



ITALIAN  
PORTS  
ASSOCIATION

**Estratto Rassegna Stampa Assoporti  
mercoledì, 29 gennaio 2020**



## Prime Pagine

29/01/2020	<b>Corriere della Sera</b> Prima pagina del 29/01/2020	8
29/01/2020	<b>Il Fatto Quotidiano</b> Prima pagina del 29/01/2020	9
29/01/2020	<b>Il Foglio</b> Prima pagina del 29/01/2020	10
29/01/2020	<b>Il Giornale</b> Prima pagina del 29/01/2020	11
29/01/2020	<b>Il Giorno</b> Prima pagina del 29/01/2020	12
29/01/2020	<b>Il Manifesto</b> Prima pagina del 29/01/2020	13
29/01/2020	<b>Il Mattino</b> Prima pagina del 29/01/2020	14
29/01/2020	<b>Il Messaggero</b> Prima pagina del 29/01/2020	15
29/01/2020	<b>Il Resto del Carlino</b> Prima pagina del 29/01/2020	16
29/01/2020	<b>Il Secolo XIX</b> Prima pagina del 29/01/2020	17
29/01/2020	<b>Il Sole 24 Ore</b> Prima pagina del 29/01/2020	18
29/01/2020	<b>Il Tempo</b> Prima pagina del 29/01/2020	19
29/01/2020	<b>Italia Oggi</b> Prima pagina del 29/01/2020	20
29/01/2020	<b>La Nazione</b> Prima pagina del 29/01/2020	21
29/01/2020	<b>La Repubblica</b> Prima pagina del 29/01/2020	22
29/01/2020	<b>La Stampa</b> Prima pagina del 29/01/2020	23
29/01/2020	<b>MF</b> Prima pagina del 29/01/2020	24

## Primo Piano

29/01/2020	<b>Il Secolo XIX</b> Pagina 12 Porti, la burocrazia mette a rischio i piccoli cantieri	25
28/01/2020	<b>Corriere Marittimo</b> Porti, sospese le autorizzazioni delle opere minori - Assoporti al Mit, chiarimenti urgenti	27
28/01/2020	<b>FerPress</b> Assoporti: urgente profonda semplificazione procedure amministrative per realizzare opere pubbliche	28

28/01/2020	<b>Informazioni Marittime</b>		29
Opere pubbliche, Rossi (Assoporti): "Necessario semplificare le procedure amministrative"			
28/01/2020	<b>Messaggero Marittimo</b>	<i>Redazione</i>	30
Assoporti: semplificare procedure amministrative			

## Trieste

29/01/2020	<b>Il Piccolo</b>	Pagina 23	31
In Porto vecchio con il bus: ecco l' esordio della linea 81			
29/01/2020	<b>Il Piccolo</b>	Pagina 23	32
Infopoint turistico attivo ogni giorno dalle 11 fino alle 17			
29/01/2020	<b>Il Piccolo (ed. Gorizia)</b>	Pagina 17	33
Asta a tre per il chiosco del molo Audace			
28/01/2020	<b>FerPress</b>		34
Propeller Club Trieste: bene nuove proposte ma obiettivo è pieno riconoscimento Porto Franco internazionale			
28/01/2020	<b>Messaggero Marittimo</b>	<i>Redazione</i>	35
Porto Franco Internazionale a Trieste			
28/01/2020	<b>shippingitaly.it</b>		36
Il cluster triestino preme per l'applicazione del porto franco internazionale			

## Venezia

29/01/2020	<b>Corriere del Veneto</b>	Pagina 1	<i>Bottazzo</i>	37
Mose, le imprese: fermiamo i lavori				
29/01/2020	<b>Corriere del Veneto</b>	Pagina 11	<i>Francesco Bottazzo</i>	38
Mose, le imprese: fermiamo i lavori				
29/01/2020	<b>Il Gazzettino</b>	Pagina 29		39
«I soldi o blocchiamo il Mose»				
29/01/2020	<b>Il Gazzettino</b>	Pagina 33	<i>ROBERTA BRUNETTI</i>	40
Mose, ultimatum delle imprese al Cvn «Ci paghi in fretta o blocchiamo i test»				
29/01/2020	<b>Italia Oggi</b>	Pagina 9	<i>GAETANO COSTA</i>	42
La burocrazia blocca il mini Mose				
29/01/2020	<b>La Nuova di Venezia e Mestre</b>	Pagina 1		43
«Mose, pagateci i lavori o sarà stop da febbraio»				
29/01/2020	<b>La Nuova di Venezia e Mestre</b>	Pagina 20		44
Mose, da febbraio rischio di blocco lavori				
29/01/2020	<b>La Nuova di Venezia e Mestre</b>	Pagina 15		46
Unesco, gli ispettori a Marghera per studiare le alternative alle navi				
29/01/2020	<b>La Nuova di Venezia e Mestre</b>	Pagina 15		47
Chioggia: «Stop al Gpl e il Forte bene universale»				
29/01/2020	<b>La Nuova di Venezia e Mestre</b>	Pagina 15		48
«Erano incontri manovrati dal Comune»				
29/01/2020	<b>Corriere del Veneto</b>	Pagina 10		49
«Stiamo valutando i progressi di Venezia»				
28/01/2020	<b>Veneto News</b>			50
Prosegue la missione dei rappresentanti dell' Unesco a Venezia: questa mattina a Ca' Farsetti la riunione del Comitato di pilotaggio				
28/01/2020	<b>La Gazzetta Marittima</b>			51
Il sistema portuale Veneto nel Nord-Est e in Italia				

## Savona, Vado

29/01/2020	<b>Il Secolo XIX (ed. Savona)</b>	Pagina 13		53
Inchiesta sul rogo all' Autorità Portuale la perizia inchioda tecnici e costruttori				

29/01/2020	<b>Il Secolo XIX (ed. Savona)</b> Pagina 13	54
<hr/>		
29/01/2020	<b>La Stampa (ed. Savona)</b> Pagina 39	GIOVANNI CIOLINA 55
<hr/>		
29/01/2020	<b>Il Secolo XIX (ed. Savona)</b> Pagina 17	56
<hr/>		
28/01/2020	<b>Il Vostro Giornale</b>	57
<hr/>		
28/01/2020	<b>Savona News</b>	58
<hr/>		
28/01/2020	<b>shippingitaly.it</b>	59
<hr/>		

## Genova, Voltri

29/01/2020	<b>Il Giornale del Piemonte e della Liguria</b> Pagina 7	60
<hr/>		
28/01/2020	<b>Ansa</b>	61
<hr/>		
28/01/2020	<b>Ansa</b>	62
<hr/>		
28/01/2020	<b>Genova24</b>	63
<hr/>		
28/01/2020	<b>Il Vostro Giornale</b>	64
<hr/>		
28/01/2020	<b>Savona News</b>	65
<hr/>		
28/01/2020	<b>Il Vostro Giornale</b>	66
<hr/>		
28/01/2020	<b>Savona News</b>	68
<hr/>		
28/01/2020	<b>BizJournal Liguria</b>	69
<hr/>		
28/01/2020	<b>shippingitaly.it</b>	70
<hr/>		
28/01/2020	<b>shippingitaly.it</b>	72
<hr/>		

## La Spezia

29/01/2020	<b>La Nazione (ed. La Spezia)</b> Pagina 41	73
<hr/>		
28/01/2020	<b>Citta della Spezia</b>	74
<hr/>		

## Ravenna

29/01/2020	<b>Corriere di Romagna (ed. Ravenna-Imola)</b> Pagina 2-3	75
<hr/>		

29/01/2020	<b>Corriere di Romagna (ed. Ravenna-Imola)</b> Pagina 3	ANDREA TARRONI	76
	La sfida dei fondali «Il fatturato passa dalle navi porta container»		
29/01/2020	<b>Il Resto del Carlino (ed. Ravenna)</b> Pagina 39		77
	Nuovo terminal container in Trattaroli		
28/01/2020	<b>RavennaNotizie.it</b>		78
	Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico centro-settentrionale: richiesta di rettifica		
28/01/2020	<b>ravennawebtv.it</b>		79
	Il nuovo Hub Portuale presentato in consiglio comunale: a giugno verranno aggiudicati i lavori, in autunno via ai cantieri		
28/01/2020	<b>ravennawebtv.it</b>		80
	Consiglio comunale per 'progetto Ravenna port hub avviato alla gara di appalto'		

## Marina di Carrara

29/01/2020	<b>Il Tirreno (ed. Massa-Carrara)</b> Pagina 51		81
	Il turismo domani sarà personalizzato grazie ai big data		

## Livorno

29/01/2020	<b>Il Tirreno</b> Pagina 20		82
	Gli studenti del Nautico insieme ai piloti sotto bordo delle navi		
28/01/2020	<b>Corriere Marittimo</b>		83
	Livorno, si consolida la catena del freddo - INTERVISTA/Corsini: "Interporto, se RFI entra è per investire"		
28/01/2020	<b>Messaggero Marittimo</b>	Redazione	85
	Tdt al Fruit logistica 2020 di Berlino		
28/01/2020	<b>La Gazzetta Marittima</b>		86
	Homo homini lupus?		

## Ancona e porti dell'Adriatico centrale

29/01/2020	<b>Corriere Adriatico</b> Pagina 1		87
	Via libera alla super-banchina Spazi raddoppiati per le merci		
29/01/2020	<b>Corriere Adriatico</b> Pagina 2		88
	Porto, il Tar dà via libera Super-banchina in 4 anni		
29/01/2020	<b>Corriere Adriatico</b> Pagina 3		90
	«Viabilità disastrosa Risposte immediate»		
29/01/2020	<b>Corriere Adriatico</b> Pagina 3		91
	Avanti i secondi L' ok del tribunale al colosso Cmc		
28/01/2020	<b>Messaggero Marittimo</b>	Massimo Belli	92
	Porto di Ancona: serve una nuova viabilità		
28/01/2020	<b>FerPress</b>		93
	Marche: incontro con governatore Contea di Spalato. Fondamentale lo sviluppo dei trasporti tra le due sponde dell' Adriatico		
28/01/2020	<b>La Gazzetta Marittima</b>		95
	AdSP Adriatico Centrale, anno record		

## Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

29/01/2020	<b>Il Messaggero (ed. Civitavecchia)</b> Pagina 33		97
	«E' sbagliato tassare i porti»		

28/01/2020	<b>La Provincia di Civitavecchia</b> Tedesco: "I Porti non si tassano, il Governo si opponga al Commissario Ue"	98
29/01/2020	<b>Il Messaggero (ed. Civitavecchia)</b> Pagina 35 Trasporto turisti: «Revocare la concessione a Port Mobility»	99
28/01/2020	<b>La Gazzetta Marittima</b> Luciani e guerra a Civitavecchia: pace sociale e più contenitori	100

## Napoli

29/01/2020	<b>Il Sannio</b> Pagina 6 Tirrenia si inasprisce la vertenza	101
28/01/2020	<b>Napoli Village</b> Assessore Buonanno: "Vertenza Tirrenia, l'Amministrazione dalla parte dei lavoratori"	102
28/01/2020	<b>Gazzetta di Napoli</b> ZES Campania, roadshow di UniCredit in Germania per presentare le opportunità.	103

## Bari

29/01/2020	<b>La Gazzetta del Mezzogiorno</b> Pagina 24 Nasce il porto turistico	104
29/01/2020	<b>La Repubblica (ed. Bari)</b> Pagina 1 Porto turistico, resta il nodo delle palazzine per i militari	106
29/01/2020	<b>La Repubblica (ed. Bari)</b> Pagina 5 San Cataldo, il nodo palazzine dei militari per il porto turistico	107
29/01/2020	<b>Quotidiano di Bari</b> Pagina 5 Al via la fase di concertazione con la Capitaneria di Porto e l'Autorità di sistema portuale	109
28/01/2020	<b>Bari Today</b> La nuova vita del molo San Cataldo: ormeggi per pattugliatori e porto turistico, Comune e Capitaneria al lavoro sul progetto	111
28/01/2020	<b>Puglia Live</b> Bari - al via la fase di concertazione con la Capitaneria di porto e l'Autorità portuale per il porto a San Cataldo	113

## Brindisi

29/01/2020	<b>Quotidiano di Puglia (ed. Brindisi)</b> Pagina 9 E giovedì 6 febbraio si riunisce il tavolo sul futuro del porto	114
------------	--	-----

## Taranto

29/01/2020	<b>Avvenire</b> Pagina 9 Profughi, l'odissea ora è finita	<i>DANIELA FASSINI</i> 115
29/01/2020	<b>La Gazzetta del Mezzogiorno (ed. Taranto)</b> Pagina 5 Taranto porto sicuro per 403 disperati	117
29/01/2020	<b>Quotidiano di Puglia (ed. Brindisi)</b> Pagina 5 Porto aperto ai migranti I 403 della Ocean Viking sbarcano a Taranto	118
29/01/2020	<b>Quotidiano di Puglia (ed. Brindisi)</b> Pagina 5 Salvini: «Denuncio Conte e Lamorgese Quattro giorni per concedere un porto»	120
28/01/2020	<b>Dire</b> Dopo il salvataggio di 400 migranti, la nave di Msf Ocean Viking verso il porto di Taranto	122

## Olbia Golfo Aranci

29/01/2020 **L'Unione Sarda** Pagina 15 123  
Luna Rossa, regina unica in vista delle regate

