giampaolo Botta, direttore generale di Spediporto -. Il tema della digitalizzazione dei varchi e delle procedure è un asse strategico, e impatta su i tempi medi di attesa della merce e dell' autotrasporto. Ma anche ridurre i capitoli di spesa sul marketing territoriale significa abbassare la luce sulle poche eccellenze che riusciamo a mostrare, in un ambito dove il coordinamento è scarso. Insomma - conclude Botta - l' incertezza degli investimenti sulle infrastrutture, la debole posizione in Europa sul tema della tassazione delle Authority e su quello delle grandi alleanze tra armatori, mostrano uno stato confusionale del nostro governo». -



La tassa sui porti e la partita con l' Ue

La Commissione europea chiede all' Italia di modificare il modello di port authority per così poter adeguare la fiscalità portuale dei membri dell' UE. Aggiungendo il Commissario alla Concorrenza Vestager di essere fiduciosa che il governo italiano farà ciò che gli compete. Che succede? Che già l' 8/1/2019 la Commissione aveva richiamato Italia e Spagna ad uniformare il regime fiscale portuale agli indirizzi europei. Il tema è quello degli "aiuti di Stato": evitare che la mano pubblica con la fiscalità crei asimmetrie di mercato e vantaggi competitivi impropri alterando la concorrenza tra i vari porti. Tutto facile e chiaro? Mica tanto. Innanzitutto, è ovvio che l' Italia, paese geoeconomicamente a vocazione marittima, sia interessato alla vicenda. Ed è altrettanto ovvio che tratterà con la Commissione al fine di evitare la procedura d' infrazione per aiuti di Stato. Due i punti in questione. Il primo, in apparenza banale è: che cos' è un porto? Un estensione dello Stato via Autorità portuali? Oppure una "normale" azienda commerciale? Quanto al secondo aspetto, proprio tenendo conto del precedente interrogativo, il tema è: i porti dell' area Nord-Europea corrispondono, quantomeno funzionalmente, a quelli del Mediterraneo? Difatti, se la risposta fosse negativa, cadrebbe l' ipotesi della Commissione europea di restrizione dell' autonomia fiscale dei diversi scali in quanto svolgenti equivalente attività economica. Di fatto, una possibile obiezione "mediterranea" alle tesi della Commissione è che mentre gli scali del Nord sono ad alta vocazione commerciale e fanno parte di una rete intermodale territorialmente integrata (dunque, gestiti da vere e proprie aziende economiche), all' opposto gli scali italiani, più che essere parte di un sistema di trasporti integrato, svolgono altre funzioni. Cioè trasbordo merci e, insistendo principalmente sul Mediterraneo, servono, diversamente dagli scali del Nord, principalmente mercati extraterritoriali (Africa e Medio Oriente). In conclusione, potrebbe dire l' Italia, a funzioni diverse dovrebbero corrispondere forme giuridiche e fiscalità diverse. Sarà una partita complessa con Bruxelles perché in gioco, prima dei principi, ci sono interessi (competizione e costi fiscali delle crociere, ad esempio) divergenti. Nello specifico, per la Commissione le attività economiche delle Autorità portuali distinte dai compiti amministrativi non-tassabili, vanno "assoggettate al medesimo regime di tassazione del reddito delle società delle imprese private". In altri termini, se per l' Italia i canoni delle autorizzazioni amministrative concesse dalle Autorità portuali sono assimilabili ad imposte, per la Commissione, bastando a fare attività economica che sia pagato denaro a fronte di una contropartita, qui dev' esserci l' assoggettamento all' imposta sulle società. Insomma, per Bruxelles queste sono le condizioni per disciplinare uniformemente il settore. Margini di trattativa ci sono. Nondimeno, pur tutelando gli asset strategici dei porti; e pur ammettendo la Commissione "investimenti non problematici" (dragaggio delle vie navigabili, ad esempio), comunque l' Italia (come prima la Germania) dovrà adeguare il suo modello di port authority. --© RIPRODUZIONE RISERVATA.



Dopo le banche, l' Ue punta a tartassare i nostri porti

Per Bruxelles le autorità degli scali devono pagare l' Ires, ma per lo Stato non sono enti commerciali. Procedura di infrazione in vista

Sarina biraghi I porti italiani devono essere tassati ma nel frattempo, essendo molto strategici, fanno gola agli stranieri. La storia è vecchia, ma comunque, secondo l' Europa, il fatto che l' Italia non tassi le autorità dei sistemi portuali, le cosiddette Asp, costituisce un aiuto di Stato contro i principi di libera concorrenza e così, contro il governo, Bruxelles potrebbe aprire una procedura d' infrazione. Le Asp, infatti, sono esentasse: non devono pagare l' Ires, in quanto per Roma si tratta di enti pubblici di diretta emanazione del ministero delle Infrastrutture e dei trasporti. Quello che ha deciso Bruxelles è evidente dalla lettera pubblicata nella Gazzetta Ue lo scorso 10 gennaio, in cui si chiarisce che l' Italia ha 30 giorni di tempo per mettersi in regola e adeguare le proprie norme a quelle comunitarie, ovvero riscuotere le tasse, in particolare l' imposta sul reddito delle società, l' Ires, dalle 15 Autorità di sistema portuale (Asp), da sempre esentate perché enti pubblici. Entra così nella fase decisiva la controversia legale iniziata nel 2017, visto che il nostro Paese ha soltanto una manciata di giorni per replicare alle durissime osservazioni alla base dell' indagine per aiuti di Stato, aperta formalmente dopo più di un anno di riunioni e missive tra i tecnici del ministero dei Trasporti e la Dg Competition, ossia la direzione generale della Commissione europea a cui spetta il ruolo di vigilare sul rispetto delle regole comunitarie in tema di concorrenza e libero mercato, la quale fa capo alla danese Margrethe Vestager. Per Bruxelles l' esenzione è una chiara infrazione dei principi del libero mercato: la Dg Competition, dalle cui osservazioni tra il 2018 e il 2019 è stata aperta l' inchiesta, ritiene che essa distorca la concorrenza, procuri indebiti vantaggi alle Asp, incida sugli scambi intra Ue e sia una misura selettiva. La lettera, che illustra ampiamente le ragioni di Bruxelles e meno quelle italiane, è una sorta di ultimatum: se le Autorità portuali non pagheranno dazio, per l' Italia sarà procedura di infrazione. Prima di noi, la Spagna ha deciso di togliere l' esenzione dalle tasse alle Autorità portuali a partire dal 2020. Anche se la procedura d' infrazione metterà alla pari il nostro Paese con l' Ue, secondo il governo la tassazione potrebbe mettere in difficoltà il sistema portuale e provocare un grave paradosso: ossia, uno Stato che dovrebbe tassare sé stesso, visto che le Asp per Roma altro non sono che enti pubblici di diretta emanazione del Mit. Inoltre, se le Asp saranno considerate a tutti gli effetti delle società da tassare per via del principio di libera concorrenza, allora potrebbe essere messo in discussione anche il loro monopolio nella gestione dei porti. E, a questo punto, si aprirebbe la strada alle privatizzazioni. Non solo, le Asp lanciano l' allarme: «Alla fine gli stranieri compreranno le nostre banchine, che sono strategiche». Nel frattempo, non sarà facile per il governo far capire all' Ue che per le norme italiane, confermate anche da pronunce della Cassazione, le Asp sono articolazioni della pubblica amministrazione e pertanto sono tenute a pagare l' Irap, contributo regionale sulle attività produttive (aliquota del 3,9%) ma non l' Ires (aliquota ordinaria del 24%). Per Bruxelles invece i porti costituiscono attività economica perché affidano autorizzazioni e concessioni dietro il pagamento di un canone. Questo canone per l' Ue è assimilabile a un fitto o rapporto di locazione (e quindi tassabile), per l' Italia invece a una imposta (e quindi non tassabile).



La Verità

Primo Piano

Intanto, sempre a Bruxelles, sono convinti che i porti si facciano concorrenza tra loro, anche quelli del Mediterraneo con quelli del Northern range, nonostante i secondi abbiano un giro d'affari di gran lunga superiore ai primi: perché, scrive la Commissione Ue, «tra i 20 porti europei più trafficati, 3 sono italiani (Genova, La Spezia e Gioia Tauro)».

Bruxelles vuole tassare i porti italiani e aprire la strada alle privatizzazioni

HUFFPOST porti L' impressione è che a Bruxelles abbiano già deciso: i porti italiani devono essere tassati. Con la pubblicazione della lettera in Gazzetta Ue il 10 gennaio, lo scontro tra Roma e la Commissione Europea entra nella fase decisiva della controversia legale iniziata nel 2017. Stanno per scadere infatti i trenta giorni di tempo concessi all' Italia per replicare alle durissime osservazioni alla base dell' indagine per aiuti di Stato, aperta formalmente dopo più di un anno di riunioni e missive tra i tecnici del Ministero dei Trasporti e la Dg Competition. La storia è nota: l' Unione Europea da tempo chiede all' Italia di adeguarsi agli altri Stati Ue riscuotendo le tasse - in particolare l' imposta sul reddito delle società, l' Ires - dalle quindici Autorità di Sistema portuale (Asp), da sempre esentate perché enti pubblici e diretta emanazione del Mit. Per Bruxelles l' esenzione è una chiara infrazione dei principi del libero mercato: la Dg Competition che fa capo alla danese Margrethe Vestager ritiene che distorca la concorrenza, procuri indebiti vantaggi alle Asp, incida sugli scambi intra-Ue e sia una misura selettiva. La lettera, che illustra ampiamente le ragioni di Bruxelles e meno quelle italiane, segna una svolta e apre quindi formalmente un' indagine che ha tuttavia la fattezze di una sentenza, ed è questa: se le Autorità portuali non pagano dazio, per l' Italia sarà procedura di infrazione. Il tema è complesso e va inquadrato sia nel contesto di sviluppo portuale internazionale, sia nella cornice giuridica che vede due interpretazioni diametralmente opposte del ruolo delle Asp. Partiamo da queste. Nel corso del 2019 i funzionari del Ministero dei Trasporti hanno sempre rispedito a Bruxelles ogni richiesta. Per le norme italiane, confermate anche da pronunce della Cassazione, le Asp sono articolazioni della pubblica amministrazione ai sensi dell' articolo 74 del Tuir, e pertanto sono tenute a pagare l' Irap, contributo regionale sulle attività produttive (aliquota del 3,9%) ma non l' Ires (aliquota ordinaria del 24%). Non svolgono quindi attività commerciali ma sono enti pubblici non economici che regolamentano e controllano le attività svolte dai soggetti operanti nei porti. Loro sì, sono invece sottoposti al pagamento delle tasse. A Palazzo Berlaymont la vedono in maniera completamente opposta: i porti costituiscono attività economica perché affidano autorizzazioni e concessioni dietro il pagamento di un canone. Questo canone per l' Ue è assimilabile a un fitto o rapporto di locazione (e quindi tassabile), per l' Italia invece a una imposta (e quindi per ovvie ragioni non tassabile). Ma a Bruxelles poco importa, perché "la classificazione dei canoni portuali come imposte non è rilevante per determinare se le Asp svolgano una attività economica. Ciò che conta è che sia pagato denaro a fronte di una contropartita". E il fatto di non svolgere "attività a scopo di lucro non è sufficiente a ritenere che le Asp si trovino in una situazione diversa rispetto ad altri operatori soggetti all' Ires". Alla luce della struttura delle Autorità portuali, l' esenzione fiscale "risulterebbe arbitraria e inaccettabile" e per questo, si legge nel paragrafo conclusivo della lettera, costituisce "un aiuto di Stato". A Bruxelles sono convinti che i porti si facciano concorrenza tra loro, anche quelli dell' area mediterranea con quelli del Northern Range, nonostante i secondi abbiano un giro d' affari di gran lunga superiore ai primi: "I servizi offerti dalle autorità portuali sono quindi, almeno in una certa misura, in concorrenza con quelli offerti da altre autorità portuali sia in Italia che in altri Stati membri", scrive la Commissione, perché "tra i 20 porti europei più trafficati, tre sono italiani (Genova, La Spezia e Gioia Tauro)". Roma ha fatto già notare in passato che la maggioranza dei porti "è lontana dal competere, anche potenzialmente, all' interno dei mercati europei", ma per Bruxelles "non ci sono elementi a sostegno" di questa argomentazione. ISCRIVITI E SEGUI Ricevi le storie e i



L'impressione è che a Bruxelles abbiano già deciso: i porti italiani devono essere tassati. Con la pubblicazione della lettera in Gazzetta Ue il 10 gennaio, lo scontro tra Roma e la Commissione Europea entra nella fase decisiva della controversia legale iniziata nel 2017. Stanno per scadere infatti i trenta giorni di tempo concessi all' Italia per replicare alle durissime osservazioni alla base dell'indagine per aiuti di Stato, aperta formalmente dopo più di un anno di

migliori blog sul tuo indirizzo email, ogni giorno. La newsletter offre contenuti e pubblicità personalizzati.