---

## Messina, Milazzo, Tremestieri

29/01/2020 **Gazzetta del Sud (ed. Reggio Calabria)** Pagina 23 124  
Bilancio sociale di Caronte&Tourist: pronti nuovi investimenti

---

## Palermo, Termini Imerese

29/01/2020 **MF** Pagina 1 *ANTONIO GIORDANO* 125  
La scommessa sulle Zes

---

29/01/2020 **La Sicilia** Pagina 14 127  
UniCredit promuove le Zes di Sicilia in Germania

---

29/01/2020 **Gazzetta del Sud (ed. Reggio Calabria)** Pagina 3 128  
La ministra De Micheli: così riparte il Sud

---

29/01/2020 **Giornale di Sicilia** Pagina 7 131  
«Strade, a marzo il commissario in Sicilia Voglio porti verdi: si inizierà da Trapani»

---

29/01/2020 **Giornale di Sicilia (ed. Trapani)** Pagina 7 134  
«Strade, a marzo il commissario in Sicilia Voglio porti verdi: si inizierà da Trapani»

---

## Focus

29/01/2020 **Italia Oggi** Pagina 6 *TINO OLDANI* 137  
L' Antitrust Ue gioca sporco contro i porti italiani: pretende che siano tassati, favorendo i porti del Nord e contro la Cina

---

28/01/2020 **Portnews** 139  
L'UE riveda la propria decisione

---

28/01/2020 **Portnews** *di Hariesh Manaadiar* 140  
Container e nuvole

---

# CORRIERE DELLA SERA

Milano, Via Solferino 28 - Tel. 02 63821  
Roma, Via Campana 30-C - Tel. 06 688281

FONDATA NEL 1876

Servizio Clienti - Tel. 02 63797310  
mail: servizioclienti@corriere.it



**Medio Oriente**  
**Trump, un piano di pace che soddisfa Israele**  
di  **Davide Frattini e Giuseppe Sarcina**  
a pagina 14



**Domani gratis**  
Polmoni, cuore, colesterolo  
Check-up dopo i 40 anni:  
gli esami davvero utili  
di **Elena Meli**  
su «Corriere Salute»



## Alleati e governo LA VITTORIA (DA SOLA) NON BASTA

di **Roberto Gressi**

**F**orse una sconfitta in Emilia-Romagna non sarebbe stata sufficiente per far cadere il governo Conte. Certo la vittoria non garantisce da sola un passaporto per rimanere in sella. La tregua pre-elettorale nella maggioranza già vacilla ed era comunque stata siglata al prezzo di non fare nulla. Se non il taglio delle tasse sugli stipendi, di per sé scelta apprezzabile offuscata però dal vizio tutto italiano di offrire vantaggi a un passo dal voto.

Nel Pd emergono voglie di riequilibrio e di rimpasto, tra i Cinque Stelle si sgomitano per stabilire chi comanda davvero, Italia viva, per convinzione e necessità di visibilità, avverte che non farà sconti. Dimenticando che a fronte del successo di Stefano Bonaccini c'è stata la sconfitta in Calabria, quasi imbarazzante per le proporzioni. Il centrodestra aveva già vinto in Sardegna, Basilicata, Molise, Friuli Venezia Giulia, Trentino Alto Adige, Abruzzo, Umbria. E sono in arrivo le elezioni in Liguria, Puglia, Veneto, Toscana, Marche e Campania. Si dimentica soprattutto che non è di duelli da un voto all'altro che il Paese ha bisogno. Attende la riforma delle tasse, scelte sulle pensioni appena si chiuderà la finestra di quota cento, sostegno all'impresa, al lavoro, risposte per Iva, Autostrade, Alitalia, decisioni sulla Giustizia. Un asse si è ormai consolidato tra il premier Giuseppe Conte e Nicola Zingaretti.

continua a pagina 27

## GIANNELLI



## Caos 5 Stelle, lite sull'alleanza alle Regionali Franceschini: sarà bipolarismo tra Pd e Lega

**IN EMILIA-ROMAGNA**  
**Città e campagna divise dal voto**  
di **Marco Imarisio**

**C**ampagna contro città. Bologna compatta per Bonaccini, anche nei quartieri più borghesi. A Goro Lega al 78%. Emilia-Romagna specchio del Paese.  
a pagina 6

di **Francesco Verderami**

«**A**vanti con il proporzionale» dice il ministro dem Dario Franceschini, «ci sarà un bipolarismo Lega-Pd». E aggiunge: «Il Movimento 5 Stelle avrà bisogno di tempo, intanto inizia la verifica». Proprio nei pentastellati dopo il voto di domenica in Emilia-Romagna e in Calabria si litica sulle alleanze alle Regionali. Bonafede sarà capo delegazione nel governo.  
da pagina 5 a pagina 11

**PARLA BERLUSCONI**

«**Il centro è indispensabile Salvini non si suiciderà»**



di **Paola Di Caro**

**L**a Lega al Sud è stata «più che doppiata». E quindi «da destra da sola non può vincere, serve anche il centro» dice il leader di Forza Italia Silvio Berlusconi.  
a pagina 9

**L'emergenza** Gli italiani potrebbero tornare con un volo francese. Le vittime superano quota 100

## Virus, la corsa ai rimpatri

La Farnesina: ponte aereo con la Cina. Quattro casi di contagio in Baviera

di **Guido Santevecchi e Firenze Sarzanini**

**E**mergenza virus. La Farnesina ha un piano pronto per il rientro degli italiani da Wuhan con un volo francese. Le vittime sono già più di cento. La paura arriva in Europa: segnalati quattro casi di contagio in Baviera.  
alle pagine 2 e 3

**L'ESPERTO**

## Le armi di difesa restano i vaccini

di **Alberto Mantovani**

**C**irca 3.000 casi confermati a livello globale al 27 gennaio, di cui oltre 2.700 in Cina: sono i dati legati al coronavirus (2019-nCoV) alla ribalta delle cronache negli ultimi giorni. Un virus subdolo, che sta in incubazione fino a 14 giorni prima di manifestarsi, il che rende più difficile individuarlo tempestivamente.  
continua a pagina 2

**La protesta** Chiedono migliori condizioni di lavoro



Pompieri di Parigi con la faccia dipinta da «Jokers» durante la manifestazione di protesta contro la riforma delle pensioni

## Pompieri in piazza a Parigi È scontro con la polizia

di **Stefano Montefiori**

**P**ompieri contro poliziotti. Si sono scontrati a Parigi, ciascuno protetto dalle rispettive uniformi, in un nuovo episodio del malcontento di tante categorie contro il governo.  
a pagina 20

**LA NEBBIA, LO SCHIANTO**

## L'addio a Kobe: il racconto di quegli ultimi dodici minuti

di **Leonard Berberì e Roberto De Ponti**

**L**a nebbia, lo schianto. L'ultimo drammatico messaggio al pilota dell'elicottero: «Stai volando troppo basso». Ma le indagini per accertare le cause dell'incidente in cui hanno perso la vita Kobe Bryant, sua figlia e altre sette persone, saranno lunghe.  
alle pagine 12 e 13

**IL TRIBUNALE DI SASSARI**

## La sentenza sui giudici onorari «Vanno assunti»

di **Luigi Ferrarella**

**I**l Tribunale di Sassari dà torto al ministero di Giustizia che nega lo stato di lavoratori subordinati ai magistrati onorari; a Milano si ricorre al giudice del lavoro contro le applicazioni dei volontari in Corte d'Appello. Singolare che a decidere il funzionamento della giustizia venga deciso dai giudici del lavoro. a pagina 21

**NICCI FRENCH** THRILLER  
**BUGIE**  
**D**  
**SANGUE**  
Fino a dove ti puoi spingere per proteggere chi ami?  
in libreria SOLFERINO

## IL CAFFÈ

di **Massimo Gramellini**

**D**a quando sono arrivato nella mia nuova scuola — scrive su Facebook il preside dell'istituto Giacomo Leopardi di Sant'Antimo, in provincia di Napoli — mi sembra di essere precipitato nel Sudafrica dell'apartheid. Alcuni genitori, ma anche alcuni professori, gli avrebbero chiesto di separare i ricchi dai poveri, creando classi per i figli dei professionisti e altre per quelli degli operai. Una discriminazione inaccettabile, più che mai in una scuola pubblica, la cui missione dovrebbe consistere nel garantire a tutti le stesse opportunità di partenza. Ma c'è un particolare, nello sfogo del preside, che non saprei se definire comico o drammatico: il linguaggio usato dai genitori benestanti per giustificare le loro richieste. «Abbiamo paura che i nostri fi-

## Congiuntivo di classe

gli prendino cattive abitudini». «Vogliamo che seguino le nostre orme». Intendiamoci. Il congiuntivo è una pessima abitudine e, a seguire le orme di chi ne è immune, si finisce per diventare quantomeno ministri. Resta il fatto che pretendere di preservare una presunta superiorità sociale ostentando le prove della propria ignoranza è uno di quei cortocircuiti dell'inconsapevolezza contro i quali non c'è contromisura che tenga. Da tempo, forse non solo in Italia, il benessere economico ha divorziato dalla cultura. Certi genitori chiedono alla scuola di isolare i loro figli dagli ambienti meno altolocati, nella convinzione che fi si annidino i pericoli più grandi. Non sanno che molto spesso il pericolo è in casa.  
© RIPRODUZIONE RISERVATA

**SLOBODAN ŠNAJDER**  
Quante odiesse può sopportare un uomo?  
Romanzo  
**LA RIPARAZIONE DEL MONDO**  
in libreria SOLFERINO





**A Parigi contro la riforma delle pensioni scendono in piazza anche i pompieri**  
**Che si danno fuoco e vengono manganellati da agenti della polizia di Macron**



Mercoledì 29 gennaio 2020 - Anno 12 - n° 28  
Redazione: via di Sant'Erasmo n° 2 - 00184 Roma  
tel. +39 06 32818.1 - fax +39 06 32818.230

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

**Effetto Emilia**  
I leghisti toscani  
levano il citofono  
a Salvini: "Meglio  
se qui non suona"



● SALVINI A PAG. 7

**L'incontro**  
Conte tesse la tela  
cattolica e vede  
Spadaro, il gesuita  
più vicino al Papa

● TECCE A PAG. 4

**COME AL CIRCO:**  
O CAMBI SHOW  
O SE NE VANNO

● ALESSANDRO ROBECCI A PAG. 13

**Il Tesoro tace**  
Ponte di Messina,  
la Spa costosa  
e inutile da 7 anni  
deve chiudere

● DI FOGGIA A PAG. 15

# PARTE LA CORSA TRA CONTIANI DIBBA E DIMAIANI

A UN MESE DAGLI STATI GENERALI M5S, DI BATTISTA PREPARA  
UNA MOZIONE "ANTILIBERISTA". LA CASTELLI FRONTWOMAN  
PER DI MAIO. PATUANELLI, TAVERNA E GRILLO PRO GOVERNO

● DE CAROLIS A PAG. 2

● CON I PARERI DI: GIANNULI, IGNAZI, PADELLARO, PASQUINO, SARACENO E URBINATI A PAG. 3



## Il salame disseta

di MARCO TRAVAGLIO

**S**i pensava che il Premio Cazzata 2020 l'avesse già vinto in un mese Salvini con l'immortale annuncio "Domenica non vinciamo, ma straviniamo in Emilia Romagna e lunedì citofoniamo a Conte l'avviso di sfratto", sia perché domenica ha perso, sia perché i governi nascono e muoiono con le elezioni politiche nazionali. Ma ormai è così mallesso che ha perso pure quel premio. I candidati più accreditati ad aggiudicarselo sono i pidini e i giornaloni al seguito che da due giorni martellano il seguente sillogismo. Premessa maggiore: "Bonaccini batte la Borgonzoni". Premessa minore: "I 5Stelle straperdono". Conclusione: "Ora nel governo il Pd ordina e il M5S esegue". Sarebbe comprensibile in bocca a Salvini, convinto non si sa da chi che il governo dipenda dal voto in una regione. Ma è bizzarro che lo dica chi ripeteva il mantra "Se perdiamo in Emilia Romagna, il governo non cambia niente". Se l'asse politico del governo", che Zingaretti e Orlando vorrebbero spostare dal M5S al Pd, dipendesse dai sondaggi (che peraltro danno il M5S terzo a poca distanza dal Pd) o dalle Regionali, il Pd dovrebbe abbattere il Conte 2 e chiedere subito le elezioni con gli stessi argomenti di Salvini, visto che al momento il centrodestra è davanti al giallorosso. Anzi, cinque mesi fa non avrebbe mai dovuto fare il governo con i 5Stelle, visto che già in agosto la somma di Pd, LeU e M5S era inferiore a quella di Lega, FdI e FI. Ma all'epoca per il Pd valevano le regole della democrazia parlamentare. E già i 5Stelle furono molto generosi, regalando a Pd e LeU metà dei ministri avendo il doppio dei loro parlamentari. È cambiato qualcosa? Zero. Dunque non si capisce di quale riequilibrio, rimpasto, cambio di asse si vada cianciando.

Ma l'abolizione della logica ha questo di bello: che poi vale tutto. Infatti anche Renzi ha il suo sillogismo. Premessa maggiore: "I 5Stelle sono finiti e non hanno futuro". Premessa minore: "Non ha vinto il Pd, ma Bonaccini che è riformista come me". Conclusione: "Bisogna stilare un'agenda di governo riformista contro il populismo". E parla di elezioni dove Italia Viva era così viva da non presentarsi neppure, dunque non poteva perdere perché non giocava proprio. Uno spasso. Ma riecco Orlando, con un'altra conclusione delle sue: "Ora vogliamo una norma diversa da quella di Bonafede sulla prescrizione". Cioè: siccome Bonaccini ha vinto anche coi voti del M5S e il M5S ha perso perché i suoi elettori han votato quasi tutti Bonaccini, il Pd cancella la legge promessa quattro anni fa dal Pd solo perché l'hanno fatta i 5Stelle. E riesuma la vergogna della prescrizione che falcidia 120mila processi all'anno.

SEGUE A PAGINA 24

**L'INTERVISTA** "La distinzione destra-sinistra è attuale, Conte lo ha capito"

## D'Alema: "I 5Stelle non sono finiti e il Pd può vincere solo con loro"

■ "L'Emilia-Romagna non è l'Italia. I Dem da soli produrrebbero un bipolarismo zoppo". L'ex presidente del Consiglio interviene a tutto campo sui risultati delle elezioni e ciò che più lo preoccupa è la difficile transizione del Movimento

● D'ESPOSITO A PAG. 5



**CARO BONACCINI, BASTA CEMENTO**

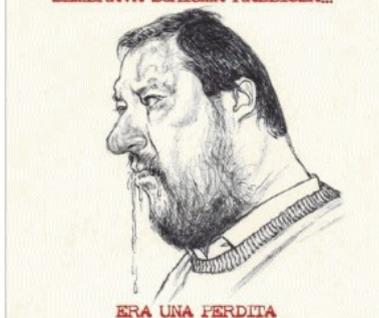
● VITTORIO EMILIANI A PAG. 8

**I BONUS RESTANO UN ERRORE GRAVE**

● STEFANO FELTRI A PAG. 13

**Mannelli**

SEMBRAVA SCHIUMA RABBIOSA...



ERA UNA PERDITA

**CORONAVIRUS**

**Italiani a Wuhan, per il rimpatrio si aspetta Pechino**

● PASCIUTI A PAG. 11

**BUSCAGLIONE**

**Sessant'anni senza Fred, il mito che rideva su di sé**

● GAETANO A PAG. 22



**La cattiveria**

Emilia-Romagna: il Pd ha avviato un processo di autocritica interna per capire le ragioni di questa vittoria

WWW.SPINOZA.IT

**NAVE "MARE JONIO"**

**Ora i pm indagano sulla Finanza per lo stop all'Ong**

● MASSARI A PAG. 10

Niente alleanze con il M5s, listone dei centristi, creare la torta prima di redistribuirla. L'Emilia-Romagna spiegata a chi non la vuole capire

Da un punto di vista politico, le elezioni in Emilia-Romagna hanno dimostrato una verità difficile da negare e la vittoria di Stefano Bonaccini su Lucia Borgognani ha rappresentato la prova provata della non invincibilità dell'incivile Salvini...

attenzione se sia opportuno o no replicare su scala regionale un modello opposto rispetto a quello vincente osservato in Emilia-Romagna (alleanza con il M5s dove si vuole)...

elezioni regionali sia alle prossime elezioni nazionali (non comunque possibile di una donna ci sarebbe, per federare le liste, ma ne pareremo con calma)...

ha sempre avuto la forza di combattere e per capire ciò che oggi manca a governo, per tentare di creare con i fatti un'alternativa da sogno al modello da incubo del populismo...

Si torna in Commissione

Tentazione nel Pd; o si cambia la prescrizione o si cambia Bonafede

Il ministro parla in aula e allude alla riforma

Orfina: "Ci farà rimpiangere Di Maio"

"Ma la laurea dove l'ha presa?"



Roma. Il capannello di deputati del Pd è allentato e spigliato, dev'essere l'effetto Emilia-Romagna. "Sottintendere Bonafede? Ma magari. Ottima idea", dice a un certo punto Alfredo Bazzoli...

Bello anche un governo senz'anima

Perché continuare a evocarla alla guida dello stato quando quello straccio d'anima che c'era (con Renzi) è finito all'inferno?

Molti invocano un governo forte, e danno all'avvocato Conte e i suoi ministri e sostenitori. Vogliono una radicale "discriminazione" con il governo dei contrattori...

Di Giuliano Ferrara

Di Maio-Salvini, e questo sta di fatto: che ci si passano un po' di anni, però gli arti d'indietro di un'anima, il che fuori dalla metafora spiritualistica vuol dire una visione accettata a un tasso di realismo, zero...



Un piano per Israele

Donald Trump fa la sua proposta per la pace in medio oriente e offre ai palestinesi denaro e uno stato

Roma. Ieri Donald Trump ha svelato il durissimo piano di pace per il medio oriente. Durante la conferenza stampa aveva promesso anche il premier israeliano Benjamin Netanyahu...

Roma. Il famoso Club del libro di Oprah Winfrey, una scrittrice di origini portoricane, è stato rinvitato in commissione, grazie a un'intercessione di Marco Marzotto...

La faida antirazzista

Da i romanzi ai premi cancellati, l'industria del libro in America travolta dall'isteria (e finisce anche Oprah)

Roma. Il famoso Club del libro di Oprah Winfrey, una scrittrice di origini portoricane, è stato rinvitato in commissione, grazie a un'intercessione di Marco Marzotto...

tentativa di entrare negli Stati Uniti. Si poteva sperare in un quadro più politicamente corretto, più inclusivo e celebrativo della diversità americana. No, non è ancora abbastanza...

La Giornata

SI MEDIA SULLA PRESCRIZIONE. DIALOGO IN MAGGIORANZA CON IV. Il pdi Costa, che mira a sospendere gli effetti della riforma Bonafede, è stato rinvitato in commissione...

Il titolo di Atlanta vola a Piazza Affari, dopo che il viceministro delle Infrastrutture (Giulio D'Amico) ha cancellato il decreto in corso di approvazione...

Doris vende Piazzetta Cuccia. Per Banca Mediolanum la quota in Mediobanca non è più strategica. Lo ha annunciato ieri il gruppo della Rai...

Borsa di Milano. Fse-Mib +2,6 per cento. Differenziale Btp-Bund a 137,8 punti. L'euro chiude in calo a 1,10 sul dollaro.

UN CASO DI TRASMISSIONE UMANA DEL CORONA-VIRUS IN EUROPA. L'uomo tedesco è stato infettato da una collega da poco tornata dalla Cina...

La difesa di Trump ha concluso ieri le sue argomentazioni durante il processo penale a New York...

Elezioni in Nuova Zelanda il 19 settembre prossimo. La premier Jacinda Ardern, ha fissato la data elettorale...

La folla assalita si è estratta a Idlib. L'esercito siriano fedele a Bashar e Assad è nelle parti sud della città...

Elezioni in Nuova Zelanda il 19 settembre prossimo. La premier Jacinda Ardern, ha fissato la data elettorale...

Il nuovo romanzo di Carlo Rovelli, "La geometria addorsata", è stato pubblicato da Adelphi...

Il nuovo romanzo di Carlo Rovelli, "La geometria addorsata", è stato pubblicato da Adelphi...

Il nuovo romanzo di Carlo Rovelli, "La geometria addorsata", è stato pubblicato da Adelphi...

Il nuovo romanzo di Carlo Rovelli, "La geometria addorsata", è stato pubblicato da Adelphi...

Il nuovo romanzo di Carlo Rovelli, "La geometria addorsata", è stato pubblicato da Adelphi...

Il nuovo romanzo di Carlo Rovelli, "La geometria addorsata", è stato pubblicato da Adelphi...

Il nuovo romanzo di Carlo Rovelli, "La geometria addorsata", è stato pubblicato da Adelphi...

Il nuovo romanzo di Carlo Rovelli, "La geometria addorsata", è stato pubblicato da Adelphi...

Il nuovo romanzo di Carlo Rovelli, "La geometria addorsata", è stato pubblicato da Adelphi...

Il nuovo romanzo di Carlo Rovelli, "La geometria addorsata", è stato pubblicato da Adelphi...

Non basta il rosario

In Emilia Salvinini non ha sfondato nell'elezioni cattolico su cui aveva puntato. Questioni di storia e politica

Milano. Mentre i maggiori di medio organizzazione cattolice provano cautele a radunarsi attorno al fucarello del Manifesto di Assisi...

La Chiesa a 150 km/l dove le forze del generale Haftar tentano di sfondare le linee del mese ovest e il drone degli Emirati...

Non basta il rosario. In Emilia Salvinini non ha sfondato nell'elezioni cattolico su cui aveva puntato. Questioni di storia e politica

Milano. Mentre i maggiori di medio organizzazione cattolice provano cautele a radunarsi attorno al fucarello del Manifesto di Assisi...

La Chiesa a 150 km/l dove le forze del generale Haftar tentano di sfondare le linee del mese ovest e il drone degli Emirati...

Londra dice sì a Huawei

Boris fa uno sgarbo a Trump. Il governo britannico condanna i cinesi l'accesso al 5G (con limitazioni)

Milano. A pochi giorni dalla data ufficiale della Brexit, la prima decisione con gravi conseguenze geopolitiche presa dal governo britannico di Boris Johnson è uno schiaffo in faccia all'amministrazione americana di Donald Trump...

Londra dice sì a Huawei. Boris fa uno sgarbo a Trump. Il governo britannico condanna i cinesi l'accesso al 5G (con limitazioni)

Milano. A pochi giorni dalla data ufficiale della Brexit, la prima decisione con gravi conseguenze geopolitiche presa dal governo britannico di Boris Johnson è uno schiaffo in faccia all'amministrazione americana di Donald Trump...

Londra dice sì a Huawei. Boris fa uno sgarbo a Trump. Il governo britannico condanna i cinesi l'accesso al 5G (con limitazioni)

Milano. A pochi giorni dalla data ufficiale della Brexit, la prima decisione con gravi conseguenze geopolitiche presa dal governo britannico di Boris Johnson è uno schiaffo in faccia all'amministrazione americana di Donald Trump...

Londra dice sì a Huawei. Boris fa uno sgarbo a Trump. Il governo britannico condanna i cinesi l'accesso al 5G (con limitazioni)

Milano. A pochi giorni dalla data ufficiale della Brexit, la prima decisione con gravi conseguenze geopolitiche presa dal governo britannico di Boris Johnson è uno schiaffo in faccia all'amministrazione americana di Donald Trump...

Londra dice sì a Huawei. Boris fa uno sgarbo a Trump. Il governo britannico condanna i cinesi l'accesso al 5G (con limitazioni)

Milano. A pochi giorni dalla data ufficiale della Brexit, la prima decisione con gravi conseguenze geopolitiche presa dal governo britannico di Boris Johnson è uno schiaffo in faccia all'amministrazione americana di Donald Trump...

Londra dice sì a Huawei. Boris fa uno sgarbo a Trump. Il governo britannico condanna i cinesi l'accesso al 5G (con limitazioni)

Milano. A pochi giorni dalla data ufficiale della Brexit, la prima decisione con gravi conseguenze geopolitiche presa dal governo britannico di Boris Johnson è uno schiaffo in faccia all'amministrazione americana di Donald Trump...

Andrea's Version

Emilia-Romagna o non Emilia-Romagna, qualcosa di significativo resterà comunque. Un Di Pietro che il suo...

Emilia-Romagna o non Emilia-Romagna, qualcosa di significativo resterà comunque. Un Di Pietro che il suo...

Emilia-Romagna o non Emilia-Romagna, qualcosa di significativo resterà comunque. Un Di Pietro che il suo...

Emilia-Romagna o non Emilia-Romagna, qualcosa di significativo resterà comunque. Un Di Pietro che il suo...

Emilia-Romagna o non Emilia-Romagna, qualcosa di significativo resterà comunque. Un Di Pietro che il suo...

Emilia-Romagna o non Emilia-Romagna, qualcosa di significativo resterà comunque. Un Di Pietro che il suo...

Emilia-Romagna o non Emilia-Romagna, qualcosa di significativo resterà comunque. Un Di Pietro che il suo...

Emilia-Romagna o non Emilia-Romagna, qualcosa di significativo resterà comunque. Un Di Pietro che il suo...

Emilia-Romagna o non Emilia-Romagna, qualcosa di significativo resterà comunque. Un Di Pietro che il suo...

The Addams - Windsor

Da quando non c'è più Toinel... è il pure Gigneva? È to l'la cravatta che gli stava proprio da orfanello surrealista...

Da quando non c'è più Toinel... è il pure Gigneva? È to l'la cravatta che gli stava proprio da orfanello surrealista...

Da quando non c'è più Toinel... è il pure Gigneva? È to l'la cravatta che gli stava proprio da orfanello surrealista...

Da quando non c'è più Toinel... è il pure Gigneva? È to l'la cravatta che gli stava proprio da orfanello surrealista...

Da quando non c'è più Toinel... è il pure Gigneva? È to l'la cravatta che gli stava proprio da orfanello surrealista...

Da quando non c'è più Toinel... è il pure Gigneva? È to l'la cravatta che gli stava proprio da orfanello surrealista...

Da quando non c'è più Toinel... è il pure Gigneva? È to l'la cravatta che gli stava proprio da orfanello surrealista...

Da quando non c'è più Toinel... è il pure Gigneva? È to l'la cravatta che gli stava proprio da orfanello surrealista...