Huffington Post

Primo Piano

Per saperne di più Newsletter Per favore inserisci un indirizzo e-mail valido Grazie per aver effettuato l'iscrizione! A breve riceverai una mail di conferma. Si è verificato un problema durante la tua iscrizione. Riprova più tardi. Twitter Facebook Instagram Messenger Flipboard Opla via Getty Images Rotterdam, The Netherlands - May 25, 2012:Aerial view of the APM container terminal in rotterdam, Netherlands on the Maasvlakte. With Europahaven, Yangtzehaven and the euromax terminal in the background. **Assoport** ha più volte attaccato l'impostazione della Commissione Ue. Già mesi fa l'associazione a cui aderiscono le Asp e le Camere di commercio, industria e agricoltura delle aree portuali ha fatto presente che il regime italiano è profondamente diverso da quello europeo. Alle authority italiane è preclusa ogni attività economica, a partire dalla prestazione di servizi portuali, e non possono neppure determinare autonomamente l'importo del canone demaniale che applicano. Le risorse dei porti devono essere utilizzate "solo per il funzionamento e lo svolgimento della propria missione istituzionale". Non solo: le autorità concorrono a determinare il conto economico consolidato dallo Stato assieme alle amministrazioni centrali e periferiche. Per questo motivo i loro debiti sono passività pubbliche: applicare una tassa darebbe luogo a un gettito che finirebbe nuovamente nelle casse statali in una insensata partita di giro che sottrarrebbe solo fondi alle autorità portuali. Ecco il cuore del problema: ai fini contabili non cambierebbe nulla, visto che le maggiori uscite delle autorità di sistema sarebbero pareggiate dalle maggiori entrate per lo Stato, ma ogni finanziamento di Roma ai porti, specie quelli al Sud che soffrono l'arretratezza infrastrutturale, dovrebbe passare al vaglio di Bruxelles e delle norme Ue sugli aiuti di Stato, salvo alcune eccezioni. Per i privati (soprattutto stranieri) si aprirebbe invece un mercato nuovo: con la separazione di attività economiche e non economiche in capo alle Asp come chiede Bruxelles, molti osservatori temono che si avvii un lento processo di privatizzazione dei porti italiani. Per questo le Asp sono in allarme e rivendicano il loro ruolo di amministrazione demaniale, la cui proprietà è riservata in via esclusiva allo Stato italiano per ovvie ragioni strategiche. Lo scontro tra Nord e Sud Europa L'interpretazione giuridica è strettamente legata alla questione che fa sfondo all'ennesimo scontro tra Roma e Bruxelles: il modello di sviluppo portuale del Vecchio Continente nel rapporto tra Nord e Sud Europa. I porti del Mediterraneo hanno sempre avuto una vocazione pubblica, ne sa qualcosa la Grecia costretta a vendere i suoi gioielli per far fronte alle richieste della Troika durante la crisi del debito: ha già privatizzato il Pireo, ora proprietà del colosso statale cinese Cosco, e nel 2020 cederà i diritti di concessione di 10 porti regionali dal momento che "esiste un interesse significativo da parte degli investitori", ha scritto la Commissione Europea nel terzo rapporto di sorveglianza. Cosa c'entra questo con l'esenzione dell'Ires per i porti italiani? I porti del Nord Europa hanno percorso da tempo la via della "societarizzazione", favorendo l'ingresso di soggetti privati accanto alle partecipazioni pubbliche, come i principali porti del Northern Range (Anversa, Rotterdam, Amburgo). L'idea che sembra farsi largo a Bruxelles è di uniformare il regime fiscale dei porti, per favorire la concorrenza tra soggetti fornitori di servizi portuali pur trattandosi di ecosistemi profondamente diversi. Il Northern Range, grazie alla sua rete di collegamenti diversificati, ha avuto una impronta commerciale più spiccata rispetto al Mediterraneo. Quest'ultimo, soprattutto il Centrosud italiano, ha pagato i ritardi infrastrutturali ma ha sviluppato una forte attitudine per il transhipment, cioè il trasbordo e lo smistamento di merci che arrivano dall'oceano per raggiungere i diversi mercati interni. Il settore tuttavia vive una fase di crescente difficoltà in Italia, a differenza di altri Paesi che stanno vivendo un vero boom negli ultimi anni: la Grecia (targata Cina) e il Marocco. Porti come Gioia Tauro o Cagliari hanno visto diminuire vistosamente gli investimenti a favore del Pireo e Tanger Med, riuscendo a godere solo in parte dei maggiori benefici dovuti al raddoppio del Canale di Suez avvenuto nel 2015. I numeri confermano l'andazzo generale. Secondo l'ultimo rapporto Srm e **Assoport**, i principali porti container del mondo, da Shanghai a Singapore, da Rotterdam ad Anversa continuano a crescere nel 2018. Anche quelli del Sud Europa hanno visto un incremento, di gran lunga inferiore in valore assoluto. In ordine di movimentazione, Valencia è cresciuta del 7,3% (5 milioni di Teu,

unità di misura dei container pari a circa 40 metri cubi), il Pireo del 18,4% (4,9 mln Teu), Algeciras +8,7% (4,7 mln Teu), Barcellona del 17% (3,4 mln Teu), Tanger Med del 4,8% (3,4 mln Teu). Questi i primi cinque della classifica, per trovare il primo porto italiano si deve scendere al nono posto, con Genova che nel 2018 con i suoi 2,6 milioni di Teu ha perso lo 0,5% rispetto



Huffington Post

Primo Piano

all' anno prima. I top 5 sono cresciuti dell'11%, quelli italiani sono rimasti fermi, nonostante il Canale di Suez abbia registrato un doppio record per quantità di navi e merci transitate. Storia ben diversa per i porti del Northern Range: nel 2018 i primi tre (Rotterdam, Anversa e Amburgo) hanno aumentato i loro traffici del +3,3%, con 44,3 milioni di Teu movimentati. I primi tre del Mediterraneo non arrivano a 15 milioni. Un report di Fedespeditore rileva le "ottime performance di Anversa (+6,2%) e Rotterdam (5,7%)". I porti italiani pagano anche i ritardi nell' implementazione delle Zes, le Zone economiche speciali (regimi fiscali e economici favorevoli per investimenti stranieri), oltre alla spietata concorrenza del Marocco che l' anno scorso con l' ampliamento del Tanger Med 2 ha incrementato il traffico container del 38%. Sono comunque ritornati alla ribalta in occasione del memorandum firmato dall' Italia con la Cina sulla via della Seta. In particolare Pechino non ha nascosto il suo interesse per Genova e Trieste, vie d' accesso alternative al mercato europeo. **Assoport**/SRM **Assoport** Il caso Trieste Tuttavia nemmeno Trieste, sempre più attrattiva di investimenti, coltiva l' ambizione di diventare come il Pireo, per diverse ragioni di capacità e movimentazioni come ha detto il presidente di **Assoport** Daniele Rossi a Formiche.net . "Trieste non è il Pireo perché per investire sui porti si devono seguire delle procedure pubblicistiche". Inoltre, secondo Rossi, nessun porto "ha da solo le infrastrutture logistiche necessarie per accogliere tutte queste merci" dalla Cina, a meno che non si voglia bloccare i porti italiani. Che però possono approfittare dei difetti altrui. Il vantaggio del Pireo di avere una proprietà cinese è compensato dalla rottura di carico obbligatoria: le merci di Pechino, destinate in prevalenza alla ricca Europa centrale, vengono prima scaricate e poi caricate su mezzi più piccoli per raggiungere i mercati di destinazione, con conseguente incremento dei costi. Per Genova e soprattutto Trieste non è così. La distanza tra lo scalo di Trieste e Monaco è circa la metà di quella tra Amburgo e la capitale bavarese. Secondo i calcoli del professor Joost Hintjens dell' Università di Anversa la rotta marittima via Trieste può tagliare drasticamente i costi per l' export di Pechino rispetto ai porti del Nord Europa. "Se prendiamo Monaco come proxy per il nucleo industriale dell' Europa, una spedizione proveniente da Shanghai impiegherà 33 giorni per raggiungere la sua destinazione, rispetto ai 43 giorni necessari con la rotta del Nord Europa. Da Hong Kong il tempo di viaggio è ridotto da 37 a 28 giorni". A novembre è stato siglato un accordo tra i cinesi di CCCC e il porto di Trieste per la creazione di piattaforme logistico/distributive collegate ai terminal. A dicembre la Banca Europea degli investimenti ha concesso un finanziamento all' Asp del Mar Adriatico orientale di 39 milioni di euro per potenziare i collegamenti ferroviari. Rfi sta portando avanti il potenziamento delle reti su ferro, sotto la supervisione dell' autorità portuale guidata da Zeno D' Agostino. Il porto triestino dispone già di una rete ferroviaria interna con diverse stazioni. Per il trasporto su rotaia ha eguagliato per numero di treni Rotterdam, che tuttavia dispone di ben altri canali di trasporto, in primis la sua rete di fiumi. Tuttavia, riscaldamento globale e siccità hanno messo in luce nelle recenti estati anche il lato debole del trasporto fluviale: problemi di dragaggio e di pescaggio possono ridurre la capacità di trasporto di navi sempre più grandi. Vale per Rotterdam, vale per Amburgo che dista dal mare ben 100 chilometri, raggiungibile attraverso i canali del fiume Elba. Dietmar Rauscher via Getty Images The city center and old town of Trieste from above with the old port in the background. Questi elementi sono stati messi in luce nella sua audizione alla (semideserta) Commissione Esteri della Camera di novembre scorso da D' Agostino. Per il presidente dell' Asp del mare Adriatico orientale "la geografia non è un' opinione": nel Mediterraneo Trieste gode di una posizione strategica naturale, un corridoio diretto al canale di Suez, oltre ad avere i fondali più profondi per giunta non sabbiosi. Non solo: è il primo porto petrolifero da cui partono circa 43 milioni di tonnellate di petrolio l' anno poi immesso nell' oleodotto di 800 km che rifornisce la Baviera, oltre a Austria e Repubblica Ceca. Una quantità consistente di petrolio da cui l' Italia non trae benefici fiscali, dal momento che l' Iva viene pagata nel Paese di raffinazione: "Miliardi di euro passano sotto il nostro naso nel porto e finiscono direttamente nelle casse tedesche, austriache e ceche, il Governo italiano dovrebbe rifletterci e farsi sentire", ha detto con una punta polemica

D' Agostino in Commissione. Insomma, intorno ai porti italiani non manca l' interesse, e quello cinese suggellato dalla firma dei due memorandum a marzo 2019 ne ha sicuramente risvegliato l' appeal. Ma alle difficoltà strutturali storiche, e ai ritardi burocratici della legislazione italiana



Huffington Post

Primo Piano

che ancora manca di una legge quadro per le concessioni portuali, ora si aggiunge un nuovo scontro con Bruxelles in cui l'Italia ha ben poco da guadagnare e tanto da perdere. Il rischio lo ha evidenziato D'Agostino nella sua audizione: "Se domani il Governo italiano vorrà investire nel porto di Trieste, dovrà passare per Bruxelles che potrà opporsi. Se invece a voler investire sarà il colosso pubblico cinese, potrà farlo perché considerato alla pari di un soggetto privato. Attenzione, perché stiamo parlando delle nostre cerniere con il mondo".

Porti italiani, è l' ora della spending review

Genova - I porti italiani dovranno tirare la cinghia, in particolare gli enti gestori, finiti nel mirino dell' ultima legge di bilancio. Nel mirino le spese per beni e servizi delle Adsp

Genova - I porti italiani dovranno tirare la cinghia, in particolare gli enti gestori, finiti nel mirino dell' ultima legge di bilancio, che in un passaggio prevede come - a decorrere da quest' anno - le Autorità di sistema portuale non potranno «effettuare spese per l' acquisto di beni e servizi per un importo superiore al valore medio sostenuto per le medesime finalità negli esercizi finanziari 2016, 2017 e 2018». La misura di spending review ha già messo in allarme gli uffici di **Assoporti** - l' associazione degli scali italiani - e praticamente tutte le Authority nazionali che stanno correndo ai ripari per capire come e dove ridurre i costi ma soprattutto se c' è ancora qualche margine di manovra per evitare di dover fare i conti con un budget ridotto rispetto al passato. Dai tagli sono escluse ad esempio la progettazione e realizzazione di grandi opere, ma sono coinvolti settori come quello della sicurezza in banchina, investimenti informatici e tecnologici e spese di rappresentanza, fondi per ammodernare i varchi portuali e quelli necessari per la manutenzione. Altra nota dolente riguarda il bilancio previsionale per l' anno in corso che ogni ente, alla fine del 2019, ha già approvato e dovrà - salvo nuovi sviluppi - essere rivisto e rifatto prevedendo una spesa complessiva minore a quella ipotizzata. La preoccupazione che stanno avendo praticamente tutti i vertici delle **Adsp** è quindi quella di dovere tagliare spese già previste e non avere abbastanza budget per fare fronte alle esigenze che arrivano dalle banchine. A Palazzo San Giorgio, sede dell' Autorità di sistema portuale del Mar Ligure Occidentale che raggruppa al suo interno gli scali di Genova e Savona, il risparmio chiesto dalla legge di bilancio è di circa otto milioni di euro sui 24 milioni di euro di spesa corrente interessata dai tagli: «Sicuramente questa disposizione ci mette in difficoltà - dice il presidente dell' Authority, Paolo Emilio Signorini - visto che dovremo rivedere tutti i conti e cercare di risparmiare su diverse voci, anche se qualche riduzione può certamente essere fatta. Ci stiamo comunque muovendo, noi come altri porti d' Italia, per capire se ci sono delle possibilità per evitare di mettere a rischio alcuni settori della nostra attività, e proprio per questo stiamo avviando un dialogo al ministero dello Sviluppo economico con il supporto di quello dei Trasporti, dal quale le **Adsp** dipendono». Nel 2020 la spesa media per beni e servizi, secondo un comma - il 591 (articolo 27) - riportato nella Finanziaria, dovrà dunque essere inferiore a quella della media del triennio 2016-2018. Ma dal 2016 ad oggi molte cose sulle banchine italiane sono cambiate. Nel 2016 ad esempio i porti di Genova e Savona non erano riuniti all' interno della stessa Authority. Non solo: le spese di Palazzo San Giorgio, dall' estate del 2018, sono notevolmente cresciute dopo i numerosi problemi causati all' economia portuale dal crollo di Ponte Morandi. C' è di più: recentemente è stato inaugurato a Vado Ligure, in provincia di Savona, un nuovo terminal contenitori che si estende su 700 metri di banchina con un fondale di 17 metri e potrà accogliere le grandi navi di ultima generazione occupando 390 persone a pieno regime, con il contestuale incremento degli interventi necessari da parte dell' Authority di Genova e Savona per garantire beni e servizi all' interno del proprio territorio di competenza.