Da quando non c'è più Toinel... è il pure Gigneva? È to l'la cravatta che gli stava proprio da orfanello surrealista...



# il Giornale



MERCOLEDÌ 29 GENNAIO 2020

DAL 1974 CONTRO IL CORO

Quotidiano diretto da ALESSANDRO SALLUSTI

Anno XLVII - Numero 24 - 1,50 euro\*

www.ilgiornale.it  
02 73224971 | Guida Inf. notte@ilgiornale.it

## ALLO SBANDO

# GIÀ INCARTATI (E SALVATI DAL BLUFF DI RENZI)

### Prescrizione e Autostrade, governo in crisi Italia condannata: imprese pagate tardi

di Vittorio Macioce

**I**l governo per ora non cade sulla prescrizione. Chi aveva minacciato, battuto i pugni sul tavolo, giurato sulla bandiera del garantismo, ha preso tempo. In teoria dieci giorni, ma poi si vedrà. Non è detto che di dieci giorni in dieci giorni non si possa arrivare alla fine della legislatura.

Cosa è successo ieri a Montecitorio? Sono passati due giorni dalla vittoria di Bonaccini in Emilia-Romagna. La roccaforte rossa non è caduta. Il Pd si sente forte come non accadeva da anni. I grillini sono persi e disorientati. Salvini aspetta il momento buono per la controffensiva. Forza Italia presenta una legge, a firma di Enrico Costa, per cancellare la riforma della prescrizione voluta dal ministro Bonafede. Legge contro legge.

È una questione che da tempo divide i partiti della maggioranza. Per i Cinque Stelle è una bandiera. È una battaglia di identità. Il Pd come spesso accade è titubante. L'idea di un processo indefinito, senza una scadenza, con la lentezza dei tribunali italiani, non piace a buona parte del partito. Non faranno però di certo cadere il governo per una spolperata di garantismo. Chi ne sta facendo invece una questione di principio sono i (...)

segue a pagina 4  
servizi da pagina 2 a pagina 8

#### L'INTERVENTO

### Forza Italia unico argine al populismo giudiziario

Maria Stella Gelmini a pagina 5

#### TRAGICO DESTINO

### Quelle due compagne di banco uccise a 14 anni di distanza

Luca Fazzo



OMICIDI Il primo nel 2006, il secondo due giorni fa



Dietro i mattoni rossi della grande scuola, il nitore di una classe: in quella classe due banchi accostati, e due ragazze che giorno per giorno crescono, affastellano studi, come tutte le Speranze e le Carlotte del mondo. Per cinque anni, alle Canossiane di Brescia, Elena e Francesca, compagne di banco e amiche del cuore, avevano riso e sognato insieme.

a pagina 16

#### I RETROSCENA

### Grandi manovre nel centrodestra

di Adalberto Signore

Come era inevitabile che fosse, l'onda lunga del voto in Emilia Romagna inizia ad agitare anche le acque del centrodestra. Per ora, in verità, è solo una piccola mareggiata, perché tutti cercano di stemperare i toni e non dar fuoco a un'insofferenza che in verità cova da tempo. Ma la linea del Piave delle candidature per le (...)

segue a pagina 7

### Il piano della fronda contro Conte

di Augusto Minzolini

Mentre si avvia verso l'aula di Montecitorio con gli inconfondibili passi lunghi tipici dei giganti del basket, Giancarlo Giorgetti, l'unico leghista che alla possibilità delle urne anticipate in Primavera non ha mai creduto, commenta con il distacco dell'ironia la «spallata» mancata di Salvini: «Se è fallita la spallata? Vorrà dire che ci (...)

segue a pagina 6

#### SALVINI DENUNCIA LA FURBATA DEL GOVERNO

### Urne chiuse e porti aperti: in arrivo oltre 600 immigrati

Fausto Biloslavo

Urne chiuse e porti aperti con l'arrivo di oltre 600 migranti a bordo di due navi delle Ong, che hanno gioco facile grazie al governo Conte II. Solo questo mese, se calcoliamo quelli che sbarcheranno a breve, arrivano 1511 migranti, quasi dieci volte di più rispetto a gennaio 2019 con il governo giallo verde, ma lo stesso premier.

a pagina 10

#### LA POLEMICA

### Il gesuita bergogliano razzista con i calabresi

di Marco Gervasoni

«**I**l Gesuitismo, avversando in ogni cosa la forza, la creazione, la vita, deve essere nemico del genio italiano». Sono parole di Vincenzo Gioberti nel *Gesuita moderno* (1846) una delle grandi opere di filosofia politica del nostro Risorgimento. Mi sono venute in mente leggendo un *tweet* di Bartolomeo Sorge: «Due Italie. Emilia-Romagna, benestante, guarda al futuro, rinvigorita dalla linfa nuova delle sardine. Calabria: ferma al palo, si affida al congenito antimeridionalismo della Lega. Senza speranza». Aveva ragione il grande (...)

segue a pagina 4

#### ANIMALI POLITICI

### La Lega contro topi e piccioni assume il falco pellegrino

di Sabrina Cottone

Che la Lega preferisca i falchi alle colombe non sorprende, ma arruolare rapaci che nidificano e proliferano sui tetti delle case di Milano, pronti ad attaccare in volo i piccioni di piazza Duomo, è uno scenario da alte quote che negli animi più pacifici può evocare incubi distopici alla Hitchcock. L'emendamento al regolamento per il benessere e la tutela degli (...)

segue a pagina 10

#### NUOVO REGIME FISCALE

### Fine della pacchia in Portogallo. Lisbona tassa i nostri pensionati

di Francesco Forte

Il Portogallo si prepara ad aumentare sino al 10% la *flat tax* pagata dai percettori di pensioni che si trasferiscono parzialmente in Portogallo da altri Paesi. Attualmente è in molti casi, lo 0%. Il centro studi «Itinerari», presieduto dall'esperto di pensioni Alberto Brambilla, con cui ho dibattuto in un recente convegno (...)

segue a pagina 11  
Pellegriano a pagina 11

#### IL CASO

### Il finto fair play e la gogna per il bimbo anti Juve

di Antonio Ruzzo

a pagina 17

IL PIÙ VENDUTO IN FARMACIA

**Prostamol**

E NON HAI PIÙ SCUSE

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

MERCOLEDÌ 29 gennaio 2020  
1,50 Euro\*

Nazionale

FONDATA NEL 1956  
www.ilgiorno.it



In Lombardia. Delpini ai politici: resistere al crimine

**La minaccia del boss:  
«Se ti dobbiamo sparare»  
'Ndrangheta, 18 arresti**

Gianni e Giorgi alle pagine 2 e 3



L'incontro

**Cesare Casella:  
i miei 30 anni  
di libertà ritrovata**

G. Moroni nelle Cronache



## Ponte aereo, fuga dal virus killer

Cina blindata, Bruxelles tenta di evacuare gli europei. Nuovi casi in Occidente. Xi Jinping: «È un demone»

G. Rossi alle pagine 6 e 7

Cosa ci insegna l'epidemia

**Basta un morbo  
e ci sentiamo  
tutti più piccoli**

Davide Rondoni

**I**l morbo è una cosa minuscola. Ma può atterrare le potenze della terra, mettere in crisi le economie più forti, minacciare le città più sicure. Il morbo ci incute timore perché ci ricorda che siamo fragili. Ci ricorda che la nostra esistenza è un dono meraviglioso e fragile. E che dunque la verità non coincide con la forza, che il senso della esistenza non può coincidere con il dominio che pensiamo di esercitare su di essa. Tutta la nostra potenza organizzativa, economica, politica trema di fronte alla minuscola essenza del morbo, di fronte alla sua imprevedibile velocità. Il morbo merita, come ha dichiarato il leader cinese, «una lotta seria».

Continua a pagina 6

BRESCIA, MASSACRATA COME L'AMICA NEL 2006. ARRESTATO UN CONOSCENTE, CHE NEGA TUTTO



Francesca Fantoni e, a sinistra, Elena Lonati, uccisa 14 anni fa

**COMPAGNE  
DI MORTE**

Raspa a pagina 14

DALLE CITTÀ

Milano

**Via ai volontari  
negli asili nido  
La protesta  
delle maestre**

Servizio nelle Cronache

Milano

**Domenica senz'auto  
Aria avvelenata  
Comune-Regione**

Mingoia nelle Cronache

Il giallo internazionale

**Miliziani ricoverati  
al San Raffaele  
Ispezione dell'Ats**

Bonezzi nelle Cronache



Si riapre il cantiere del codice della strada

**Auto, via fumo e cellulari  
Bufera sui 150 km orari**

Passeri e Buticchi alle p. 4 e 5



Trump presenta un piano di pace, sale la tensione

**«Due Stati in Medio Oriente  
ma Gerusalemme a Israele»**

Pioli a pagina 11

NOLEGGIO  
**BRUNETTI**  
GRUPPI ELETTROGENI - TORRI FARO

- ▲ Gruppi elettrogeni insonorizzati fino ad oltre 2.500 kva
- ▲ Gruppi elettrogeni e bigruppi supersilenziati
- ▲ Noleggio di trasformatori ed autotrasformatori
- ▲ Diverse tipologie di torri faro
- ▲ Generatori di aria calda
- ▲ Trasporto e posizionamento



Ci trovate in Strada Lotelli n.3 | Tel. 0376-779310 | info@brunettigeneratori.it  
46042 Castel Goffredo - MN | Fax 0376-788109 | www.brunettigeneratori.com



Oggi In Asia

IMPORT-EXPORT Cosa esportano e cosa importano i paesi asiatici e come la bilancia commerciale determina gli equilibri politici



Domani l'Extraterrestre

SPORT INVERNALI Le Dolomiti surriscaldano; i laghi artificiali del Trentino per produrre neve finta, con costi energetici elevati



Visioni

AMOS GITAI Parla il regista israeliano, a Torino per una masterclass. «Cerco di tenere vivo il dialogo»

Silvia Nugara pagina 12

# il manifesto

quotidiano comunista

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

MERCOLEDÌ 29 GENNAIO 2020 - ANNO L - N° 25 www.ilmanifesto.it euro 1,50

NICOLA FRATOIANNI, SEGRETARIO USCENTE DI SINISTRA ITALIANA

## «E ora una 'Coraggiosa' nazionale»

Il voto emiliano dimostra che si può vincere, che la destra non è imbattibile, che non è il tempo della rassegnazione. Che è possibile contribuire a questo risultato con una proposta politica capace di stare saldamente dal lato di chi si oppone alle destre, con un profilo autonomo in grado di condizionare il go-

verno dei territori e le coalizioni. «Serve una confluenza di sinistra autonoma dentro l'alleanza con il centrosinistra. Ely Schlein può avere un ruolo importante in questo processo». Nicola Fratoianni, segretario uscente di Sinistra italiana, spiega la scelta di stare nel centrosinistra per battere la destra nazionalista.

Anche nelle prossime regionali. «Ormai non c'è dubbio, il voto della sinistra radicale alle ultime tornate elettorali lo dimostra». Ma da questa parte deve partire una proposta ai 5 stelle. Parte il congresso di Sinistra italiana, il 15 febbraio appuntamento «aperto» a Roma. DANIELA PREZIOSI A PAGINA 2

### LEGGE ELETTORALE

#### Crisi dei 5S, riecco il maggioritario

MASSIMO VILLONE

In Emilia-Romagna e Calabria è il day after. Due scenari da molti considerati di rilievo diverso, soprattutto per il timore di uno sfondamento leghista nel-

la storica regione rossa. Ma un dato è comune: il tracollo M5S. In Emilia-Romagna ha contribuito il voto disgiunto. — segue a pagina 15 —

### Medio Oriente

#### Il Piano truffa di Trump, biscaziere di pace

TOMMASO DI FRANCESCO ALBERTO NEGRI

Scampato - e meno male - il pericolo in Emilia-Romagna, se si suona al citofono dell'indirizzo «Politica Estera del governo» (alla Farnesina, mica un'abitazione privata) non risponde nessuno. Silenzio. Eppure ci sono messaggi urgenti da recapitare, dal Piano Truffa di Trump annunciato ieri «per la pace in Medio Oriente», alla Libia, all'Iraq, all'Iran.

In Libia - proprio mentre dai «porti sicuri» libici c'è il boom di partenze dei migranti e solo le navi di soccorso umanitario, Open Arms, Ocean Viking e Alan Kurdi hanno tratto in salvo in queste ore circa 900 persone - c'è ben altro che la tregua sbandierata alla conferenza di Berlino, un'operazione mediatica e cosmetica per far apparire l'Europa ancora importante di fronte a Russia e Turchia. Dopo Tripoli è sotto assedio anche Misurata dove ci sono oltre 300 soldati italiani di guardia a un ospedale da campo ma in realtà non si sa davvero che fanno. Potrebbero diventare bersagli del generale Khalifa Haftar che non ci tiene proprio in gran simpatia mentre l'alleato di Tripoli al Sarraj ci ha sostituiti con i mercenari jihadisti della Turchia ma incassa ancora i soldi per la guardia costiera che lascia morire in mare centinaia di profughi nella sua area Sar di competenza. L'insuccesso libico è politico ed economico (l'export petrolifero è quasi bloccato) ma soprattutto umanitario. — segue a pagina 7 —



# Buonanotte Palestina

Trump offre uno «Stato» ai palestinesi, ma in realtà propone solo una entità fantoccio, senza sovranità. Netanyahu applaude. E per l'ambasciatore Usa Friedman Israele può annettersi subito le colonie illegali della Cisgiordania. La collera di Abu Mazen (Anp) e di Hamas **pagina 7**

foto di Ap/LaPresse-Alex Brandon

### IN FUGA DALLA LIBIA

#### Ocean Viking, per i 403 migranti finisce l'odissea



La nave di Sos Méditerranée e Msf verso Taranto. Salvini: «Denuncio Conte e Lamorgese per sequestro di persona». L'Alan Kurdi andrà a Malta. In 237 a bordo della Open Arms. E domenica il memorandum Italia-Libia si rinnoverà per tre anni. Luca Casarini prosciolto per l'inchiesta sulla Mediterranea **ADRIANA POLLICE, GIANSAURO MERLI A PAGINA 6**

### Elezioni/1

#### L'argine emiliano e i principi non negoziabili

FILIPPO BARBERA

Il pericolo di una vittoria della Lega nella regione "rossa" è stato evitato. E anche i suoi probabili effetti sulla tenuta del governo nazionale e le catastrofiche conseguenze che ne sarebbero derivate. In termini percentuali, il distacco di Bonaccini smentisce i sondaggi. — segue a pagina 2 —

### Elezioni/2

#### Bonaccini è salvo, ma resta il vulnus dell'Autonomia

PIERO BEVILACQUA

La vittoria del centro sinistra e di Stefano Bonaccini in Emilia-Romagna rappresenta effettivamente quel che scrivono tanti commentatori democratici e di sinistra: la tenuta del fronte progressista in una regione-simbolo del nostro Paese. — segue a pagina 15 —

### all'interno

#### 5Stelle Movimento senza capo Il primo round è per Di Maio

GULIANO SANTORO **PAGINA 3**

#### Giustizia La prescrizione paralizza i giallo-rossi

ANDREA FABOZZI **PAGINA 4**

#### Toscana Regionali, Renzi teme la sfida con il Pd

RICCARDO CHIARI **PAGINA 5**

### CORONAVIRUS

#### 100 vittime. Primi casi in Sri Lanka e Germania



I numeri in relazione al coronavirus cominciano a cambiare in modo significativo di giorno in giorno: le vittime sarebbero ormai oltre il centinaio, mentre i contagiati sono aumentati del 60% in un solo giorno. Dopo la Francia, anche la Germania ha annunciato il primo caso **ANDREA CAPOCCI, MAURO CAPOCCI A PAGINA 8**

00139  
9 737029 213000  
Foto: Italiane Sped. in a. p. - D.L. 352/2003 (conv. L. 46/2004) art. 1, c. 1, G.04/CN/2020/10





# IL MATTINO



€ 1,20 ANNO CCNVE-N° 28 ITALIA  
PREZZI IN ABBONAMENTO POSTALE 45% - ART. 2 COM. 26/L. 662/96

Fondato nel 1892



Mercoledì 29 Gennaio 2020 •

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

A REDAZIONE: "IL MATTINO" - "IL QUOTIDIANO" - EURO 130

**La data in due versi**  
2 febbraio 2020  
il palindromo  
perfetto scatena  
i giochi simmetrici  
Raffaello Aragona a pag. 15



**Il clima che cambia?**  
I giorni della Merla  
con più di 12 gradi  
tra leggende e realtà  
Antonio Pascale a pag. 12



**La morte del mito**  
Bryant, il patto  
con la moglie  
«Mai assieme  
in elicottero»  
Pompetti a pag. 19



## Campania e Puglia Salvini riapre la partita

Regionali, Fdl e Fi: «Non si cambia»  
M5S diviso, Bonafede capodelegazione  
Prescrizione, l'ultima offerta di Conte

Ajello, Calò, Canettieri, Errante, Gentili e Pirone da pag. 4 a 8

**Le spine dei duellanti**  
LEGA SUICIDA  
MA LA SINISTRA  
È IN CONFUSIONE

Luca Ricolfi

Dopo il doppio voto in Emilia Romagna e in Calabria gli interrogativi si affollano. Salvini ha sbagliato, e se si dove? Continua a pag. 39

**Le idee**  
LE SARDINE  
AL NORD  
(E AL SUD)

Massimo Adinolfi

Dove vivono le sardine? Non è una curiosità da settimana enigmistica, ma una domanda che è legittimo, anzi urgente, porsi. Continua a pag. 39

**Le interviste del Mattino**

Orlando

«Serve una rottura dal vecchio governo»  
Pappalardo a pag. 7

Fioramonti

«M5S, debacle ovvia senza democrazia»  
Porcaro a pag. 7

Carfagna

«Lealtà sui candidati e no agli estremismi»  
Pucci a pag. 8

**Sindrome cinese** L'emergenza sanitaria e gli allarmi per l'economia

## Operazione fuga da Wuhan ponte aereo per gli italiani

►La Farnesina in contatto con Parigi per un'evacuazione congiunta  
Oltre cento morti, altri tre casi in Germania. Xi: batteremo il demone

Arrivati dalla zona a rischio, oggi il verdetto



Napoli, il personale del 118 si attrezza per trasferire il paziente cinese

### Un caso sospetto a Napoli ricoverati gli sposini cinesi

Ettore Mautone e Maria Pirro a pag. 3

Coronavirus. L'Italia pronta al «patto» con la Francia per un'evacuazione dei propri connazionali dalla Cina: si pensa ad un unico ponte aereo. Intanto salgono i morti, al momento sono più di 100. Un tedesco contagiato da una donna asintomatica. Intanto Xi prova a rassicurare: «Batteremo il demone».  
Gusaco a pag. 2

**Il focus**

Commercio e turismo i primi contraccolpi  
Si teme l'effetto Sars

Alla fine potrebbero essere solo contraccolpi non decisivi nel «drago» della potentissima economia cinese. Ma intanto danni su turismo e commercio ci sono.  
Amoruso a pag. 2

## Napoli, la Consulta boccia il bilancio È rischio dissesto

Una sentenza dà ragione alla Corte dei Conti  
Manca un miliardo, stop alla spesa o default

Sempre più complessa la situazione finanziaria del Comune di Napoli. Dalla Corte Costituzionale una mazzata: si tratta di una sentenza che rischia di far andare alle stelle il disavanzo del Comune, che passerebbe così da 17 miliardi a 2,7 miliardi. Il dilemma: stop alla spesa o default.  
Esa In Cronaca

**La vertenza al Mise**

Whirlpool, nuovo Sos  
«Intervenga il premier»

La rabbia degli operai Whirlpool di Napoli arriva oggi davanti al Mise, dopo due mesi senza svolta. I sindacati: «Senza soluzioni intervenga Conte».  
Santonastaso a pag. 13

**Agroicola COLELLA Srl**  
sede operativa: contrada Arca di Settembre 80011 Acerra (Na)  
Tel/Fax 081 803 3442 | info@agroicolacolella.it  
www.agroicolacolella.it

**Gli ultimi colpi**

### Politano, Rodriguez e Petagna il mercato è targato Gattuso

Pino Taormina

Il casting per la fascia sinistra del Napoli viene vinto da Riccardo Rodriguez, 27 anni: il Napoli e il Milan sono alla ricerca di un accordo per il prestito gratuito. Sullo svizzero, come per Demme e Politano, da ieri al Napoli, c'è lo zampino di Gattuso. A tre giorni dalla fine del mercato, De Laurentis è alla ricerca sempre di un attaccante: vicinissima l'intesa con la Spal per Petagna ma occhio al rilancio per Mateta del Mainz e Pinamonti del Genoa.  
A pag. 16



Politano già in versione Napoli

**caffèinternet**  
presso Centro Commerciale Le Aquile  
Via Pomigliano, 123  
Sant'Anastasia (Na)





# Il Messaggero



€ 1,40\* ANNO 142 - N° 28 ITALIA

NAZIONALE



Mercoledì 29 Gennaio 2020 • S. Costanzo

IL GIORNALE DEL MATTINO

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

**Il progetto Vaccini, le lezioni degli scienziati nel documentario di Elisabetta Sgarbi**  
Melina a pag. 21



**La morte di Bryant Kobe, in elicottero mai con la moglie Silenzio negato polemiche a S. Siro**  
Pompetti nello Sport



**Calciomercato Capitan Florenzi saluta la Roma: se ne va a Valencia Ecco Perez e Villar**  
Carina nello Sport



**PRIMO!**  
[ilmessaggero.it/sport](http://ilmessaggero.it/sport)

**Destra e sinistra Il deficit liberale che affligge i duellanti**

Luca Ricolfi

Dopo il doppio voto in Emilia Romagna e in Calabria gli interrogativi si affollano. Salvini ha sbagliato, e se sì dove? Sono state le Sardine a fare la differenza? L'esito del voto avrà conseguenze sull'assetto del centro-destra? La vittoria di Bonaccini e la evaporazione del centro-sinistra?

Sugli errori di Salvini c'è un consenso quasi unanime. La sceneggiata del citofono (alla ricerca di spaccatori), l'ossessione per Bibbiano, l'auto-martirizzazione sul proprio rinvio a giudizio, le critiche alla sanità emiliana non gli avrebbero giovato. Probabilmente è vero, ma la controprova non c'è, né ci può essere. La mia sensazione è che il vero errore di Salvini sia stato di non aver capito che, nella situazione data, trasformare il voto in un referendum sul governo nazionale avrebbe significato esporsi al rischio-matteo, ossia al rischio che l'elettorato percepisca un referendum su una questione generale come un referendum su un leader particolare.

Era già successo a Matteo Renzi, che perse il referendum costituzionale per averci messo la faccia. È risucosato a Salvini, che ha chiamato gli elettori a dare la spallata al governo centrale, senza rendersi conto che così offriva loro l'opportunità di dare una spallata a lui stesso.

Continua a pag. 10

## Virus, ponte aereo per gli italiani

►Salgono i morti, Xi: «Batteremo il demone». Piano rimpatri da Wuhan, patto tra Roma e Parigi Un caso sospetto a Napoli dopo un soggiorno a Roma. Danni alla Cina: a rischio l'intesa sui dazi

ROMA Piano rimpatri da Wuhan: patto Roma-Parigi. Amoruso, Guasco, Mautone e Melina alle pag. 2 e 3

**Il piano Trump: Netanyahu d'accordo, rifiuto di Abu Mazen**



Benjamin Netanyahu e Donald Trump ieri alla Casa Bianca (foto EPA)

### «Israele e Palestina, due Stati separati»

Anna Guaita

Dopo mesi di ritardi, la Casa Bianca ha presentato il piano di pace per il Medio Oriente. Donald Trump lo ha definito «l'accordo del secolo», riscuotendo l'immediata sarcastica risposta dei palestinesi.

A pag. 11

**Scontro diplomatico tra i due alleati**

**Johnson dice sì al 5G Huawei Scatta l'irritazione degli Usa**



Marconi a pag. 11

**Tregua sulla giustizia, domani la verifica**

**Alleanze, venti di scissione nel M5S congresso rinviato dopo il referendum**

Simone Canettieri

Nel gioco di attese e tranelli, nel labirinto M5S spuntano due notizie. La prima è l'elezione - per acclamazione - di Alfonso Bonafede come



capo delegazione grillino a Palazzo Chigi. Intanto però, dopo le regionali, soffiano venti di scissione. Il congresso è stato rinviato a dopo il referendum.

A pag. 6  
Pirone a pag. 4

## Codice della Strada lo stop del Tesoro «Non ci sono i soldi»

►L'iter doveva partire ieri. Senza copertura molte misure legate alla sicurezza in auto

ROMA Non ci sono fondi per dotare gli scuolabus delle cinture di sicurezza, né per l'esonero dei pedaggi autostradali per i veicoli delle organizzazioni del terzo settore, né per eliminare il pagamento del bollo per le auto storiche. Arriva lo stop del Tesoro al nuovo codice della strada, il cui iter sarebbe dovuto partire ieri. Provvedimento bloccato per carenza di soldi.

Pucci a pag. 9

**Roma Capitale**

**I 150 anni senza comitato e fondi**

Lorenzo De Cicco

I 150 anni di Roma Capitale: festa al via ma senza ente organizzatore e un terzo dei fondi.

A pag. 8

## Nel buen retiro di molti italiani arriva un prelievo del 10% Pensioni straniere, tassa in Portogallo

ROMA Si incrina l'Eldorado fiscale dei pensionati stranieri in Portogallo. Dal 2009 a oggi Lisbona ha accolto quasi 30 mila pensionati provenienti dal resto d'Europa, tra cui circa tremila italiani, che hanno scelto di trasferirsi per poter incassare la pensione senza pagare le tasse. Un'iniziativa che, se ha prodotto benefici all'economia portoghese, ha anche creato diverso malcontento tra i pensionati portoghesi, irritati per il doppio regime. Così il governo di Antonio Costa introdurrà una tassa del 10 per cento su tutte le pensioni degli stranieri che decideranno di stabilirsi in Portogallo.

Bisozzi a pag. 16

**Imprese, crediti per 53 miliardi Pagamenti Pa, la Corte europea condanna l'Italia per i ritardi**



ROMA L'Italia continua a non essere in regola con i pagamenti della Pubblica amministrazione. La Corte di Giustizia europea ha condannato lo Stato italiano per aver violato più volte la direttiva Ue contro i ritardi nei saldi verso i creditori, che non devono superare i 60 giorni.