Il Gazzettino

Venezia

Musolino: il terminal a Isola Verde nel futuro del Porto

Un nuovo terminal a 2.3 chilometri di distanza dalla costa di Chioggia, all' Isola Verde, collegato a terra da un ponte ferroviario e stradale, per le navi porta container più grandi che non riusciranno più ad entrare a Marghera. Per la prima volta, venerdì alla presentazione dello studio sull' impatto economico del porto, il presidente **Pino Musolino** ha detto che «il VGate (progettato da un gruppo di operatori veneziani ndr.) potrebbe essere il nuovo porto di Venezia», da affiancare alle banchine a terra di Marghera: «Non potrà sostituirla ma è al centro tra Venezia e Ravenna. E un domani potrebbe portare alla gestione unica di questi porti». Trevisan a pagina VI.



«C'è il VGate nel futuro del porto»

Per la prima volta il presidente Musolino ha citato il progetto

ELISIO TREVISAN

PORTO MESTRE «Il VGate potrebbe essere il nuovo porto di Venezia». Per la prima volta **Pino Musolino**, il presidente dell' **Autorità di sistema portuale del mare Adriatico settentrionale**, ha detto che il progetto di un gruppo di operatori veneziani presentato già due anni fa e da realizzare a 2,3 chilometri di distanza dalla costa di Chioggia, per la precisione davanti all' Isola Verde, può essere il futuro. «Non potrà sostituire le banchine a terra ma potrebbe essere la soluzione per le navi che non riusciranno ad entrare a Marghera perché troppo grandi». **Musolino** ha precisato che alla fine potrà anche essere un altro il progetto che vincerà imponendosi nella gara internazionale che, quando sarà il momento, verrà fatta, ma per la prima volta ha citato il VGate come una concreta possibilità. Ed è un altro passo avanti dopo che lo scorso novembre il presidente, ribadendo che l' idea di un nuovo hub d' altura è già presente come ipotesi da fine 2017 nel Piano operativo triennale del Porto, aveva annunciato di aver cominciato a cercare il fondale più adatto dove poterlo realizzare, non molto distante dalla costa con la quale dovrebbe essere collegato da un ponte come avviene già a Rotterdam, a Shanghai e in Costa Rica. L' OCCASIONE

Allora non aveva citato il VGate, venerdì scorso, invece, alla presentazione dello studio sull' impatto economico e sociale del **sistema portuale** veneto ha pure aggiunto che il luogo scelto dalla società VGate, presieduta da Alessandro Santi presidente di Assoagenti del Veneto, oltre che sorgere dove c' è un fondale da circa 20 metri capace di ospitare le navi più grandi, «è giusto al centro tra Venezia e Ravenna. E quindi un domani potrebbe portare a una gestione unica di questi porti». **Musolino**, insomma, ha ripetuto che è giusto cercare fondale, cioè un posto dove realizzare banchine per i container in grado di ospitare le sempre più navi che, anche quando sarà possibile tornare a scavare i canali in laguna per mantenerli alla profondità indicata dalla Legge Speciale, prima o poi non riusciranno ad entrare. «Nel resto del mondo molti altri porti stanno facendo la stessa cosa ma tutti vogliono collegarsi a terra con ponti. E, nel nostro caso, il porto d' altura non potrà sostituire in alcun modo le banchine di Marghera e le vaste aree che stanno dietro, perché l' industria moderna ne ha bisogno». Lo studio di fattibilità del VGate prevede tra 1 miliardo e 1 miliardo e mezzo di euro d' investimento, ha concluso la fase di scoping (verifica preliminare) ed è stato valutato con interesse dalla Commissione tecnica di verifica dell' impatto ambientale al ministero dell' Ambiente. © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Il Cmp Venice Night Trail è già sold out: 4000 in gara

L'EVENTO A poco meno di due mesi e mezzo dallo start è già sold out il Cmp Venice Night Trail. Le iscrizioni, ad uno degli ormai tradizionali collaterals della Maratona di Venezia, hanno raggiunto infatti con un mai così largo anticipo il numero chiuso dei 4.000 pettorali. A questo punto non rimane che attendere sabato 4 aprile (ore 21) del city trail notturno organizzato, per la quinta edizione, dal VeniceMarathon Club tra le calli di Venezia. Comprensibile l'euforia per la chiusura anticipata e in tempi record delle adesioni, considerato l'aumento di 500 posti rispetto al tetto dei 3.500 in vigore fino allo scorso anno. «I festeggiamenti per il 5. Cmp Venice Night Trail iniziano nel modo migliore sorride Piero Rosa Salva perché il sold out già nel mese di gennaio batte tutti i precedenti record e siamo davvero molto soddisfatti di questo grande successo». Confermata la distanza di 16 chilometri e 51 ponti da scalare godendosi le suggestioni di un'attività sportiva nel fascino della Venezia notturna. Partenza e arrivo del trail saranno come sempre allestiti nel sestiere di Dorsoduro, nell'area portuale di San Basilio grazie alla collaborazione con l'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale e Vtp: i podisti si addenterà via via nelle zone più tipiche di Venezia, con passaggi sul ponte di Calatrava e dell'Accademia, in Punta della Dogana e in Piazza San Marco. Il Cmp Venice Night Trail (www.venicenighttrail.it) aderisce al progetto #EnjoyRespectVenezia sensibilizzando i partecipanti ad adottare comportamenti responsabili e rispettosi dell'ambiente, del paesaggio, delle bellezze artistiche e dell'identità di Venezia e dei suoi abitanti. (m.del.)



La Stampa (ed. Savona)

Savona, Vado

VADO LIGURE

Nuova diga foranea lavori aggiudicati per 69,4 milioni

L' **Autorità** di **Sistema Portuale** ha aggiudicato i lavori per il primo lotto del rifacimento della diga foranea di Vado Ligure (progettazione ed esecuzione per la realizzazione della nuova diga di Vado Ligure - prima fase). Lavori che saranno eseguiti da una cordata di imprese con a capo Fincosit. Una aggiudicazione che non ha mancato di suscitare polemiche come ormai è ogni decisione che ruota intorno alla piattaforma di Vado Ligure. «L' **Autorità Portuale** modificò il progetto della piattaforma da pali a riempimento in terra per risparmiare i soldi necessari per costruire la diga (ottanta milioni) anche se ciò peggiorava la qualità dell' acqua del golfo - dice Roberto Cuneo, presidente ligure di Italia Nostra -. E prosegue: Aveva previsto di attribuire l' appalto come aggiunta al contratto per la piattaforma, senza gara. Richiedemmo ad Anac di obbligare l' **Autorità portuale** ad effettuare la gara in quanto la diga non può essere considerata una variante; Anac ci dette ragione ed oggi la diga è stata aggiudicata a 69,4 milioni, con un risparmio di più di dieci milioni rispetto allo stanziamento». «L' assegnazione risale a fine 2019 ma nessuna notizia è trapelata finora - sostengono ancora il presidente ligure di Italia Nostra e Vivere Vado -. A vincere la gara è stata una cordata guidata da Fincosit ovvero la stessa ditta che avrebbe avuto già da tempo affidato questo lavoro con assegnazione diretta e senza gara con un budget stimato di ottanta milioni di euro (invece dei 69,4 che riceveranno) se non ci fosse stata la segnalazione all' Anac da parte di Italia Nostra Liguria». «Segnalazione - concludono - alla quale Anac ha risposto invitando l' **Autorità di Sistema portuale** a rispettare le norme e ad affidare i lavori tramite gare aperte». - © RIPRODUZIONE RISERVATA Il progetto della diga foranea è legato alla piattaforma Maersk.



Il Secolo XIX (ed. Imperia)

Savona, Vado

A Fincosit i lavori per la diga Cuneo: «La gara grazie ad Anac»

L' **Autorità** di **Sistema** Portuale ha aggiudicato i lavori per il primo lotto del rifacimento della diga foranea di Vado (progettazione ed esecuzione per la realizzazione della nuova diga di Vado Ligure - prima fase). Lavori che saranno eseguiti da una cordata di imprese con a capo Fincosit. Una aggiudicazione che non ha mancato di suscitare polemiche come ormai è ogni decisione che ruota intorno alla piattaforma di Vado Ligure. «L' **Autorità** Portuale modificò il progetto della piattaforma da pali a riempimento in terra per risparmiare i soldi necessari per costruire la diga (80 milioni) anche se ciò peggiorava la qualità dell' acqua del golfo - dice Roberto Cuneo, presidente ligure di Italia Nostra - Aveva previsto di attribuire l' appalto come aggiunta al contratto per la piattaforma, senza gara. Richiedemmo ad Anac di obbligare l' **Autorità** portuale ad effettuare la gara in quanto la diga non può essere considerata una variante; Anac ci dette ragione ed oggi la diga è stata aggiudicata a 69,4 milioni, con un risparmio di più di 10 milioni rispetto allo stanziamento». «L' assegnazione risale a fine 2019 ma nessuna notizia è trapelata finora - sostengono ancora Cuneo e Vivere Vado - a vincere la gara è stata una cordata guidata da Fincosit ovvero la stessa ditta che avrebbe avuto già da tempo affidato questo lavoro con assegnazione diretta e senza gara con un budget stimato di 80 milioni di euro (invece dei 69,4 che riceveranno) se non ci fosse stata la segnalazione all' Anac da parte di Italia Nostra Liguria cui Anac ha risposto invitando l' **Autorità** di **Sistema** a rispettare le norme e ad affidare i lavori tramite gare aperte».



Il Vostro Giornale

Savona, Vado

Rifacimento della diga, Vivere Vado: "Grazie a Italia Nostra 'risparmiati' 10 milioni di euro"

Conclusa la gara per l'affidamento dei lavori di rifacimento della diga foranea di Vado

Vado Ligure. L' **Autorità** di **Sistema** Portuale ha aggiudicato i lavori per il primo lotto del rifacimento della diga foranea di Vado (Progettazione ed esecuzione per la realizzazione della nuova diga di Vado Ligure - prima fase). "L' ha fatto in realtà a fine 2019 - fanno sapere da Vivere Vado - ma nessuna notizia è trapelata finora". "Forse tanta riservatezza - è il sospetto del gruppo - è dovuta al fatto (davvero inaspettato) che a vincere la gara è stata una cordata guidata da Fincosit, ovvero la stessa ditta che avrebbe avuto già da tempo affidato questo lavoro con assegnazione diretta e senza gara al costo di 80 milioni di euro (invece dei 69,4 milioni che riceveranno) se non ci fosse stata la segnalazione all' Anac da parte di Italia Nostra Liguria (Presidente Roberto Cuneo) cui Anac ha risposto invitando l' **Autorità** di **Sistema** a rispettare le norme e ad affidare i lavori tramite gare aperte". Un risparmio, insomma, di poco più di 10 milioni "grazie" all' intervento di Italia Nostra. "Certo 10 milioni di euro di risparmio sono poca cosa di fronte al fiume di denari pubblici che stanno sostenendo la 'maerskizzazione' di Vado Ligure - pungono da Vivere Vado - e di sicuro la sindaco Giuliano non ha motivo di suonare la grancassa come al suo solito (anzi magari dovrebbe arrossire per non aver sostenuto le giuste osservazioni dei terribili ambientalisti); riteniamo comunque giusto che i cittadini di Vado (e non solo di Vado) siano informati di quanto avvenuto grazie all' impegno di chi davvero cerca di tutelare legalità e interessi della collettività". Altre notizie di Vado Ligure tennis Carlotta Parodi, il nuovo anno inizia alla grande: il primo torneo Quarta Categoria è suo per non dimenticare Giorno della Memoria, tutte le celebrazioni in provincia di Savona Sostenibilità Vado Ligure ridisegna la sua viabilità: ecco lo studio sulla rete infrastrutturale e le direttrici del traffico pesante blocco Camion perde liquido, superstrada chiusa tra Vado Ligure e Bergoggi [AGG: riaperta] Dalla Home luce in fondo al tunnel Pietra Ligure, la storia di Adelina: "Schiava della fibromialgia, rinata grazie a un' associazione artigianale" bontà Il miglior gelato al cioccolato è di Albenga: il titolare della gelateria Festival Des Glaces trionfa a Rimini Curiosità Il Seminario di Albenga compie 450 anni: è stato uno dei primi al mondo il libro "Il rifugio del sole", il romanzo d' esordio di Stefano Maccari ambientato nella Ceriale del futuro.



La Stampa (ed. Savona)

Savona, Vado

savona: l' impianto sara' attivo solo quando le navi sono in porto

Via Gramsci, pronto ad accendersi il semaforo intelligente anti-code

Installato a spese di Costa Crociere regolerà il passaggio dei croceristi che quando attraversano la strada provocano il blocco del traffico

Entrerà in funzione nei prossimi giorni il semaforo per i pedoni in via Gramsci, di fronte al ponte mobile, dopo che verrà rifatta la segnaletica orizzontale. Il semaforo, installato a spese di Costa Crociere per un investimento di 38 mila euro, dovrà regolare soprattutto il flusso dei croceristi dal **porto** al centro città e viceversa. Sarà attivo quando le navi Costa sono attraccate in **porto**, mentre nei restanti giorni sarà lampeggiante. E' stato programmato per avere un tempo di attesa molto lungo per i pedoni, questo per disincentivare l' attraversamento in quel punto e diluire il traffico pedonale in altre zone della città. Infatti, è stato installato soprattutto pensando al progetto di percorso turistico che verrà realizzato nel corso di quest' anno e che ha ottenuto i finanziamenti regionali (per circa 150 mila euro). In base al progetto, i passeggeri sbarcati dalle navi Costa potranno decidere se andare verso il centro città attraversando il sottopasso da Assonautica, che verrà recuperato, oppure svoltare a sinistra e andare verso la torre del Brandale e verso il Priamar o ancora girare a destra e andare a visitare la Torretta. In ogni caso saranno guidati da un tragitto appositamente studiato. Il percorso si svilupperà sulla passeggiata a filo d' acqua che dalla Torretta porta al sottopasso della sede di Assonautica (proseguendo verso piazza del Brandale e poi al Priamar). La soluzione del semaforo intelligente con lunghi tempo di attesa più il percorso alternativo potrebbero in effetti alleggerire il flusso costante di pedoni che si crea quando ci sono le navi Costa attraccate in **porto**, con code sia in via Gramsci fino a corso Mazzini, sia sull' Aurelia per chi arriva da Albissola, con colonne che a volte arrivano fino alla galleria Valloria e oltre. Ma secondo alcuni critici, andrà a pesare sull' attraversamento pedonale di via Berlingieri. e.r. - © RIPRODUZIONE RISERVATA Il semaforo intelligente installato davanti al ponte mobile.