A pag. 18

**ARIE, SFRUTTARE LA FASE DI CREATIVITÀ**

Buongiorno, Ariete! Il mese è iniziato con il primo quarto nel segno, e si concluderà con un'altra Luna crescente in aspetto creativo con Mercurio, tra l'altro passionale con Marte. Happy end, lieto fine, come nel film d'amore, e il vostro è veramente un amore grande, tanto che resiste alla pressione di Saturno da due anni e a quella di Giove da due mesi... Freddo qualche rapporto con i parenti, vi sentite sfruttati. Auguri.

L'oroscopo all'interno

## Addio a Mattei, marito di Alberica: fece riaprire il caso L'uomo che volle la verità sull'Olgiate

Cristiana Mangani  
È morto a Roma lo scorso 24 gennaio Pietro Mattei, marito della contessa Alberica Filo della Torre, trovata strangolata nella sua villa dell'Olgiate, il 10 luglio del 1991. Un caso che scosse l'opinione pubblica, rimasto per anni irrisolto, le cui indagini furono riaperte nel 2007 proprio su iniziativa di Mattei. Grazie alla sua insistenza, la verità venne a galla finalmente nel 2011 con l'arresto del cameriere filippino Winston Manuel Reyes, che confessò poi il delitto.

A pag. 15

**Indagini chiuse anche per Toti Parnasi e De Vito, le nuove accuse «Corruzione per costruire lo stadio»**



Michela Allegri  
Stadio della Roma, ultimo atto. E nuovi nomi che potrebbero presto allungare la lista degli imputati nel maxi processo nato dall'indagine della procura sul giro di corruzione legato alla realizzazione dell'impianto sportivo a Tor di Valle.

A pag. 14

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



# il Resto del Carlino

MERCOLEDÌ 29 gennaio 2020  
1,60 Euro

Nazionale

FONDATO NEL 1885  
www.ilrestodelcarlino.it



Bologna, dopo il blitz al Pilastro e la polemica prima delle elezioni

## Facebook rimuove la citofonata di Salvini

Polidori a pagina 9



# Ponte aereo, fuga dal virus killer

Cina blindata, Bruxelles tenta di evacuare gli europei. Nuovi casi in Occidente. Xi Jinping: «È un demone»

G. Rossi alle pagine 6 e 7

Cosa ci insegna l'epidemia

## Basta un morbo e ci sentiamo tutti più piccoli

Davide Rondoni

**I**l morbo è una cosa minuscola. Ma può atterrare le potenze della terra, mettere in crisi le economie più forti, minacciare le città più sicure. Il morbo ci incute timore perché ci ricorda che siamo fragili. Ci ricorda che la nostra esistenza è un dono meraviglioso e fragile. E che dunque la verità non coincide con la forza, che il senso della esistenza non può coincidere con il dominio che pensiamo di esercitare su di essa. Tutta la nostra potenza organizzativa, economica, politica trema di fronte alla minuscola essenza del morbo, di fronte alla sua imprevedibile velocità. Il morbo merita, come ha dichiarato il leader cinese, «una lotta seria».

Continua a pagina 6

LE NUOVE NORME ANTI EVASIONE: VIAGGIO TRA I NEGOZIANTI DI EMILIA ROMAGNA E MARCHE



## RABBIA SCONTRINI

Catapano, Panzieri e Ussia alle pagine 4 e 5

DALLE CITTÀ

Bologna, ragazza aggredita

## Allarme sicurezza, più pattuglie e telecamere in zona ateneo

Rosato in Cronaca

Bologna, il killer serbo

## Igor a processo in Spagna: sorrisi e sberleffi

Orlandi in Cronaca

Bologna, tiro a volo

## Jessica Rossi: «Dopo Tokyo voglio un figlio»

Rabotti nel Qs



Si riapre il cantiere del codice della strada

## Auto, via fumo e cellulari Bufera sui 150 km orari

Passeri e Buticchi alle p. 2 e 3



L'anniversario del viaggio da Milano a Roma

## Battisti-Mogol a cavallo Mezzo secolo fa

Turrini a pagina 13

NOLEGGIO

## BRUNETTI

GRUPPI ELETTROGENI - TORRI FARO

- ▲ Gruppi elettrogeni insonorizzati fino ad oltre 2.500 kva
- ▲ Gruppi elettrogeni e bigruppi supersilenziati
- ▲ Noleggio di trasformatori ed autotrasformatori
- ▲ Diverse tipologie di torri faro
- ▲ Generatori di aria calda
- ▲ Trasporto e posizionamento

Ci trovate in Strada Lotelli n.3 Tel. 0376-779310 info@brunettigeneratori.it  
 46042 Castel Goffredo - MN Fax 0376-788109 www.brunettigeneratori.com

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

MERCOLEDÌ 29 GENNAIO 2020  
**IL SECOLO XIX**

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

QUOTIDIANO FONDATO NEL 1886 - EDIZIONE GENOVA

1,50€ in omaggio "Milano Finanza" in Liguria - Anno CXXXIV - NUMERO 24, COMMA 20/B. SPEDIZIONE ABB. POST. - GR.50 - **MANZONI & C.S.P.A.** Per la pubblicità su IL SECOLO XIX e RADIO19 Tel. 010.5388.200 www.manzoniadvertising.it **GNN**

**CALCIOMERCATO. I ROSSOBLO' PUNTANO SOTTIL**  
**Genoa, ritorna anche Iago Falque**  
**Si attende solo l'okay dei medici**  
 ARRICHIELLO E SCHIAPPAPIETRA / PAGINA 34 E 35



**CENTRATO IL PRIMO 6 DEL 2020**  
**Vince 67 milioni con 2 euro a Spezia**  
**Superenalotto, caccia al fortunato**  
 COGGIO / PAGINA 9



**INDICE**

Primo Piano	Pagina 2
Cronache	Pagina 8
Economia-Matrimo	Pagina 10
Genova	Pagina 15
Cinema/Tv	Pagina 25/26
Xte	Pagina 30
Sport	Pagina 34
Hereo	Pagina 38

ASPI (+6,3%) HA RECUPERATO IN UN GIORNO 1 MILIARDO DI CAPITALIZZAZIONE

# Autostrade, si allontana lo stop alla concessione E il titolo vola in Borsa

Segnali di dialogo a distanza tra Benetton e governo su altre compensazioni

Sfuma la revoca della concessione ad Autostrade per l'Italia? Mentre governo e gruppo Benetton si mandano messaggi più o meno velati la Borsa sembra credere a questa possibilità. Teri il titolo Aspi, spinto dall'esito delle regionali e dall'evidente rafforzamento del Pd a scapito dell'M5S, ha fatto faville arrivando a guadagnare il 6,3% (a 22,33 euro), recuperando così in un solo giorno ben 1,1 miliardi di euro di capitalizzazione. Il premier vuole però avere ogni possibile pezza di appoggio per evitare di infilarsi in quella che rischia di trasformarsi in una disputa legale infinita. **BARONI / PAGINA 2**

**DOPO IL MORANDI**

Roberto Sculli

Ministero, azienda, pm: i controlli incrociati su viadotti e gallerie

Sono tre i fronti aperti lungo le autostrade della Liguria, che saranno sottoposte ad accurati controlli su viadotti, gallerie e pannelli fonoassorbenti. Così, nel dettaglio, procederà il monitoraggio stabilito da ministero, società Autostrade e Procura. **GLI ARTICOLI / PAGINA 3**

**IL CASO**

Matteo Dell'Antico e Tiziano Ivani

Cade una paratia sull'A26: danni a un Tir. Protesta degli autisti

È successo un'altra volta. Una paratia si è staccata all'improvviso da una galleria lungo la A26, la Voltri-Gravellona, nei pressi di Masone. L'ondulina è finita sotto un Tir che stava passando e che è rimasto danneggiato. Gli autisti ora protestano. **L'ARTICOLO / PAGINA 17**



**IL PIANO DI TRUMP. GERUSALEMME CAPITALE INDIVISA DI ISRAELE**  
 MASTROLILLI E STABILE / PAGINA 8

**ROLLI**



**LA BANCA LIGURE**

Francesco Ferrari

Carige, i soci trentini: «Eserciteremo l'opzione nel 2021»

SERVIZIO / PAGINA 10

**PROTESTA PER L'IDEA DI UNA FORMAZIONE UNICA PROGRESSISTA**

## M5S a Conte: «Non siamo la stampella di Zingaretti»

Di Maio rinsalda la linea politica imposta prima dell'addio e sottolinea che Vito Crimi è sulla stessa frequenza: «Nessun progetto di alleanza strutturale con il centrosinistra, né a livello nazionale né alle prossime Regionali». Nella cerchia di Di Maio c'è forte irritazione nei confronti di Conte. L'apertura netta fatta dal premier a Nicola Zingaretti, invitando i Cinque stelle a prendere parte a un fronte anti-destra, è letta come una pugnalata alle spalle: «Dire certe cose il giorno dopo le Regionali, con il risultato avuto, è stata una mossa scorretta. Così ci condanna a fare da stampella al Pd». **CAPURSO E LOMBARDO / PAGINA 4**

**VERSO LE ELEZIONI**

Mario De Fazio

Liguria, Sansa in ascesa per la sfida a Toti. Intesa possibile Pd-M5S

L'intesa tra Pd e M5S, per un'alleanza giallorossa alle regionali liguri che punti su Ferruccio Sansa come governatore, non è mai stata così vicina. Anche se il via libera sul nome di Sansa, spinto anche da Walter Veltroni, non c'è ancora. Senza accordo, c'è l'ipotesi Andrea Orlando. **L'ARTICOLO / PAGINA 5**



**IL VIRUS AVANZA IN CINA, MASCHERINE ESAURITE UN PONTE AEREO PER L'UE**  
 A GHEZZI, PACI E RUSSO  
 E UN COMMENTO DI MINGARDI  
 PAGINE 6 E 7

**Originali 2001 FORTE DEI MARMI**  
**SABATO 1 FEBBRAIO**  
**SORI (GE) CENTRO STORICO**  
  
*I saldi del Forte*

**BUONGIORNO**

Secondo i complessi calcoli di un tizio il cui fratello lavora coi cinesi, il picco del coronavirus arriverà in Italia il 6 e 7 febbraio; consiglia di fare scorte e chiudersi in casa. A Pistoia una donna cinese s'è sentita male e l'Asl ha lanciato l'allarme contagio, prima di scoprire che la signora aveva avuto un calo di zuccheri. Un video mostra una mamma cinese che imbecca il figlioletto di grossi girini vivi, sintomo del disordine alimentare alla base della pestilenza. Un successivo video, di un cinese che addenta un topo e gli mangia la testa, fornisce la conferma. Una ragazza cinese è stata presa a sputi su un treno a Mestre perché aveva l'aria dell'untrice. Uno con buoni contatti in Cina diffonde immagini di cinesi che collassano per strada, a decine: non ce la stanno raccontando giusta, dice. Un al-

**L'epidemia** | **MATTIA FELTRI**

tro che dopo il lavoro si diletta di biologia, avanza l'ipotesi del virus creato in laboratorio per ridurre di due terzi la popolazione mondiale: la prova è un videogioco in cui ci si ammazza coi batteri e ambientato nella città di Raccoon, guarda caso anagramma di Corona (in realtà avanza una "c" ma pazienza). In provincia di Rovigo i genitori degli alunni di una scuola elementare vogliono che siano allontanati dalla classe due bambini cinesi. A Torino, denuncia Lucia King, presidente della comunità cinese in Italia, una sorella è stata insultata in un locale perché "ci porta la Sars" (ehm). Finalmente uno scervo di pregiudizi dice di piantarla con gli allarmismi perché tanto il morbo "colpisce solo i cinesi". E a questo punto non sarà il coronavirus, ma qui un'epidemia c'è di sicuro. —

**Originali 2001 FORTE DEI MARMI**  
**SABATO 1 FEBBRAIO**  
**SORI (GE) CENTRO STORICO**  
  
*I saldi del Forte*



# Il Sole 24 ORE

Fondato nel 1865  
Quotidiano  
Politico Economico Finanziario Normativo



**Telefisco 2020**  
Domani dalle 9.00  
appuntamento  
con i chiarimenti  
di Entrate e Gdf

— a pagina 23

**Oggi con Il Sole**  
Dall'incarico  
alla relazione:  
tutte le regole  
per la revisione doc

— a 0,5 euro oltre al quotidiano



FTSE MIB 24027,63 +2,61% | SPREAD BUND 10Y 142,10 +0,50 | €/€ 1,1005 -0,18% | BRENT DTD 59,68 +1,43% | [Indici&Numeri](#) → PAGINE 30-33

## Fusioni bancarie: la Bce detta le regole

### CREDITO

Le pagelle di Francoforte per i 109 istituti europei: solo sei sotto la soglia

Problemi di governance  
Banche italiane meno rischiose della media

Le banche europee sono solide, soddisfano i requisiti di capitale e hanno ridotto gli Npl in portafoglio. Però a livello aggregato i 109 istituti vigilati dalla Bce e monitorati dallo Srep 2019 sono ancora alle prese con molti problemi (tra cui bassa redditività) a volte superabili con fusioni o aggregazioni. Al riguardo la vigilanza guarderà alla qualità del business plan e chiederà il rispetto di determinati requisiti. — [Servizi a pagina 3](#)

### L'ANALISI

#### AGGREGARE NON È L'UNICA SOLUZIONE

di Marco Onado

Il sistema bancario europeo è sempre più robusto patrimonialmente, ma senza ancora trovare l'equilibrio dopo la crisi. Questo sembra essere il messaggio fondamentale dei risultati aggregati della procedura Srep, che è ormai diventato lo strumento fondamentale della vigilanza odierna. La grande novità di questa tornata di gliobit, la prima dall'insediamento di Andrea Trnka, è la pubblicazione dei risultati pagina per banca. — [Contributi a pagina 3](#)

### LO SPREAD SCENDE A 137

BTp, rendimenti sotto l'1%

Merya Longo — a pag. 15



Contributo percentuale della Cina alla crescita globale. Pechino rappresenta il 15,8% dell'economia mondiale

#### Epidemia & Economia Virus: l'impatto sul Pil cinese Borse in netto rimbalzo

— [Servizi a pagina 2](#)

## Atlantia, più lontano il rischio revoca Il titolo vola (+6,3%)

### AUTOSTRADE

Governo in attesa del parere dell'Avvocatura sui costi legali

Il mercato crede all'ipotesi che la revoca della concessione ad Autostrade sia ormai sfumata definitivamente. Il titolo della controllante Atlantia, infatti, ieri ha chiuso le contrattazioni in rialzo del 6,38% a 22,33 euro, con un volume di scambi doppi rispetto alla media. La decisione continua ad esse-

re promessa a breve. Ma i nuovi equilibri di Governo determinati dall'estro del voto in Emilia-Romagna sembrano affievolire l'ipotesi di una revoca della concessione di Autostrade per l'Italia. Nell'attesa di capire se e come si potrà arrivare ad una normalizzazione dei rapporti tra i Benetton e il Governo, e in attesa del parere dell'Avvocatura sui costi legali, rispunta l'ipotesi, legata però al mantenimento della concessione, di aprire il capitale di Aspi a nuovi soci, anche di profilo istituzionale.