L'osservatorio

Autonomia portuale Liguria fatti sentire

di Aldo Lampani Nella "battaglia" per l'autonomia lanciata da alcune regioni del Nord, che pongono tra dieci e venti i punti di autogestione, la Liguria per ora non c'è. Eppure se il territorio della ex Repubblica di Genova si limitasse a chiedere una gestione più ampia del solo gettito dei propri ricavi portuali, avrebbe risolto in un sol colpo una parte davvero importante dei propri problemi produttivi e occupazionali. Parlare di negazione di aumento dell'Iva, di detassazione, di abbattimento del cuneo fiscale per sostenere le famiglie senza parlare di lavoro e di dove crearlo. O di sperare che si sappia e possa creare da solo. Converrebbe investire sugli spazi lasciati vuoti dalla deindustrializzazione? Un'industria di trasformazione vicina allo scalo e servita da nuove strade "dirette" cosa comporterebbe per la Genova ed il proprio territorio? Le pubblicazioni di Bankitalia dedicate alla Liguria sono una buona lettura, dove spesso si trovano, a voler cercare, tanti spunti ed idee, per un territorio che non si sforza abbastanza per crearne di nuove. Un esempio, dove le percentuali dettano lo spartito. Ricorda l'Istituto che: "I trasporti e la logistica costituiscono un settore di particolare rilievo per l'economia ligure, data anche la sua naturale vocazione marittima: secondo dati Istat, nel 2010 essi impiegavano infatti il 7% degli occupati complessivi e producevano il 9,9% per cento del valore aggiunto della regione (i corrispondenti valori per il paese si attestano rispettivamente al 4,3% e al 5,6%). Un'indagine condotta dalla Banca". Cioè il comparto "vale" almeno quanto l'industria in senso stretto. Ma c'è di più: "nel 2011 (cioè in piena crisi post subprime) l'incidenza media della logistica sul complesso dei costi delle aziende manifatturiere si è attestata al 4,7%. Si trattava di un valore più contenuto della media nazionale e di quella dell'area nordoccidentale, pari rispettivamente al 5,7% e al 5,8% per cento. Oggi ragioniamo su percentuali in aumento tra i due ed i tre punti percentuali per merci di pregio. Questo divario trova spiegazione, oltre che nella prossimità delle imprese agli scali portuali per le spedizioni a lungo raggio, nella peculiare composizione del tessuto manifatturiero regionale: la Liguria presenta infatti una modesta diffusione dei comparti che a livello nazionale si caratterizzano per costi logistici elevati e una specializzazione relativa in settori che si trovano nella situazione opposta. Il Settore del tessile-abbigliamento, per il quale nella media del paese l'incidenza dei costi logistici è dell'8,5%, occupa solo il 2,7% degli addetti alla manifattura ligure, contro il 14% del paese". Ciò significa, lapalissianamente, che avviare attività di nicchia dei maggiori comparti in aree contigue al porto creerebbe elevata occupazione a costi di spedizione limitati e pertanto a maggiore valore aggiunto. Un dato che fa il paio con un altro punto di rilancio della città. L'autonomia "a denaro" degli scali potrebbe rappresentare un volano importantissimo in termini di lavoro, occupazione, ricavi locali e nazionali. Perché un euro investito sulle banchine offre un ritorno di 30 euro in termini di ricavi. E invece ci si ragiona tantissimo, si arriva a un niente dall'accordo e alla fine non si conclude mai nulla in termini definitivi. Come Dorando Petri sul traguardo delle Olimpiadi di Atene, il successo sfuma sulla linea del traguardo. **Assoport** rinnova come un mantra la richiesta di una maggiore autonomia finanziaria dei porti italiani. Eppure il cosa chiede, letto dai competitor esteri, sembra quasi un niente. Ci si limita, da parte dell'associazione degli scali nazionali, a impegnare il Governo a concedere un incremento delle misure di autonomia finanziaria limitate oggi all'1% dell'Iva prodotta dagli scali sopra i 70 milioni. Alla richiesta di autonomia gestionale delle finanze, di solito da Roma



Il settore dei trasporti e della logistica costituisce un settore di particolare rilievo per l'economia ligure, data anche la sua naturale vocazione marittima: secondo dati Istat, nel 2010 essi impiegavano infatti il 7% degli occupati complessivi e producevano il 9,9% per cento del valore aggiunto della regione (i corrispondenti valori per il paese si attestano rispettivamente al 4,3% e al 5,6%). Un'indagine condotta dalla Banca. Cioè il comparto "vale" almeno quanto l'industria in senso stretto. Ma c'è di più: "nel 2011 (cioè in piena crisi post subprime) l'incidenza media della logistica sul complesso dei costi delle aziende manifatturiere si è attestata al 4,7%. Si trattava di un valore più contenuto della media nazionale e di quella dell'area nordoccidentale, pari rispettivamente al 5,7% e al 5,8% per cento. Oggi ragioniamo su percentuali in aumento tra i due ed i tre punti percentuali per merci di pregio. Questo divario trova spiegazione, oltre che nella prossimità delle imprese agli scali portuali per le spedizioni a lungo raggio, nella peculiare composizione del tessuto manifatturiero regionale: la Liguria presenta infatti una modesta diffusione dei comparti che a livello nazionale si caratterizzano per costi logistici elevati e una specializzazione relativa in settori che si trovano nella situazione opposta. Il Settore del tessile-abbigliamento, per il quale nella media del paese l'incidenza dei costi logistici è dell'8,5%, occupa solo il 2,7% degli addetti alla manifattura ligure, contro il 14% del paese". Ciò significa, lapalissianamente, che avviare attività di nicchia dei maggiori comparti in aree contigue al porto creerebbe elevata occupazione a costi di spedizione limitati e pertanto a maggiore valore aggiunto. Un dato che fa il paio con un altro punto di rilancio della città. L'autonomia "a denaro" degli scali potrebbe rappresentare un volano importantissimo in termini di lavoro, occupazione, ricavi locali e nazionali. Perché un euro investito sulle banchine offre un ritorno di 30 euro in termini di ricavi. E invece ci si ragiona tantissimo, si arriva a un niente dall'accordo e alla fine non si conclude mai nulla in termini definitivi. Come Dorando Petri sul traguardo delle Olimpiadi di Atene, il successo sfuma sulla linea del traguardo. **Assoport** rinnova come un mantra la richiesta di una maggiore autonomia finanziaria dei porti italiani. Eppure il cosa chiede, letto dai competitor esteri, sembra quasi un niente. Ci si limita, da parte dell'associazione degli scali nazionali, a impegnare il Governo a concedere un incremento delle misure di autonomia finanziaria limitate oggi all'1% dell'Iva prodotta dagli scali sopra i 70 milioni. Alla richiesta di autonomia gestionale delle finanze, di solito da Roma

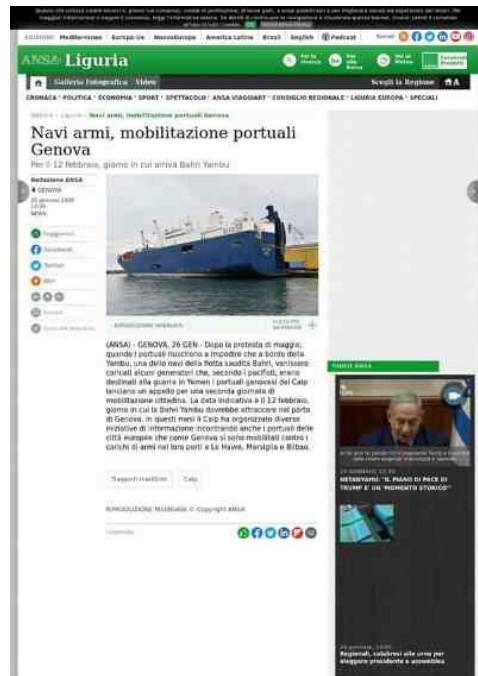
La Repubblica (ed. Genova)

Genova, Voltri

si risponde con l' impegno a rivedere gli iter di ripartizione delle risorse già destinate ai porti. E per assurdo il finanziamento alle infrastrutture viene spesso ritenuto e scambiato con ciò che le autorità portuali richiedono. Mentre la gestione quotidiana degli scali, con borsellino proprio per fare la spesa e sul quale poter risparmiare quando serve, si continua a non prenderla in considerazione. Nel frattempo l' Europa del Nord fa numeri grazie agli interventi pubblici in termini di agevolazioni sulle tariffe ed imposte. Germania e Spagna hanno fatto da apripista al rilancio del settore portuale utilizzando l' alleggerimento fiscale. In Spagna le opportunità di richiamo si leggono nella riduzione del 10% dei diritti portuali con sconto del 14% della tassa portuale sulle merci e del 7% sulla tassa di ancoraggio. Nella città-stato di Brema nel blocco delle tariffe praticate. Il che significa, anno dopo anno per chi sbarca, un risparmio secco quantomeno sul corso dell' inflazione.

Navi armi, mobilitazione portuali Genova

(ANSA) - **GENOVA**, 26 GEN - Dopo la protesta di maggio, quando i portuali riuscirono a impedire che a bordo della Yambu, una delle navi della flotta saudita Bahri, venissero caricati alcuni generatori che, secondo i pacifisti, erano destinati alla guerra in Yemen i portuali genovesi del Calp lanciano un appello per una seconda giornata di mobilitazione cittadina. La data indicativa è il 12 febbraio, giorno in cui la Bahri Yambu dovrebbe attraccare nel **porto** di **Genova**. In questi mesi il Calp ha organizzato diverse iniziative di informazione incontrando anche i portuali delle città europee che come **Genova** si sono mobilitati contro i carichi di armi nei loro porti a Le Havre, Marsiglia e Bilbao.



Genova24

Genova, Voltri

Porto di Genova, torna la nave delle armi: appello dei portuali per una mobilitazione cittadina fotografery

E' annunciata per il 12 febbraio, giorno in dovrebbe nuovamente attraccare a Genova la Bahri Yambu

Genova. Dopo la protesta di maggio, quando i portuali riuscirono a impedire che a bordo della Yambu, una delle navi della flotta saudita Bahri, venissero caricati generatori destinati alla guerra in Yemen i portuali genovesi del Calp, lanciano un appello per una seconda giornata di mobilitazione cittadina. La data indicativa è il 12 febbraio, giorno in cui la Yambu dovrebbe attraccare nel **porto** di **Genova** ma potrebbe slittare o essere anticipata a seconda del giorno esatto dell' attracco. di 11 Galleria fotografica Nave delle armi in **porto** a **Genova**: la protesta In questi mesi il Calp ha organizzato diverse iniziative di informazione incontrando anche i portuali delle città europee che come **Genova** si sono mobilitati contro i carichi di armi nei loro porti a Le Havre, Marsiglia e Bilbao. "Il 12 febbraio a **Genova** arriverà una nuova nave carica di armi, la Bahri Yanbu - si legge nel comunicato che lancia la mobilitazione - come lavoratori chiameremo tutta la città solidale ad unirsi a noi per bloccare l' ennesimo traffico di morte. Chiediamo a tutti i lavoratori, ai cittadini, ai sindacati e alle forze politiche di sostenere questo blocco trasformando questa giornata in un' occasione di lotta contro la guerra e per la pace tra i popoli e tra gli oppressi. Invitiamo tutti e tutte a raccogliere quest' appello. Dalla produzione bellica alla sua logistica, dalle basi militari ai centri di ricerca, l' ingranaggio della guerra è ampio e diffuso e permette a chiunque e dovunque di mettere in campo in autonomia ciò che vorrà e potrà". Ancora da capire se, come avvenne già a maggio, l' appello alla mobilitazione sarà raccolto dalla Cgil. La decisione verrà presa nei prossimi giorni, dopo una discussione interna che dovrebbe coinvolgere anche i lavoratori del terminal Gmt dove mensilmente attraccano le navi della flotta Bahri. Anche Papa Francesco in un' intervista aveva applaudito all' iniziativa dei portuali che avevano bloccato la nave delle armi chiedendo ai governi occidentali di "finirla con l' ipocrisia armamentista".



Nave delle armi a Genova, i portuali lanciano la mobilitazione per il 12 febbraio

GENOVA - Dopo la protesta di maggio, quando i portuali riuscirono a impedire che a bordo della Yambu, una delle navi della flotta saudita Bahri, venissero caricati alcuni generatori che, secondo i pacifisti, erano destinati alla guerra in Yemen i portuali genovesi del Calp lanciano un appello per una seconda giornata di mobilitazione cittadina. La data indicativa è il 12 febbraio, giorno in cui la Bahri Yambu dovrebbe attraccare nel porto di Genova. In questi mesi il Calp ha organizzato diverse iniziative di informazione incontrando anche i portuali delle città europee che come Genova si sono mobilitati contro i carichi di armi nei loro porti a Le Havre, Marsiglia e Bilbao. Le iniziative dei portuali contro le 'navi delle armi' avevano qualche tempo fa ricevuto anche il plauso di papa Francesco che in un'intervista aveva chiesto ai governi dell'Occidente di porre fine a quella che il Pontefice ha definito "ipocrisia armamentista". Ancora da capire se, come avvenne già a maggio, l'appello alla mobilitazione sarà raccolto dalla Cgil. La decisione verrà presa nei prossimi giorni.

The screenshot shows a news article on the PrimoCanale.it website. The main headline reads: "Nave delle armi a Genova, i portuali lanciano la mobilitazione per il 12 febbraio". The article text is partially visible, starting with "GENOVA - Dopo la protesta di maggio, quando i portuali riuscirono a impedire che a bordo della Yambu, una delle navi della flotta saudita Bahri, venissero caricati alcuni generatori che, secondo i pacifisti, erano destinati alla guerra in Yemen i portuali genovesi del Calp lanciano un appello per una seconda giornata di mobilitazione cittadina. La data indicativa è il 12 febbraio, giorno in cui la Bahri Yambu dovrebbe attraccare nel porto di Genova. In questi mesi il Calp ha organizzato diverse iniziative di informazione incontrando anche i portuali delle città europee che come Genova si sono mobilitati contro i carichi di armi nei loro porti a Le Havre, Marsiglia e Bilbao. Le iniziative dei portuali contro le 'navi delle armi' avevano qualche tempo fa ricevuto anche il plauso di papa Francesco che in un'intervista aveva chiesto ai governi dell'Occidente di porre fine a quella che il Pontefice ha definito "ipocrisia armamentista". Ancora da capire se, come avvenne già a maggio, l'appello alla mobilitazione sarà raccolto dalla Cgil. La decisione verrà presa nei prossimi giorni."

Below the main text, there are sections for "Approfondimenti" (with links like "L'addio dei 'baraccati' alla Fies", "Spuma per Genova, la simulazione di come verranno montati gli impianti da 120 metri"), "Video" (with thumbnails for "ArcelorMittal lascia il via, il confronto tra Mangano (Fim) e Lunardon (Fis) - 2", "Campesinato da Incubo, menzato senza soldi ma Pezzoli non ha fretta", "Covo Di Maio, Traversi: 'Sarà un elemento di opposizione, non di trattata'", "Svolta di Papa Francesco, il successore di Bergoglio lo sceglieranno i preti genovesi"), and "Commenti" (showing 0 comments).

The Medi Telegraph

Genova, Voltri

Frutta: la domanda cresce, l' export dell' Italia no

Genova - Il consumo di ortofrutta aumenta in tutto il mondo. Per gli esperti, nei Paesi in via di sviluppo crescono le classi medie, conformandosi al gusto occidentale. Secondo una ricerca Euromonitor, il consumo mondiale di ortofrutta crescerà da 2,1 miliardi di euro nel 2015 a 4,8 miliardi nel 2030. A fare la parte del leone sono il Medio Oriente (da 294 a 624 milioni di euro di consumo) e soprattutto l' Asia (da 966 milioni a 2,7 miliardi di euro, sempre fra 2015 e 2030) che rappresenterà quindi il 56% del consumo mondiale. Opportunità che l' Italia - a differenza del concorrente più diretto, la Spagna - fatica a cogliere, come avverte Giorgio Scalise, esperto di Sg Marketing, intervenuto all' incontro Protagonisti dell' ortofrutta italiana, ottava edizione di uno dei maggiori appuntamenti nazionali del settore, organizzato quest' anno dal Corriere ortofrutticolo a **Genova**. Nel suo intervento, l' esperto ha sottolineato come «la Spagna esporta il 50% della propria produzione, l' Italia soltanto il 17%», aggiungendo che mentre immaginiamo la conquista di nuovi Paesi a cui proporre i nostri prodotti «stiamo perdendo i nostri mercati tradizionali per l' esportazione di ortofrutta fresca. Fra 2016 e 2018, secondo dati Ismea, verso la Germania il calo è stato del 13,2%, verso il Regno Unito del 4,9%, verso l' Austria del 26,5%». La tendenza è continuata nei primi 10 mesi del 2019, secondo Fruitimprese: l' export italiano ha perso 133 milioni di euro. Una debolezza, quella relativa all' internazionalizzazione, che è stata confermata anche da Corrado Giacomini, economista agrario dell' Università di Parma: «In Canada fino all' anno scorso arrivavano le arance dalla Florida. Adesso arrivano dalla Spagna» nonostante sia tutta l' Unione europea, quindi Italia compresa, ad aver firmato l' accordo commerciale Ceta. Alla vigilia del Fruit Logistica di Berlino, il più importante appuntamento internazionale del settore, l' agroalimentare italiano punta al rilancio dell' export attraverso una maggiore integrazione fra produzione, migliore logistica (più treno e meno gomma), lavorazione del prodotto e packaging: «Con la globalizzazione - dice Giovanni Vassallo, presidente di Sgm, la società che gestisce il mercato generale di **Genova** Bolzaneto - quella agricola è diventata un' unica filiera che integra produzione, trasporto e logistica in un sistema comune. **Genova**, col suo **porto**, gioca un ruolo fondamentale per il nostro Paese». Secondo un recente studio di Nomisma, commissionato fra gli altri da Confagricoltura, per il **porto** di **Genova** transita l' 80% dei prodotti agricoli italiani in esportazione. Per esempio, passa di qui tutto il parmigiano reggiano destinato a Paesi extra-Ue. E stanno cambiando anche le abitudini di consumo, dando sempre più importanza alla trasformazione dei prodotti e al packaging: «Le famiglie italiane - aggiunge Scalise - dedicano 37 minuti al giorno alla preparazioni dei pasti e 29 minuti per mangiare. Vogliono prodotti facili. Si vende più frutta secca, ma cresce quella già sgusciata rispetto a quella col guscio: è un cambiamento epocale. Il 30,2% degli italiani ordina cibo pronto a domicilio, ma come alternativa alla spesa, non al ristorante». In questo scenario non si compete solo con una logistica migliore, ma anche con «prodotti facili da consumare, di qualità, di forte richiamo anche estetico. E unici, a filiera sostenibile e totalmente controllata, salutisti, biologici, locali».



Il Tirreno (ed. Piombino-Elba)

Piombino, Isola d' Elba

il futuro del porto

Entro metà marzo l' esito del bando per gli insediamenti sulle banchine

Dibattito al convegno del Pd. Capuano: concessioni lunghe per progetti innovativi e ambientalmente compatibili

PIOMBINO. Il prossimo 3 febbraio rappresenta una data importante per il porto piombinese: quel giorno infatti scade il bando per l' insediamento di nuove realtà produttive sul porto. Sono 14 le imprese che hanno superato la prima selezione: entro la metà di marzo si dovrebbe conoscere l' esito della valutazione delle domande da parte di una commissione di soli esterni. È stato questo, in particolare per i suoi presupposti occupazionali, uno dei temi centrali del convegno organizzato dalla federazione Pd Val di Cornia-Elba dal titolo «Piombino e i porti toscani, crescita e sviluppo nel contesto globale», che ha visto la partecipazione di moltissimi operatori del settore. Tra i protagonisti Ivano Russo, direttore generale di Confetra, la confederazione delle associazioni operanti nella logistica che fa capo a Confindustria, già dirigente al ministero del Trasporti e considerato il braccio destro di Graziano Del Rio, all' epoca ministro, Claudio Capuano, responsabile del porto di Piombino nell' **Autorità portuale**, Gabriele Gargiulo, livornese, che nell' **Authority** si occupa di promozione e comunicazione, il consigliere regionale del Pd Gianni Anselmi, l' ex presidente dell' **Authority** Luciano Guerrieri, Riccardo Breda, presidente della Camera di Commercio della Maremma e del Tirreno, la Uil con Ilaria Landi e la Cgil con Claudio Cuggiari, il segretario della federazione Pd, Simone De Rosas. Logico che in tema di concessioni si sia parlato di Jsw, che fin qui è andata avanti con le proroghe, e che secondo Capuano «deve presentare un vero piano, sapendo che la componente **portuale** non è autonoma da quella industriale». Ancora più chiaramente il responsabile dell' Adp per Piombino ha sostenuto che «è impossibile affidare concessioni a Jsw senza un piano industriale. Ed è giusto così, non ci sono canali privilegiati per una concessione trentennale. Per ora abbiamo dato solo proroghe, il punto è semplice, per avere concessioni portuali occorre rispondere agli impegni presi nell' Accordo di programma». E Pim, la Piombino industrie marittime, prima azienda insediatasi sul porto di Piombino ma ancora in attesa della concessione? «Pim, vuole sicurezze - ha spiegato Capuano - ma in realtà ha già un atto di sottomissione. Si stanno muovendo, va capito anche chi arriverà sul porto per rispondere pure alle esigenze di Pim». Il punto per Capuano, che parla di «una gara a prova di bomba», è che «in questo bando per la prima volta il tema siderurgico è secondario, nel senso che intendiamo davvero diversificare, con concessioni lunghe, minimo 10 anni e massimo 40 anni, con un cronoprogramma che preveda anche il percorso occupazionale senza indicare solo quello che sarà il risultato "a regime", per progetti che guardino anche all' impatto ambientale e all' innovazione tecnologica». Un ragionamento seguito a quello di Ivano Russo, che ha aperto un mondo sulla realtà della logistica, «che copre il 9% del Pil italiano, e movimentata 470 milioni di tonnellate di merci all' anno», spiegando anche i ritardi del sistema Paese, «a cui serve una strategia per uscire dalla marginalità». Tutto ciò in una fase in cui i grandi Paesi, Cina in testa, investono in ogni angolo del pianeta per garantirsi appunto vie di transito ai loro commerci (Via della seta, Rotta artica, solo per fare due esempi), mentre l' Italia «muove il 70% del proprio export in appena 2000 chilometri di media senza decidersi a diventare un grande hub logistico, capace di attrarre merci, lavorarle e rimetterle in movimento».



Il Tirreno (ed. Piombino-Elba)

Piombino, Isola d' Elba

Dopo De Rosas, che riprendendo quel tema, ha sostenuto che «gli investimenti sul porto devono servire a legare logistica e industria», in una fase in cui comunque «il porto sembra riavvicinarsi alla città», l' ex presidente dell' Authority piombinese, Guerrieri, ha fatto un plauso al bando dell' Authority, «una cosa molto seria, con una procedura che individua pacchetti di progetti», parlando poi delle opportunità «di essere nel Mediterraneo, vicino all' Africa, continente che nei prossimi 40-50 anni sarà al centro delle attenzioni delle grandi potenze», togliendosi pure qualche sassolino dalle scarpe, quando ha sostenuto che «nei ritardi dell' Authority non c' entra il commissariamento del 2019 (del presidente Stefano Corsini ndr), anzi, forse è in quel periodo che si è ben lavorato al bando». Conclusioni di Anselmi, secondo cui «una città portuale e col nostro passato industriale non può non domandarsi quale sia il proprio ruolo nel mondo. Serve dunque uno sguardo lungo, ma anche rapidità di risposta che può derivare solo dalla chiarezza della visione politica». Poi Anselmi ha affermato la necessità che la Toscana «entri tra le Regioni in cui verranno distribuite le risorse, 1000 miliardi, del Green New Deal». Infine un cenno alla questione dello stabilimento Jsw, che proprio in questi giorni ha preso altri quattro mesi per presentare il proprio piano: «Jindal deve dare risposte sui forni elettrici - ha affermato - ma certo è che 600 ettari non possono restare bloccati». --CLOZ.

Il Tirreno (ed. Piombino-Elba)

Piombino, Isola d' Elba

impianti a rischio, traffico e sicurezza

Lotti 398 ed Ex Elettra, interrogazione dei 5 stelle

PIOMBINO. La centrale ex Elettra dopo il potenziamento e la nuova messa in produzione a metano, è da considerare soggetto a rischio di incidente rilevante? E' stata considerata la sua vicinanza con i lotti della 398? In sintesi sono queste le domande rivolte dal Movimento cinque stelle al sindaco nell'interrogazione che sarà discussa nella prossima seduta del consiglio comunale. L'interrogazione è firmata da Daniele Pasquinelli e da Emanuele Orlandini. «La centrale - si legge - è ubicata in prossimità della collina del Capezzolo, punto di terminazione del 1° lotto del tracciato di prolungamento della SS 398 fino al **porto** e punto di partenza del 2° lotto, qualunque sia il futuro percorso di quest' ultimo». Il problema si presenterebbe ora perchè al momento della progettazione, l' area a caldo era già ferma definitivamente e il rischio di incidente rilevante non c' è più. Potrebbe ripresentarsi con la nuova veste dell' ex Elettra. E i Cinque stelle ne chiedono conferma al sindaco. In caso affermativo, si domanda se tale rischio interesserà i tracciati del primo e secondo lotto della penetrazione della SS 398 e/o della bretella di collegamento con le nuove banchine del **porto** di **Piombino**. Sempre in caso affermativo, la domanda è volta a sapere se ciò comporterà un aumento di costi e di tempi per la realizzazione delle opere ed in quale entità. --



A quando il passante del porto? Ancora quattro anni di pazienza

Progetti pronti per lungomare nord e raddoppio della variante. Il by-pass è indietro