Laura Galvagni — a pag. 7

### NUOVO CEO E PRESIDENTE



In carica dal primo luglio. Milanese, 52 anni, ex pupillo di Sergio Marchionne, Luca De Meo lascia la guida di Seat

## Luca De Meo, un italiano al volante di Renault

Renault si affida a un italiano, Luca De Meo, per scrollarsi di dosso la pesante eredità del ventennio di Carlos Ghosn, rimettendo ordine nel dialogo con l'alleato Nissan e provando a portare il gruppo dove lo stesso Ghosn si era arenato, vale a dire verso una nuova alleanza per consolidare ulteriormente la presenza globale.

Il consiglio di amministrazione del gruppo francese ha ufficializzato ieri la nomina del manager italiano a nuovo ceo e presidente. Il 7 gennaio De Meo ha lasciato la carica di presidente di Seat, che occupava dal 2015. A causa della clausola di non concorrenza con Volkswagen, il manager assumerà l'incarico da luglio.

Matteo Meneghelo — a pag. 13

## Riforma fiscale, obiettivo semplificazione

### LE MOSSE DEL GOVERNO

Tra Italia Viva e Leu, asse sui sostegni alle famiglie  
M5S: avanti su tre aliquote

Torna l'ipotesi del ritocco Iva  
Marattin: 10 miliardi in meno  
Guerra: progressività da rifare

Al tavolo della riforma fiscale, che dovrà portare a una semplificazione dell'Irpef, ogni partito della maggioranza arriva con una proposta propria. Alcune ipotesi sono a uno stadio avanzato, in altri casi invece le carte rimangono coperte. Ma le prospettive del nuovo fisco sono il terreno sul quale nelle prossime settimane si giocherà la tenuta della maggioranza. Tra le proposte che stanno prendendo forma ci sono punti di incontro anche sorprendenti. È il caso, per esempio, della convergenza tra Italia Viva e Leu sull'idea di togliere alle regole Irpef il compito di sostenere fiscalmente famiglia e figli. Al tavolo della riforma i Cinque Stelle si presenteranno con la loro proposta a tre aliquote più coefficiente famiglia. Anche l'imperativo dello stop all'Iva, intanto, finirà per essere rimesso in discussione. Luigi Marattin (Italia Viva): tasse giù di 30 miliardi. Maria Cecilia Guerra (Leu): progressività da rifare. Il ministro Gualtieri dopo il voto in Emilia: con calo spread risparmiati 400 milioni.

Mobilis, Rogari, Trovati — a pagina 5



Giorni di attesa media delle aziende del settore dei lavori pubblici per essere pagate dalla pubblica amministrazione

#### La sentenza La Corte Ue boccia l'Italia: pagamenti ancora in ritardo

Bartoloni e Santilli — a pag. 6

### PANORAMA

#### MEDIO ORIENTE

#### Trump: Israele e Palestina due Stati Gerusalemme sarà la capitale

Il presidente Trump ha annunciato il piano Usa per la pace tra Israele e la Palestina: 3 anni per trattare, 50 miliardi di dollari da investire nei territori palestinesi, due Stati distinti ma con una capitale, Gerusalemme Est. Gli Usa inoltre riconosceranno le colonie israeliane nei territori come parte di Israele, ha spiegato il premier Benjamin Netanyahu. «Gerusalemme non è in vendita e i nostri diritti non si barattano», ha detto il presidente palestinese Abu Mazen respingendo il piano. — a pagina 20



#### MEDIOLANUM

#### Mediobanca, Massimo Doris: «Se Del Vecchio sale vendiamo la nostra quota»

Antonella Olivieri — a pag. 15

### INFRASTRUTTURE TLC

#### Londra sfida Trump sul 5G e apre il mercato a Huawei

Via libera da parte del governo britannico a Huawei Technologies per costruire parte della sua rete 5G di prossima generazione. Londra non ha quindi risposto positivamente alle pressioni dell'amministrazione Trump per boicottare il fornitore cinese a causa di timori sulla sicurezza. — a pagina 22

### DATI TER 2019

#### Radio24, nuovo record: 2,6 milioni di ascoltatori

Un 2019 in lieve crescita (+0,4%) per le radio secondo i dati Ter (Tavolo Editori Radio), sugli ascolti nel secondo semestre 2019 per tutto l'anno. In testa alla top ten delle emittenti c'è Rai, seguita da Rds e Radio Deejay. Bene Radio 24: record di ascoltatori dai lunedì al venerdì del 2° semestre (oltre 2,6 milioni). — a pagina 9



# IL TEMPO

**ristora**  
INSTANT DRINKS

QUOTIDIANO INDIPENDENTE

Mercoledì 29 gennaio 2020  
Anno LXXVI - Numero 28 - € 1,20  
S. Costanzo

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

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

## PAURA DEL CONTAGIO CINESE

# A Roma è psicosi mascherine

Esaurite in gran parte delle farmacie le protezioni per il Coronavirus, e dove ci sono prezzi alle stelle. In Italia al momento nessun caso accertato. Paura per voli privati dalla Cina in arrivo a Fiumicino

### Occupazioni

#### Così lo Stato si arrende

Sullo «Spin Time» dopo la denuncia di Gasparri nessun provvedimento

Magliaro a pagina 15

### La protesta

#### Caos ambulanti «Non ci muoviamo»

Titolari dei banchi contro la nuove localizzazioni imposte dal Comune



Verucci a pagina 17

### Ecologia

#### Domenica verde è un caso politico

Campidoglio in agenda 29 marzo «tutti a piedi» ma c'è il referendum

Mariani a pagina 16

#### Delitto Olgiata È morto il marito di Alberica

Pietro Mattei contribuì alla scoperta del killer Stroncato da un ictus



Di Pietro a pagina 29

### Il Tempo di Osho

## Matteo Salvini all'assalto di Virginia Raggi. Lei reagisce: «Stacchiamo tutti i citofoni»

Di Mario a pagina 14



"Scusi, lei si spaccia per sindaco?"

## Terremoto, odissea ricostruzione

### Il paradiso fiscale può attendere

Il Portogallo tassa le pensioni. Addio pacchia per gli italiani

Caleri a pagina 11

... Pratiche per la ristrutturazione che ripartono da zero a causa del mancato rinnovo dei contratti ai funzionari dell'ufficio regionale per la ricostruzione. È la paradossale vicenda di un cittadino di Tolentino, nel maceratese. Mentre anche i dirigenti locali denunciano: «Lavoriamo con organici pari al 50% del personale previsto dalla legge, di questo passo solo per presentare gli incartamenti ci vorranno dieci anni».

Solimene a pagina 30

... Il super virus continua a uccidere in Cina, 106 vittime e i malati raddoppiano, confini chiusi e rimpatri, Pechino invita a non fare viaggi all'estero e la paura diventa mondiale. Tre nove casi in Baviera. Nessun malato a Pistoia, accertamenti per il caso del Cotugno a Napoli. E a Roma assalto alle farmacie dove le richieste di mascherine arrivano pure da Wuhan, la città focolario dove sono esaurite.

Coletti e Sbraga alle pagine 4 e 5

### L'intervista



**IL POLITOLOGO LUTWAK**  
«Sicuramente non è un'arma da guerra ma un virus naturale»

Lenzi a pagina 4

### Elezioni suppletive a Roma

Rizzo vuol prendere a pugni il ministro Gualtieri

Alcamo a pagina 9

### Cinque stelle cadenti

Espulsioni, soldi e correnti così è esploso il Movimento

Mineo a pagina 6

**FISIODANIELI** S.r.l.  
Dir. San. Dr. Gianpietro Cutolo

Fisioterapia • Osteopatia  
Medicina dello Sport  
Visite Specialistiche

CONVENZIONI SANITARIE DIRETTE CON I PRINCIPALI FONDI ASSICURATIVI

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

**Il diario**  
di Maurizio Costanzo

È incredibile come un oggetto, se portato agli altari della cronaca o addirittura della politica, goda all'improvviso di una grande popolarità. Parlo del citofono che fu usato da Matteo Salvini nel corso della campagna elettorale in Emilia Romagna e del quale parla il Presidente del Consiglio oppure un quotidiano, facendo riferimento a una canzone di Modugno, titola "Piange il citofono". Chissà, qualche rivenditore di citofoni metterà in vetrina uno di questi oggetti con la scritta «È il citofono preferito da Salvini». Non è la prima volta e testimonia come la cronaca, unita alla politica diventi molto forte.

Mercoledì 29 Gennaio 2020  
Nuova serie - Anno 29 - Numero 23 - Spedizione in A.P. art. 1 c.1 L. 46/04, DCB Milano

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



**PER I RITARDI**  
**Pagamenti alle imprese, la Corte europea condanna l'Italia**  
*Ciccia Mezzina a pag. 30*

**DECRETO IN ARRIVO**  
**Olimpiadi di Milano-Cortina 2026 con fisco leggero**  
*Pracino a pag. 33*

**CORTE COSTITUZIONALE**  
**Le anticipazioni di liquidità non utilizzabili per drogare i conti**  
*Corisano a pag. 35*

**SU WWW.ITALIAOGLI.IT**  
**Pagamenti p.a. - La sentenza della Corte di giustizia europea**  
**Corte costituzionale - La sentenza sulle anticipazioni di liquidità agli enti locali**  
**10 ONLINE Etichettatura - Il decreto sul sistema Nutrinform a batteria**

**Arturo Parisi: se il Pd insiste sulla legge proporzionale si porrà al servizio soltanto della sua nomenclatura**  
*Alessandra Ricciardi a pag. 5*

# Italia Oggi

QUOTIDIANO ECONOMICO, GIURIDICO E POLITICO



## Delazione fiscale retroattiva

Da luglio 2020 dovranno essere comunicati all'Agenzia delle entrate gli schemi transfrontalieri a rischio di elusione messi in atto a partire dal 25 giugno 2018

L'obbligo di comunicazione all'Agenzia delle entrate degli schemi transfrontalieri a rischio elusione partirà dal 1° luglio 2020 ma con riferimento ai meccanismi -la cui prima fase è stata attuata tra il 25 giugno 2018 e il 1° luglio 2019-. Lo prevede lo schema di decreto legislativo che attua la direttiva 2018/822, DAC6, esaminato ieri dal preconsiglio dei ministri e pronto ad approdare sul tavolo dell'esecutivo.

Bartelli a pag. 29

**A MILANO**  
**Grande successo dell'open day per i 20 anni di Class Cnbe**  
*Mendaia a pag. 16*

### Sarà dura per Zingaretti: gli M5s sono indisponibili ad accettare le mediazioni



Gli M5s sono abituati a imporsi e sono indisponibili a qualsiasi mediazione con Nicola Zingaretti, ma adesso le Sardine potrebbero essere una via di uscita per il segretario del Pd. Infatti, se Zingaretti parla di scioglimento del Pd, credo che, da vecchio arnese d'apparato romanesco, stia futando il vento. E il vento dice che con la fine del 5Stelle, anche per il Pd può suonare il gong della fine-risposta. Se il futuro, tutto da scrivere, darà il ruolo che fu del centro-sinistra a questa novità sorta spontaneamente nelle piazze, non ce ne stupiremo. Dovremo solo osservare se le novità annunciate saranno novità reali.