LA VIABILITÀ ANCONA Per quanto tempo ancora basterà un incidente, un camion che si ribalta o un tamponamento tra auto, per rischiare di paralizzare la viabilità di accesso da nord a una città capoluogo di regione? La domanda rimbalza da decenni, a ogni sinistro stradale sulla variante alla statale 16 o nel tratto urbano della Flaminia. E le risposte vanno aggiornate i tempi come il punteggio di un flipper, allontanando la data i cui finalmente l'ingresso a nord di Ancona non sarà più un imbuto, capace di intasarsi al primo schianto di lamiere. Ciò avverrà solo quando sarà finalmente pronto il passante del porto, il collegamento diretto tra le banchine dei traghetti e l'autostrada A14. Sì, ma quando? Non prima di altri quattro anni. Attesa dal 2003 Eppure a questo punto, nel 2020, ci si aspettava di vedere già pronta o almeno a buon punto un'infrastruttura il cui progetto già nel 2003 - allora con il nome di Uscita a Ovest - era stato inserito nel piano delle opere dell'Anas e che cinque anni dopo aveva una concessionaria individuata per il progetto di finanza, la Passante Dorico, cordata guidata da Salini-Impregilo. Il dietrofront invece poi sono serviti altri cinque anni per firmare, il 28 dicembre 2013, la convenzione tra il ministero delle Infrastrutture e il pool di imprese per un costo previsto di 480 milioni di euro a carico dei privati. E altri tre anni se ne sono andati solo per fare un clamoroso dietrofront, con il nuovo progetto presentato nel settembre 2015 da Passante Dorico (per un bypass da 10,6 km) bocciato nel dicembre 2016 dal Mit perché troppo oneroso, visto che il partner privato, anziché accollarsi i costi dell'opera in concessione con il pedaggio, chiedeva un contributo pubblico di 135 milioni. Così si è deciso di virare verso nord, sfruttando il progetto esistente per il lungomare interrato da Marina Dorica a Torrette, finanziato con 40 milioni da Rfi, per integrarlo con altre opere in un'infrastruttura articolata su tre segmenti: l'interramento del lungomare nord appunto, dove realizzare anche una Flaminia-bis dedicata al traffico del porto; il raddoppio della variante alla statale Adriatica da Torrette a Falconara; il cosiddetto ultimo miglio, una bretella per collegare il lungomare con la variante, deviando all'interno vicino all'autosalone Bartoletti. I primi bandi relativi agli appalti per le prime due opere dovrebbero uscire già quest'anno, perché la progettazione è in una fase avanzatissima. Un disco verde per il Lungomare nord era arrivato a metà giugno dal provveditorato interregionale Toscana-Marche-Umbria alle opere pubbliche, che ha espresso parere positivo al progetto per la realizzazione della scogliera di protezione della linea ferroviaria, l'interramento con gli escavi dei fondali marini, rettifica e velocizzazione della linea ferroviaria. Di recente anche la Regione ha dato via libera e si aspetta ora il progetto esecutivo, ma almeno alcune opere (quelle relative alla scogliera) dovranno essere realizzate entro il 2020 per scadenze legate alla rendicontazione dei fondi europei contro l'erosione della costa. Il raddoppio Per il raddoppio della variante alla statale 16 (che consentirebbe anche di gestire meglio la viabilità in caso di incidenti e scongiurare blocchi totali) sono state avviate già le procedure d'esproprio. Ma ci vorranno almeno quattro anni, tra gare d'appalto e lavori, per allargare la carreggiata per i sette chilometri tra l'uscita di Torrette a quella di Falconara-Api, rifacendo anche viadotti e gallerie, con un investimento di 271 milioni già stanziato dall'Anas. Più indietro invece (e tra due settimane il sindaco andrà dal ministro proprio per sollecitare un'accelerazione) l'iter per il bypass dall'uscita di Torrette della statale 16 fino al porto, il cosiddetto ultimo miglio che serve per scollinare dalla Flaminia fino alla variante. Siamo ancora





Corriere Adriatico

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

fermi allo studio di pre-fattibilità presentato dall' Anas ad aprile. Un tracciato di 3,3 km, per 97 milioni di spesa, che dallo svincolo di Torrette scende verso il lungomare passando a sud dell' ospedale con un tratto in rilevato, poi una galleria, un viadotto, una seconda galleria e infine un tratto in trincea, prima di raccordarsi alla Flaminia più o meno all' altezza dell' autosalone Bartoletti. Lorenzo Sconocchini © RIPRODUZIONE RISERVATA.

Sindaco al Mit il 12 febbraio

Proprio l' Uscita Nord, insieme al finanziamento del raddoppio del bacino Fincantieri, sarà tra i temi da discutere nell' incontro già fissato per il 12 febbraio prossimo a Roma tra il ministro delle Infrastrutture Paola De Micheli e il sindaco Valeria Mancinelli. All' ordine del giorno in realtà c' è la pratica per l' infrastruttura portuale, ma di sicuro il sindaco non si lascerà sfuggire l' occasione di capire quando il governo potrà finalmente «stupire» (verbo usato dal premier Conte) gli anconetani con la tanto attesa Uscita Nord. Si cercherà di capire a che punto è la progettazione dell' ultimo miglio, dopo le rassicurazioni fornite a ottobre dal ministro De Micheli sul fatto che non esistono approfondimenti progettuali su tracciati alternativi a quello contenuto nel studio di pre-fattibilità tecnico-economico completato dall' Anas e inviato al Mit e al provveditorato opere pubbliche delle Marche il 2 aprile scorso. Il timore s' era affacciato quando sul sito dell' Anas era comparso un aggiornamento sul progetto di uscita dal **porto** in cui si evidenziava che l' itinerario a sud di Torrette presentava criticità per l' attraversamento dell' area in frana. Ma il ministro aveva escluso ripensamenti.



Maxi-ruota, ultimi giri nella nebbia «Grazie Ancona, torneremo ancora»

La Sky Wheel se ne va dopo 65 giorni. Il titolare della giostra: «Ci vediamo per il prossimo Natale»

L'ATTRAZIONE ANCONA Non proprio la giornata ideale, per salutarsi, con la nebbia a offuscare il panorama che nelle belle giornate si scopre da un'altezza di 40 metri. Ultimi giri per la maxi-ruota panoramica di piazza Cavour, che ieri ha smesso di funzionare dopo 65 giorni consecutivi di divertimento assicurato a partire dal vernissage pre-natalizio del 23 novembre. Da oggi la più grande ruota panoramica semovente d'Italia comincerà a essere smontata pezzo dopo pezzo, per lasciare Ancona nei prossimi giorni a bordo di un grosso autoarticolato che la trasporterà verso la Romagna, per un periodo di manutenzione. Poi la vedremo girare di nuovo nelle Marche, a San Benedetto del Tronto dal 22 marzo al 10 maggio prossimo. Il terzo BiAnconatale Tramonta dunque l'ipotesi di vedere ancora le 15mila luci a led di Sky Wheel Ancona (così l'hanno ribattezzata i proprietari, al terzo anno di BiAnconatale) già nella prossima primavera, magari in occasione della Fiera di San Ciriaco di inizio maggio. «Torneremo ad Ancona, ma in occasione del prossimo Natale, non prima», assicura Manuel Rambelli, il titolare della Giocopremio di Forlì che dal 2017 ha fatto salire migliaia di visitatori, molti dei quali arrivati apposta ad Ancona, a bordo delle 21 gondole della sua ruota. Niente porto antico. Si era parlato di una possibile nuova location, al porto antico, per proporre ai visitatori panorami diversi, aperti verso il mare e la costa. Ma i problemi logistici che propone un'area demaniale e operativa, nella quale serve anche il via libera dell'**Autorità portuale** e della Capitaneria di porto, ha fatto tramontare questa suggestiva ipotesi di ricollocazione della ruota vicino all'Arco Clementino. «No, no - taglia corto Rambelli -, ormai siamo diventati una tradizione del Natale anconetano e dobbiamo restare in centro, dove ci sono le altre iniziative del cartellone natalizio». Qualcuno sostiene di aver notato meno presenze a bordo della ruota, ma Rambelli assicura, pur senza avere ancora i dati definitivi dei visitatori imbarcati in questi due mesi e passa, che il fascino della sua ruota non si è appannato dopo tre anni ad Ancona. L'effetto meteo «Il meteo quest'anno ci aiutato di più, con lunghi periodi di bel tempo, e le presenze sono state davvero molto soddisfacenti. Ancona ormai si è affezionata alla nostra ruota, per questo torneremo a novembre. Anche con qualche sorpresa». Lorenzo Sconocchini © RIPRODUZIONE RISERVATA.



I crocieristi di Civitavecchia nel Viterbese: il progetto c'è

TURISMO Un brand del comprensorio etrusco per invogliare i crocieristi a visitare le realtà del territorio, Viterbo compresa. E' il progetto a cui stanno lavorando i comuni di Civitavecchia, Tarquinia, Tolfa, Allumiere, S. Marinella e Monte Romano, da presentare al prossimo Sea Trade di Miami. Interessato e informato anche il Comune di Viterbo. Nei giorni scorsi a Civitavecchia si è riunito il Tavolo delle buone pratiche per il crocierismo, coordinato dall' **Autorità portuale**, Malcom Morini. Presenti rappresentanti dei comuni dell' hinterland, oltre all' assessore al Turismo del capoluogo, Marco De Carolis (foto). Secondo il vice sindaco e assessore alla Portualità di Civitavecchia, Massimiliano Grasso, «partendo dall' analisi delle nuove statistiche diffuse da Clia, società che si occupa di crociere a livello mondiale, si è cercato di pianificare una strategia per 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 dunque meno interessati a fare escursioni su Roma». Ed è a queste migliaia di turisti che Civitavecchia e i comuni del comprensorio, messi da parte anni di campanilismi, vogliono rivolgersi con pacchetti da presentare agli armatori. Una idea che era stata lanciata un paio di mesi fa dal sindaco tirrenico Ernesto Tedesco, alla 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 e si è approfondita prosegue Grasso nel corso dell' ultima riunione dell' Osservatorio ambientale di cui Civitavecchia è capofila. Si è deciso di andare tutti al Sea Trade, a Miami, ospiti nello stand dell' Authority. Ogni comune presenterà delle brochure per pubblicizzare le proprie peculiarità, con un proprio rappresentante». Cristina Gazzellini © RIPRODUZIONE RISERVATA.



L' economia del mare E in estate ecco le prime maxi -navi. Servizi costieri, Salerno traina i porti campani

Boom crociere, quota 100mila

Un 2019 da incorniciare: +34 per cento. Risalita dopo il crollo del 2017. Aspettando i dragaggi

Diletta Turco

Quasi 100mila turisti. Il 2019 del settore delle crociere a Salerno è stato un anno decisamente da ricordare. Ad evidenziarlo è il periodico bollettino dell' **autorità** di **sistema** del mar Tirreno Centrale che ha ufficializzato non solo i dati di dicembre, ma ha tratto un bilancio dell' intero 2019. Nello specifico, i passeggeri in arrivo con i colossi del mare sono stati 97.703 nei nove mesi di attività della stagione crocieristica conclusa proprio a dicembre. Questo vuol dire che, in media, ogni mese a Salerno sono arrivati quasi 11mila crocieristi. Cifre che non si vedevano dal 2016. A pag. 17.



Crociere, nuovo boom turisti a quota 100mila aspettando i dragaggi

'La risalita dopo il crollo del 2017 giugno, agosto e settembre da record' Servizi costieri, risultato positivo: Salerno fa da traino ai porti campani

Diletta Turco

Quasi 100mila turisti. Il 2019 del settore delle crociere a Salerno è stato un anno decisamente da ricordare. Ad evidenziarlo è il periodico bollettino dell' **autorità** di **sistema** del mar Tirreno Centrale che ha ufficializzato non solo i dati di dicembre, ma ha tratto un bilancio dell' intero 2019. Nello specifico, i passeggeri in arrivo con i colossi del mare sono stati 97.703 nei nove mesi di attività della stagione crocieristica conclusa proprio a dicembre. Questo vuol dire che, in media, ogni mese a Salerno sono arrivati quasi 11mila crocieristi. Cifre che, a Salerno, non si vedevano dal 2016, quando di crocieristi complessivamente ne arrivarono 111mila. L' ANDAMENTO Dopo il crollo sostanzioso tra il 2016 e il 2017 (dai 111mila si arrivò a 65mila turisti in un anno), i ritmi di crescita del comparto dell' economia blu non sono mai stati così sostenuti. Nel 2018, infatti, a chiusura di anno i crocieristi totali furono poco meno di 73mila, e cioè circa 8mila in più. Un valore, quest' ultimo, praticamente triplicato tra il 2018 e il 2019, tanto che l' intera annata si è chiusa con un aumento del 34 per cento dei turisti arrivati. Tradotto in termini assoluti, nel 2019 a Salerno sono arrivati 25mila turisti in più rispetto all' anno precedente. Ad aver letteralmente dettato i ritmi dell' incremento di presenze sono stati tre mesi specifici, e cioè giugno, agosto e settembre. Mesi durante i quali, rispettivamente, a Salerno sono sbarcati 12mila, 20mila e 14mila crocieristi. Tant' è che proprio fino ad agosto, e cioè nei primi 7 mesi dell' anno, i numeri parziali indicavano un calo delle presenze rispetto all' anno precedente. Da settembre in avanti, poi, la crescita è stata costante e si è passati dal +14 per cento al definitivo +34. IL FUTURO Le basi poste lo scorso anno, dunque, fanno guardare con un' ottica diversa la stagione crocieristica che sta per iniziare. E il 2020, in quest' ottica, potrebbe dare ulteriore spinta al comparto. Visto che l' obiettivo dell' **autorità** di **Sistema** del mar Tirreno Centrale resta quello di rendere fruibile la Stazione Marittima di Zaha Hadid dalla prossima estate. Dopo un inizio di stagione il calendario è in via di ultimazione, ma le prime navi dovrebbero arrivare tra la fine di marzo e l' inizio di aprile, quindi, esattamente come accaduto nell' anno appena concluso con attracchi nel porto commerciale, dunque, l' estate 2020 battezerà la zona Manfredi come polo crocieristico di Salerno. Il che si tradurrà anche nella possibilità di far arrivare compagnie con navi più grandi, e quindi di inserire la tappa salernitana in itinerari internazionali di maggiore respiro. Che porteranno anche più passeggeri. GLI ALTRI TRASPORTI Ma, accanto alle crociere, l' economia turistica blu salernitana ha un' altra anima altrettanto se non più importante. E cioè il segmento delle mini-crociere e dei servizi costieri di navi ed aliscafi che collegano le località litorali delle province di Salerno e le isole di Napoli. Anche per questo tipo di trasporto il 2019 è stato un anno chiuso con segno positivo. Quasi 900mila i passeggeri che, nei dodici mesi dell' anno, hanno usato navi e traghetti, con un aumento del 12 per cento rispetto al 2018. Proprio il risultato di Salerno ha fatto da traino al complessivo andamento positivo dei tre porti campani: sia Napoli che Castellammare, in questa specifica categoria, hanno migliorato quanto fatto l' anno precedente solo di qualche punto percentuale. A Salerno l' incremento maggiore ha riguardato i passeggeri dei traghetti, passati dalle 105mila unità del 2018 alle 225mila dell' anno successivo. Saldo positivo che sfiora il 20 per cento. Se si considerano, invece, i numeri assoluti,





Il Mattino (ed. Salerno)

Salerno

allora sono state le mini-crociere (e cioè le navi che percorrono meno di 20 miglia) ad essere le più frequentate. Oltre 638mila i passeggeri registrati nei 12 mesi del 2019, e un aumento del 10 per cento rispetto ai risultati del 2018.
© RIPRODUZIONE RISERVATA.

Il bilancio

Traffico merci la flessione c'è ma è meno grave del previsto

Un' emergenza in parte rientrata. Un «rosso» dai toni meno accesi del previsto. Il calo c'è stato. Ma quello che si era presentato con l' annus horribilis per il settore commerciale del porto, alla fine si è attestato su una soglia sì preoccupante ma non allarmante. A pag. 17.



Traffico commerciale in calo ma l'emergenza sta rientrando

IL BILANCIO Un' emergenza in parte rientrata. Un «rosso» dai toni meno accesi del previsto. Il calo c'è stato. Ma quello che si era presentato con l'annus horribilis per il settore commerciale del porto di Salerno, alla fine si è attestato su una soglia sì preoccupante ma non allarmante. Complessivamente, le attività hanno registrato un calo dell'8,8 per cento. Recuperando del tutto gli andamenti decisamente peggiori nel periodo da aprile a novembre. Otto mesi in cui la media di diminuzione del volume di merce movimentata superava il 10 per cento. Anche in questo caso occorre fare la distinzione tra il traffico «hinterland», in cui i container vengono stoccati, e quello «trans-shipped», in cui i container passano da un mezzo all'altro. Proprio quest'ultima voce ha avuto il calo più significativo, con il -25 per cento rispetto al 2018. Mentre l'altra anima del traffico container ha chiuso il 2019 con una diminuzione del 7,9 per cento. I problemi maggiori con i container in ingresso, e cioè con quelli destinati al porto di Salerno. Qui la diminuzione di traffico complessivo ha superato il 10 per cento, decisamente migliore il bilancio dei container in uscita: il segno meno è stato del 7 per cento. Sebbene negativo nel suo complesso, il 2019 è stato migliore di tutto il decennio 2006-2016 su cui si è abbattuta come una scure la crisi internazionale. Dal 2017 l'aumento di merce trasportata è stato importante, prima del «passo falso» dell'anno appena concluso. LE LUCI Come ogni metaforica medaglia, dietro al «rovescio» rappresentato dai dati definitivi del traffico container del 2019, deve esserci il «dritto». Legato alle merci sui rotabili, a bordo già dei tir che, poi, prendono le loro specifiche destinazioni. Questo segmento dell'attività del porto salernitano aveva iniziato il 2019 con dei ritmi di crescita inaspettati. E che, nel primo trimestre, erano arrivati anche a superare il +7,6 per cento. Poi, con il trascorrere dei mesi, i traffici hanno sì mantenuto un andamento positivo, ma si è andato assottigliando mese dopo mese. Tanto da arrivare a chiudere l'anno con +1,59 per cento. Ma questo aumento è la somma degli andamenti delle tre categorie su cui si basa questo specifico modo di trasporto delle merci via mare: e cioè i tir, i mezzi privati e quelli commerciali. Tre segmenti che non hanno seguito tutti lo stesso andamento. Bene il trasporto su unità rotabili specifiche (+3%), ancora meglio il trasporto di veicoli privati (+21 per cento), decisamente negativo l'andamento dei veicoli commerciali. Sotto quest'ultima voce, la casella del 2019 è di colore rosso, con un calo delle presenze del 25 per cento rispetto all'anno precedente. Sta di fatto che la soglia di traffico raggiunta nel 2019, al porto di Salerno era stata toccata solo nel 2017. Mai, negli ultimi quindici anni, il segmento dei rotabili aveva toccato cifre del genere, nonostante una crescita contenuta ma costante dal 2003 anno del boom ad oggi. di.tu. © RIPRODUZIONE RISERVATA.



I palombari fanno brillare l'ordigno bellico

È stato fatto brillare al largo di Capo d' Orso, in Costiera Amalfitana, l' ordigno bellico rinvenuto durante le operazioni di dragaggio del porto di Salerno. L' operazione è stata eseguita dai palombari della Marina Militare, in collaborazione con la Capitaneria di Porto di Salerno e sotto il coordinamento della Prefettura. L' ordigno, risalente alla Seconda Guerra Mondiale di fabbricazione americana e contenente circa 30 chili di esplosivo era stato rinvenuto dalla motonave Breydel, la draga arrivata nelle scorse settimane al porto di Salerno per svolgere le operazioni di propria competenza. Dopo essere stato identificato e rimosso, è stato trasportato al largo di Capo d' Orso, in una zona di sicurezza individuata dall' Autorità marittima in collaborazione con il responsabile delle operazioni di brillamento. La Capitaneria di Porto ha interdetto l' area e ha presidiato la zona con le proprie motovedette. Secondo gli esperti si tratta di una bomba area. Continua, dunque, il ritrovamento di ordigni bellici a distanza di quasi 80 anni dall' ultimo conflitto mondiale. © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Il Roma

Salerno

_ MARINA MILITARE

Fatto brillare ordigno trovato nel porto di Salerno

SALERNO. È stato fatto brillare a largo di Capo d' Orso, in Costiera Amalfitana, l' ordigno bellico rinvenuto durante le operazioni di dragaggio del porto di Salerno. L' operazione è stata eseguita dai palombari della Marina Militare, in collaborazione con la capitaneria di Porto di Salerno e sotto il coordinamento della prefettura di Salerno. L' ordigno, risalente alla seconda guerra mondiale di fabbricazione americana e contenente circa 30 chili di esplosivo era stato rinvenuto dalla motonave Breydel, la draga arrivata nelle scorse settimane al porto di Salerno.

The image shows a collage of news snippets from a newspaper page. The main headline reads: **Maestra d'asilo affetta da meningite, è grave**. Other snippets include: **ANZIANA precipita dalla casa di riposo e muore**, **Paraghiatore abruzzese accolto in Salerno: tutti in pericolo di vita**, **OLTRE CHIALE LE DONAZIONI, LEPIRE - AMPLIAMENTO DEI TARGET - PACI - PIÙ FAVO ALLA IMPRESA - FILIPPINO - GESTIRE BENE LE RISORSE - Oifrolaly - Da "Resto al Sud" un contributo alla crescita del Mezzogiorno**. There are also small photos and sub-headlines like **MANFREDI** and **MANFREDI**.



Salerno, l' ordigno bellico fatto brillare a largo di Capo d' Orso

L' operazione è stata eseguita dai palombari della Marina Militare, in collaborazione con la Capitaneria di Porto di Salerno e sotto il coordinamento della Prefettura

E' stato fatto brillare a largo in Costiera Amalfitana , a largo di Capo d' Orso , l' ordigno bellico rinvenuto durante i lavori di dragaggio del porto di Salerno . L' operazione è stata eseguita dai palombari della Marina Militare, in collaborazione con la Capitaneria di Porto e sotto il coordinamento della Prefettura La scoperta L' ordigno, risalente alla seconda guerra mondiale di fabbricazione americana e contenente circa 30 chili di esplosivo era stato rinvenuto dalla motonave Breydel, la draga arrivata nelle scorse settimane al porto di Salerno per iniziare le operazioni di dragaggio. Dopo essere stato identificato e rimosso, è stato trasportato al largo di Capo d' Orso, in una zona di sicurezza individuata dall' Autorità marittima in collaborazione con il responsabile delle operazioni di brillamento . La Capitaneria di Porto ha interdetto l' area e ha presidiato la zona con le proprie motovedette .

immobiliare.it La tua casa a Salerno CERCA

SALERNO TODAY Cronaca

Salerno, l'ordigno bellico fatto brillare a largo di Capo d'Orso

L'operazione è stata eseguita dai palombari della Marina Militare, in collaborazione con la Capitaneria di Porto di Salerno e sotto il coordinamento della Prefettura

La scoperta

L'ordigno, risalente alla seconda guerra mondiale di fabbricazione americana e contenente circa 30 chili di esplosivo era stato rinvenuto dalla motonave Breydel, la draga arrivata nelle scorse settimane al porto di Salerno per iniziare le operazioni di dragaggio. Dopo essere stato identificato e rimosso, è stato trasportato al largo di Capo d'Orso, in una zona di sicurezza individuata dall'Autorità marittima in collaborazione con il responsabile delle operazioni di brillamento. La Capitaneria di Porto ha interdetto l'area e ha presidiato la zona con le proprie motovedette.

Sea Reporter

Salerno

I palombari della Marina Militare fanno brillare una bomba da 100 libbre nel porto di Salerno

I Palombari del COMSUBIN proseguono l'instancabile opera di bonifica subacquea Napoli - lo scorso 25 gennaio, i Palombari del Gruppo Operativo Subacquei (G.O.S.) del Comando Subacquei ed Incursori della Marina Militare (Comsubin), distaccati presso il Nucleo S.D.A.I. (Sminamento Difesa Antimezzi Insidiosi) di Napoli, hanno ricevuto una segnalazione relativa al ritrovamento nel porto di Salerno di un presunto ordigno bellico che una draga, impegnata nei lavori di dragaggio dei fondali dello scalo salernitano, aveva rinvenuto nel condotto di aspirazione della sabbia. Questa mattina gli operatori dello S.D.A.I. si sono recati sul posto ed hanno verificato che si trattava di una bomba d'aereo da 100 libbre, di costruzione statunitense, risalente al secondo conflitto mondiale, con all'interno circa 28 kg. di tritolo. Gli esperti della Marina Militare hanno quindi provveduto a rimuovere, con tutte le cautele che richiedeva il caso, l'ordigno che è stato rimesso in acqua e, appeso ad un galleggiante, è stato trasportato in sicurezza ad oltre tre miglia al largo del porto, in un'area appositamente designata dalla Autorità Marittima locale. Giunti sul posto, i Palombari della Marina Militare hanno applicato alla bomba rinvenuta una "controcarica" e, pochi minuti prima delle 12:00, hanno effettuato il brillamento neutralizzando così l'ordigno rinvenuto.



Collegamenti, l' appello a Boccia: «Investimenti su porto e binari»

Non solo energia, ambiente e lavoro, tra i temi al centro del confronto con la Regione e il governo Il sindaco Rossi nella Notte a Cerano sollecita risorse e progetti per velocizzare i collegamenti

FRANCESCO TRINCHERA

Francesco TRINCHERA Energia, ambiente ma anche logistica e trasporti. Temi che sono stati toccati in Notte a Cerano, talk organizzato da Puglia Sviluppo con la presenza del ministro per gli Affari Regionali Francesco Boccia, il presidente della Regione Michele Emiliano, il sindaco Riccardo Rossi, il direttore di Confindustria Angelo Gaurini ed i due rappresentanti della società in house della Regione, il vicepresidente Antonella Vincenti ed il direttore Antonio De Vito, oltre alla presenza di Al Bano che è interprete della canzone che ha dato il titolo alla manifestazione. Nell' ambito della logistica, a tenere tutto insieme è soprattutto il **porto** ed i diversi collegamenti tra lo stesso ed il territorio. Rossi nel suo intervento ha legato il tutto alle prospettive della zona franca doganale per il **porto** ed al Cis: «Si è parlato ha spiegato di sgravi per chi assumerà i lavoratori dell' indotto di Mittal Avremo bisogno anche noi di sgravi, perché la logistica del **porto** ormai non esiste più ma abbiamo ragionato con Enel che è disponibile a pensare all' uso della banchina per altri traffici: se ci sono operatori portuali o grandi imprese che avanzano la volontà di utilizzarla per altre attività con un programma industriale, c' è la disponibilità al confronto».

In questo contesto il sindaco ha rimandato anche all' incontro che si terrà al Ministero per lo Sviluppo Economico il prossimo 6 febbraio ma si è anche soffermato su altri tipi di opere. «Abbiamo bisogno ha puntualizzato - di infrastrutturare la nostra linea ferroviaria, visto che abbiamo il grande vantaggio di avere un **porto** dotato da questo punto di vista». Rossi ha richiamato la dorsale sud nord con Bari e quella verso ovest con Taranto per permettere collegamenti migliori con il resto del paese e con quelli più vicini. Boccia, in questo senso, ha parlato di una visione sistemica per la regione, soprattutto dal punto di vista degli scali portuali: «Non è pensabile - ha dichiarato - ipotizzare una competizione tra Bari e Brindisi da una parte e Taranto dall' altra, anzi, per la conformazione della nostra regione possono essere un naturale canale di ingresso e di uscita tra i due mari». Più avanti nel dibattito, Emiliano ha risposto a ciò che è stato sollevato da Rossi, partendo dal collegamento in progettazione tra l' aeroporto e la stazione: «Ci sono fondi importanti ha commentato - per la mobilità urbana veloce, che potrebbero consentire, partendo dall' aeroporto, di allargare attorno a Brindisi una metropolitana di superficie di area vasta che ci consenta di connettere non solo l' aeroporto ma anche il **porto**, collegando l' area industriale con trasporti di natura diversa e consentire uno sviluppo culturale diverso». Sempre sullo stesso tema, Guarini ha anche lanciato l' esortazione a non perdere di vista ciò che può scaturire anche dalla base delle Nazioni Unite ed in particolare per l' Until, i laboratori che trattano di nuove tecnologie e che vedono due città candidate in Italia, inclusa Brindisi: «A Torino si sono mossi molto velocemente ha evidenziato quindi spero che non perdiamo l' opportunità. Per quanto ne so, il laboratorio qui riguarderebbe la logistica: ben venga, imprese importanti da coinvolgere ne abbiamo». © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Valorizzare i beni culturali? Accogliere ad arte è l'idea

Si terrà oggi alle ore 18, presso la sala congressi di Palazzo Virgilio di Brindisi, il convegno AAA Accogliere ad Arte-Un modello di comunità dell' accoglienza diffusa da Napoli a Brindisi, promosso dalla Associazione Le Colonne. Accogliere Ad Arte è nato per far incontrare le persone con i beni culturali della città, in una logica di valorizzazione reciproca. Nato dall' Associazione Progetto Museo di Napoli 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 mille 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. Il fine del progetto è quello di creare una vera e propria comunità dell' accoglienza che unisce cittadini, istituzioni e lavoratori del settore terziario. La filiera dell' accoglienza si compone di tanti attori, tutti ugualmente importanti e strategici per la promozione, cura e valorizzazione del patrimonio artistico. L' incontro, quindi, rappresenterà un momento utile per conoscere dai diretti interessati un modello

di accoglienza unico nel suo genere in Italia. Pertanto, l' idea della Associazione Le Colonne è quella di mutuare il modello virtuoso adottato a Napoli, ponendo Brindisi al centro di scambi di buone pratiche con altre realtà all' avanguardia e facilitando l' interlocuzione tra i soggetti operanti a vario titolo nel campo dell' accoglienza turistica e della valorizzazione dei beni monumentali. 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 per la redistribuzione dei flussi turistici. Il convegno vedrà la partecipazione del Rettore dell' Università del Salento Fabio Pollice, del sindaco di Brindisi Riccardo Rossi, del Soprintendente per Brindisi-Lecce e Taranto Maria Piccarreta, del coordinatore dei poli bibliomuseali Luigi De Luca, del Direttore di esercizio dei porti dell' **Autorità di Sistema Portuale** Aldo Tanzarella, della Presidente del Progetto Museo di Napoli Francesca Almirante, della Coordinatrice del progetto Accogliere ad Arte di Napoli Laura Fusca e del Presidente di Federalberghi di Brindisi Pierangelo Argentieri. Modererà il dibattito Anna Cinti. © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Brindisi Report

Brindisi

Una marea di Tir fuori dal porto, ma il progetto dei servizi è bloccato

BRINDISI - Ecco qual è la situazione fuori dal varco doganale di Costa Morena Ovest - Punta delle Terrare, dove transitano i Tir per l' imbarco o dopo lo sbarco dalle navi ro-ro. Una marea di camion in attesa, non solo nel grande piazzale dove si trova anche il Terminal Brindisi, la struttura privata della società "Il Mondo", ma lungo tutte le strade intorno. Perché non c' è spazio, non ci sono servizi, non c' è nulla tranne il terminal privato, l' unica entità dove è possibile trovare servizi igienici. L' area è di proprietà del Consorzio Asi, che è capofila di un progetto inserito nel Doc-B dell' Interreg Italia-Grecia per la sistemazione, dotazione di servizi, recinzione e riattivazione del piazzale, che dopo le ondate di camion diventa una discarica. Ci sono 600mila euro da spendere, ma anche questo progetto come altri a servizio del **porto** e dell' intermodalità delle merci è bloccato, nello specifico al Provveditorato interregionale per le Opere pubbliche per una questione di pareri del Comune di Brindisi. Quindi le scene che il video girato questa mattina mostra, quindi il rischio di perdita dei finanziamenti europei, che innescherebbe una catena di revoca anche per gli altri partner del progetto Doc-B, come Igoumenitsa, dove invece i soldi sono già stati investiti. Senza contare che ci va di mezzo anche l' immagine della città, per la precarietà dell' accoglienza agli operatori dell' autotrasporto, molti di altri Paesi della Ue, ma anche tanti italiani.



Il rilancio della città indissolubilmente legato al suo porto

Le potenzialità del porto di Messina sono state al centro di un convegno organizzato dal Lions Club Messina Ionio, presieduto da Maria Francesca Scilio, in collaborazione con l'Università e l'**Autorità di sistema** portuale dello Stretto. Tanti gli esperti che hanno dato il proprio contributo al dibattito che si è rivelato proficuo e propositivo grazie anche alla presenza degli Ordini professionali degli ingegneri e degli architetti di Messina. Dopo l'introduzione dei lavori della presidente Maria Francesca Scilio che ha auspicato l'avvio di un percorso virtuoso per la rinascita della città, si è passati agli interventi degli ospiti. L'importanza storica del porto è stata illustrata dal prof. Salvatore Bottari, che ha commentato una serie di diapositive sulla conformazione della zona portuale di Messina a partire dalla preistoria sino ai giorni nostri. Il prof. Daniele Schilirò, docente di Economia del nostro Ateneo, ha sottolineato la necessità di creare una forte azione sinergica, con investimenti sia pubblici che privati, puntando su tutta la filiera legata al porto. Dal canto suo, l'**Autorità** portuale sta già mettendo in pratica una serie di progetti che avranno un'importante ricaduta sul contesto sia portuale che urbano. Ettore Gentile, segretario generale dell'Ente, ha elencato i progetti in atto e quelli futuri. «L'approvazione del Piano regolatore portuale lo scorso agosto, è stata fondamentale per dare l'avvio a tutta una serie di interventi alcuni dei quali già in atto. Tra questi, la bonifica della Zona falcata e della Real Cittadella, intervento giunto già alla terza fase e realizzato in sinergia con la Soprintendenza e il Comune. Novità di questi giorni è la convocazione di un tavolo dei servizi fissato per febbraio, indetto dalla Regione, con l'Università, l'Arpa, l'Asp, la Soprintendenza e la Città metropolitana per discutere il piano di caratterizzazione, redatto dall'Università. Con il Comune, la Capitaneria, la Polizia municipale e la Soprintendenza - ha proseguito Gentile - si sta procedendo alla liberazione di aree dalla presenza di occupazioni abusive. Si sta lavorando anche alla riqualificazione del quartiere fieristico con uno stanziamento pari a 12 milioni di euro, con il restauro del portale d'ingresso, del padiglione delle mostre e del padiglione centrale. Il progetto prevede inoltre la demolizione e la ricostruzione del teatro, gli uffici dell'**Autorità di sistema** e una terrazza con affaccio a mare da destinare ad eventi ricreativi. Con il completamento del porto di Tremestieri si otterrà uno snellimento del traffico marittimo e si creeranno opportunità per l'avvio di nuove imprese in campo cantieristico navale». Ad intervenire al dibattito, anche il presidente dell'Ordine degli architetti Pino Falzea il quale ha ribadito l'importanza fondamentale dello sviluppo delle infrastrutture. Francesco Triolo, presidente dell'Ordine degli ingegneri ha ribadito l'utilità del lavoro sinergico tra gli enti e gli ordini professionali. Sveva Arcovito, presidente dei giovani di Confindustria Messina, ha posto l'attenzione sulla necessità di creare nuove imprese che possano coinvolgere i giovani, troppo spesso costretti ad andare altrove. Il prof. Josè Gambino ha auspicato un rilancio dell'economia della città che ad oggi è sull'orlo di un baratro. Sono inoltre intervenuti per un indirizzo di salute, il prof. Roberto Montanini, per conto del rettore, il prof. Filippo Grasso, delegato del rettore per il turismo che ha dato utili indicazioni sulle strategie da seguire, incentrate soprattutto sul rilancio del turismo e delle rotte commerciali, Rossana Rizzo, presidente del Leo Club Messina Ionio, Leonardo Racco, presidente terza circoscrizione, Giuseppe Amadeo, presidente di zona in sede, Rosario Terranova, coordinatore tema di studio distrettuale III circoscrizione Lions, Mariella Sciammetta, primo vice governatore distretto Sicilia Yb, che ha tratto



Gazzetta del Sud

Messina, Milazzo, Tremestieri

le conclusioni, ribadendo che la mission dei Lions non è solamente promuovere dibattiti ma anche quella di creare opportunità concrete . A moderare il convegno, il medico e giornalista Giuseppe Ruggeri che ha anche presentato il libro "Viaggiatori a Messina" curato dal prof. Felice Irrera. Ampio e approfondito confronto con Ordini professionali e Authority.

Infrastrutture e logistica

Nuovi incentivi e le autostrade del mare prendono il largo

matteo pucciarelli, milano La quota di merci tolte al trasporto su gomma è ancora del 7% ma cresce E un' ulteriore spinta può arrivare dall' Ue, che sta varando un ecobonus P rimi in Europa per trasporto passeggeri e secondi per merci; e appena la Brexit verrà formalizzata, allora l' Italia non avrà rivali. Vuoi per il posizionamento geografico, vuoi per un' antica tradizione marinara, le cosiddette "autostrade del mare" sono le uniche infrastrutture che nel nostro paese funzionano su due grandi direttrici: la tirrenica; e l' adriatica, verso Grecia e Balcani. Alla Ram (Rete Autostrade Mediterranee), società in house del ministero dei Trasporti che fa da centro regolatore dei rapporti tra Stato e compagnie di trasporto e insieme agenzia di sviluppo delle vie del mare, parlano di effetto decoupling, cioè disaccoppiamento, in questo caso di mercati. «Se dal 2014 al 2018 il pil italiano è cresciuto, poco, del 4,7%, il traffico ro-ro (cioè merci più passeggeri via nave, ndr) è aumentato del 27,3%», racconta l' amministratore unico Ennio Cascetta. Le cinque rotte italiane più battute e conteggiate da Ram sono Genova-Palermo, Napoli-Palermo, Brindisi-Igoumenitsa, Catania-Ravenna e Civitavecchia-Barcellona. Se invece si allarga lo sguardo all' Europa, i bacini delle autostrade del mare sono il Mediterraneo, il mare del Nord, cioè dallo stretto della Manica ai paesi scandinavi, il Baltico, il mar Nero e l' oceano Atlantico. Il 31% della fetta di traffico complessivo della Ue è concentrata nel Mediterraneo; seguono quello del Nord (27%), Baltico (22%), Atlantico (13) e Mar Nero (7). Le compagnie italiane movimentano il 35% delle merci mediterranee e il 26% del mercato del mar Nero; questo anche grazie alle acquisizioni estere, come quella di Grimaldi in Grecia. Il sistema funziona anche grazie al sistema di incentivi statali finalizzati a ridurre l' impatto ambientale del trasporto merci. Secondo la stima di uno dei migliori calcolatori in rete, Ecotransit, trasportare 100 tonnellate di merce da Genova a Barcellona via camion vale 6,27 tonnellate di CO2 rilasciate nell' atmosfera; lo stesso carico ma via nave pesa per una sola tonnellata. Così a livello nazionale nell' ultima manovra è stato prorogato il "Marebonus", il cui obiettivo dichiarato è decongestionare il traffico da strade e autostrade. Il funzionamento del meccanismo è complesso: per ogni unità di trasporto caricata (cioè un veicolo o un container), gli armatori prendono 10 centesimi di euro moltiplicati per i chilometri via strada evitati sulla rete nazionale. In seguito però le imprese armatrici hanno l' obbligo di rigirare il 70% della somma ai trasportatori che hanno effettuato almeno 150 imbarchi di queste unità di trasporto. La storia degli incentivi alle autostrade del mare nasce nel 2007 con il cosiddetto "Ecobonus": 45,7 milioni di primo stanziamento, poi 62,9 (nel 2008), 60 nel 2009 e 30 nel 2010. Ma erano soldi dati direttamente agli autotrasportatori che sceglievano di viaggiare nelle stive, e per questo rischiavano di configurarsi come aiuti di Stato. Poi la nuova misura "indiretta" e operativa dal dicembre 2017, 41,6 milioni elargiti nel 2018, 76,6 lo scorso anno e altri 20 milioni stanziati per il biennio 2020-2021. In tutto, 336 milioni spalmati su otto anni. Ora la novità è che potrebbe aggiungersi anche un bonus della Ue. Con il coordinamento dei ministeri dei Trasporti di Italia, Spagna, Francia e Portogallo, al Parlamento europeo è stato presentato il "Med Atlantic Ecobonus", da cofinanziare con il programma Connecting Europe Facility (Cef) 2021-2027. Un premio che sarà basato sulle performance ambientali degli armatori: velocità di crociera, tipo di carburante bruciato, utilizzo di motori elettrici per la movimentazione della nave in porto. Un meccanismo simile al "Marebonus", a due fasi, necessarie per non incorrere nella mannaia degli aiuti di Stato



diretti. È ancora presto per parlare di cifre, ma stabilizzare una somma,



Affari & Finanza

Focus

invece di variarla ogni anno, viene considerato fondamentale dalle società del settore. Sarà forse per queste incertezze che il grosso del mercato sceglie ancora la gomma. Il peso delle vie del mare ammonta a circa 1.379 milioni di chilometri percorsi, contro i circa 19.585 milioni registrati dal traffico dei tir. «Ad oggi le autostrade del mare movimentano il 7% del traffico autostradale merci nazionale: vuol dire un 7% annuo in meno di traffico di camion lungo la rete autostradale italiana», sottolinea un dossier di Ram. E questo nonostante il combinato mare-strada garantisca «un risparmio di esternalità negative di oltre 624 milioni di euro l' anno di cui oltre il 31% sono generati da risparmi per così dire "direttamente ambientali", cioè il differenziale dei costi di inquinamento atmosferico ed emissioni di gas ad effetto serra». E quindi? «L' economia del mare è potenzialmente uno degli asset principali del sistema Italia, ma manca ancora una vera riflessione politica e industriale sul lungo periodo», ammette il viceministro dello Sviluppo economico, Stefano Buffagni. La politica dei bonus da sola non basta.