Cacopardo a pag. 4

### DIRITTO & ROVESCIO

Un laboratorio viennese che produceva la tipica torta Sacher è stato costretto a chiudere perché i vicini avevano presentato una denuncia contro «la puzza» (anche se accrebbero d'auto, più propriamente, dire il profumo) del celebre dolce. Ha infatti chiuso lo storico laboratorio della pasticceria Slika nella centralissima piazza Municipio della capitale austriaca. Fondata nel 1891, nella sua lunga storia, ha rifornito di dolci anche la corte imperiale austro-ungarica. Il laboratorio però non cessa la sua attività. È stato solo trasferito. Mentre la pasticceria continuerà a essere intesa dal profumo di questa torta al cioccolato e delle sue altre delizie. Intanto, in Francia, il parlamento sta approvando una legge in difesa dell'odore di Istana come espressione del «vedere olfattivo rurale». Hanno più ragione costoro che non i vicini della pasticceria con l'olfatto restringono.

**WHY?**

**CI SIAMO MESSI ALL'OPERA.**

Dal 3 febbraio partecipa anche tu alla raccolta fondi lanciata da Acea con il supporto delle ACLI di Roma aps, su [www.derev.com](http://www.derev.com)

Acea mette all'asta 500 manifesti della campagna "Why? Insieme per l'acqua", riproduzione limitata e certificata, il cui ricavato consentirà di sostenere tre importanti progetti sociali in Italia e all'estero legati alla risorsa idrica.

Mettiti all'opera anche tu!

[www.derev.com](http://www.derev.com)

gruppo.aceait

Realizzato da Acea Communication

ACLI ROMA

aceait

Cin c/1: Adm. delle Sicche Leader 2019 - a € 2,00 in più; Cin c/2: La legge di Mancini e il debito collegato - a € 5,00 in più; Cin c/3: Antiracketaggio e direttiva Dac 6 - a € 5,00 in più



# LA NAZIONE

MERCOLEDÌ 29 gennaio 2020  
1,60 Euro

Nazionale

FONDATA NEL 1859  
www.lanazione.it



Inchiesta choc a Prato. Perquisizioni anche in Lucchesia

## Violenze di gruppo su minori Indagati nove religiosi

Bessi, Biagiotti e commento di Pini alle pagine 6 e 7



# Medioriente, la mossa di Trump

Piano per la pace nell'area: Gerusalemme capitale d'Israele e uno stato palestinese. L'ira di Hamas

Pioli a pagina 13

Cosa ci insegna l'epidemia

## Basta un morbo e ci sentiamo tutti più piccoli

Davide Rondoni

**I**l morbo è una cosa minuscola. Ma può atterrare le potenze della terra, mettere in crisi le economie più forti, minacciare le città più sicure. Il morbo ci incute timore perché ci ricorda che siamo fragili. Ci ricorda che la nostra esistenza è un dono meraviglioso e fragile. E che dunque la verità non coincide con la forza, che il senso della esistenza non può coincidere con il dominio che pensiamo di esercitare su di essa. Tutta la nostra potenza organizzativa, economica, politica trema di fronte alla minuscola essenza del morbo, di fronte alla sua imprevedibile velocità. Il morbo merita, come ha dichiarato il leader cinese, «una lotta seria».

Continua a pagina 4

CASO SOSPETTO DI CORONAVIRUS SUL BUS DI TURISTI CINESI: UNA DONNA RICOVERATA A PISTOIA, SCOPPIA LA POLEMICA SUL RIMPATRIO DEGLI ALTRI PASSEGGERI



La foto dei turisti cinesi mentre salgono sul bus scortati dai carabinieri

## IL PULLMAN DELLA PAURA

Servizi e commento alle pagine 2, 3 e 4

DALLE CITTÀ'

Firenze

## Lamorgese: «Altri 120 agenti in difesa della legalità»

Spano in cronaca

Firenze

## La classifica delle strade groviera Tutte le new entry

Conte in cronaca

Fiorentina

## Viola in coppa alle 20,45 contro l'Inter

Giorgetti nel Qs



Si riapre il cantiere del codice della strada

## Auto, via fumo e cellulari Bufera sui 150 km orari

Passeri e Buticchi alle p. 8 e 9



La Spezia, un SuperEnalotto da sogno

## Gioca due euro vince 67 milioni

Della Maggessa a pagina 12

NOLEGGIO  
**BRUNETTI**  
GRUPPI ELETTROGENI - TORRI FARO

- ▲ Gruppi elettrogeni insonorizzati fino ad oltre 2500 kva
- ▲ Gruppi elettrogeni e bigruppi supersilenziati
- ▲ Noleggio di trasformatori ed autotrasformatori
- ▲ Diverse tipologie di torri faro
- ▲ Generatori di aria calda
- ▲ Trasporto e posizionamento



Ci trovate in Strada Lotelli n.3 Tel. 0376-779310 info@brunettigeneratori.it  
46042 Castel Goffredo - MN Fax 0376-788109 www.brunettigeneratori.com

**ProLife**  
INTEGRATORI DI FERMENTI  
LATTICI VIVI

# la Repubblica

Fondatore Eugenio Scalfari

Direttore Carlo Verdelli

**ProLife**  
10 miliardi di fermenti vivi certificati  
10 ceppi attivi

Anno 45 - N°24

Mercoledì 29 gennaio 2020

In Italia € 1,50

## IL PREZZO DELLA SCONFITTA

# Salvini, guai in casa

Giorgetti critica la campagna elettorale. Meloni-Berlusconi: no a candidati leghisti nelle regioni del Sud Zingaretti accoglie l'appello di Prodi: nei dem anche non iscritti, odio la sinistra con la puzza sotto il naso

## Elly Schlein la più votata: il Pd smetta di guardare al centro

Matteo Salvini è sempre più solo. Berlusconi e Meloni hanno stretto un patto per escludere i suoi candidati in Campania e Puglia, che andranno al voto in primavera. Il leghista Giorgetti invece lo critica sulla campagna elettorale.

Casadio, Ciriaco, Giovana, Laura Luna, Lopapa, Pucciarelli e Vitale

da pagina 6 a 10

### Il commento

## Quell'odio che ha preso il potere

di Gad Lerner

Pochi lo ricordano, ma il primo ad allestire la messinscena di una spedizione punitiva sotto la residenza di una persona indicata come meritevole di pubblica persecuzione fu Matteo Salvini, nel maggio 2014. Si trattava di Elsa Fornero. «Meno male che non è in casa perché mi prudono le mani», dichiarò minaccioso, a favore di telecamera, il futuro ministro dell'Interno.

a pagina 26

### La crescita e i redditi

## La ricetta per raggiungere l'uguaglianza

di Alessandro Penati

Crescente disuguaglianza, disagio sociale e instabilità politica sono tre aspetti dello stesso problema che dalla grande crisi del 2008 accomuna il mondo occidentale. L'Italia non fa eccezione: il coefficiente Gini (che ha valore 0 se tutti hanno lo stesso reddito e 100 se uno solo ha tutto il reddito) mostra come da noi la disuguaglianza sia costantemente aumentata.

a pagina 27

### In Germania il primo malato che non era stato in Cina



▲ La prevenzione Un aereo della Thai Airways viene disinfettato a Bangkok per evitare contagi

## Virus Wuhan: più di 100 morti Nuovi contagi, paura in Europa

di Sara Bennewitz, Elena Dusi, Anaïs Ginori, Tonina Mastrobuoni e Filippo Santelli

da pagina 2 a 5

### IL PIANO

## Trump ridisegna Israele e Palestina

di Bernardo Valli



Trump e Netanyahu

A fianco di Donald Trump, autore del piano di pace, c'era Benjamin Netanyahu, primo ministro di Israele. Non era presente all'annuncio fatto alla Casa Bianca il presidente palestinese, Mahmud Abbas, che ha rifiutato l'invito o non è stato invitato. A Washington dove il presidente illustrava l'iniziativa per risolvere la più lunga crisi dalla fine del Secondo conflitto mondiale si esultava, esplodevano applausi, si festeggiava una pace che resta lontana, irreperibile nel futuro scrutabile. A Ramallah, la capitale provvisoria palestinese, prevaleva la collera.

a pagina 26  
servizi di Cafèrri e Nigro  
alle pagine 14 e 15

### Miracolo in Australia



## Le sette vite di Federer "Solo fortuna"

di Paolo Rossi  
a pagina 34

### Contro la crisi

## La notte bianca per dare luce alle edicole

di Bolognini e Nadotti

Dopo lo sciopero e la petizione per chiedere un finanziamento pubblico, adesso le edicole fanno la notte bianca. Stasera in oltre 40 città italiane una rivendita resterà aperta almeno fino alle 23. L'iniziativa è promossa da Si.Na.Gi., il sindacato nazionale giornalieri.

a pagina 19

Feltrinelli Editore

"CRUDO MA ANCHE DELICATO, REALISTICO EPPURE OTTIMISTA, GRANDIOSO."  
DON WINSLOW

Jeanine Cummins  
Il sale della terra

"SFIDO CHIUNQUE A LEGGERE LE PRIME SETTE PAGINE DI QUESTO LIBRO E A NON FINIRLO."  
STEPHEN KING

Miracolo in Australia

Le sette vite di Federer "Solo fortuna"

di Paolo Rossi  
a pagina 34

Contro la crisi

La notte bianca per dare luce alle edicole

di Bolognini e Nadotti

Dopo lo sciopero e la petizione per chiedere un finanziamento pubblico, adesso le edicole fanno la notte bianca. Stasera in oltre 40 città italiane una rivendita resterà aperta almeno fino alle 23. L'iniziativa è promossa da Si.Na.Gi., il sindacato nazionale giornalieri.

a pagina 19

Sede: 00147 Roma, via Cristoforo Colombo, 90  
Tel. 06/49821, Fax 06/4982293 - Sped. Abb.  
Post., Art. 1, Legge 46/04 del 27/02/2004 - Roma.

Concessionaria di pubblicità: A. Manzoni & C.  
Milano - via Nervet, 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 DVD A. Angela  
"Le Meraviglie"  
€ 11,40

82



Tuttoscienze Tracciato l'identikit dei geni che portano all'autismo

ALESSANDRO MONDO - P. 25

Kobe Bryant Per la prima volta Internet mette da parte l'odio

FRANCESCO GUERRERA - P. 19



Coppa Italia Il Milan elimina il Toro La panchina di Mazzarri resta in bilico

BUCCHERI, GARANZINI E MANCINI - PP. 30 E 31



www.bancadiastfi.it

# LA STAMPA

MERCOLEDÌ 29 GENNAIO 2020



www.bancadiastfi.it

QUOTIDIANO FONDATA NEL 1867

1,50 € II ANNO 154 II N. 28 II IN ITALIA (PREZZI PROMOZIONALI ED ESTERO IN ULTIMA) II SPEDIZIONE ABB. POSTALE II DL. 353/03 (CONV. IN L. 27/02/04) II ART. 1 COMMA 1, DCB - TO II www.lastampa.it

GNN

L'APERTURA DEL PREMIER A UNA FORMAZIONE UNICA PROGRESSISTA SPACCA I 5

## Fronte contro Salvini L'idea di Conte che fa infuriare i 5 Stelle

Parla Bonaccini: basta liti nel governo, e i grillini sbagliano a isolarsi

LA LEZIONE CHE ARRIVA DALL'EMILIA SE CHI VOTA SCEGLIE IL VINCITORE

FRANCESCO BEI - P. 19

Il premier Conte apre a una formazione progressista anti-Salvini, ma i grillini si dividono: i vertici del Movimento sono contrari. Domani riunione di maggioranza. Intervista a Bonaccini: «Ora basta liti, la sconfitta della Lega può ridare forza al governo».

SERVIZI - PP. 2-3

DOPO I SUCCESSI DI PIAZZA

Le Sardine aprono la campagna del Sud e spaventano il M5S

LOMBARDO E SCHIANCHI - P. 4

## Il piano di Trump: Gerusalemme capitale indivisa di Israele



Il premier israeliano Benjamin Netanyahu con il presidente Usa Donald Trump MASTROLILLI/STABILE - PP. 8-9

### BUONGIORNO

Secondo i complessi calcoli di un tizio il cui fratello lavora coi cinesi, il picco del coronavirus arriverà in Italia il 6 e 7 febbraio: consiglia di fare scorte e chiudersi in casa. A Pistoia una donna cinese s'è sentita male e l'Asl ha lanciato l'allarme contagio, prima di scoprire che la signora aveva avuto un calo di zuccheri. Un video mostra una mamma cinese che imbecca il figlioletto di grossi girini vivi, sintomo del disordine alimentare alla base della pestilenza. Un successivo video, di un cinese che addenta un topo e gli mangia la testa, fornisce la conferma. Una ragazza cinese è stata presa a sputi su un treno a Mestre perché aveva l'aria dell'untrice. Uno con buoni contatti in Cina diffonde immagini di cinesi che collasano per strada, a decine: non ce la stanno raccontando giusta, dice. Un al-

tro che dopo il lavoro si diletta di biologia, avanza l'ipotesi del virus creato in laboratorio per ridurre di due terzi la popolazione mondiale: la prova è un videogioco in cui ci si ammazza coi batteri e ambientato nella città di Raccoon, guarda caso anagramma di Corona (in realtà avanza una "c" ma pazienza). In provincia di Rovigo i genitori degli alunni di una scuola elementare vogliono che siano allontanati dalla classe due bambini cinesi. A Torino, denuncia Lucia King, presidente della comunità cinese in Italia, sua sorella è stata insultata in un locale perché "ci porta la Sars" (chm). Finalmente uno scervo di pregiudizi dice di piantarla con gli allarmismi perché tanto il morbo "colpisce solo i cinesi". E a questo punto non sarà il coronavirus, ma qui un'epidemia c'è di sicuro.

### L'epidemia

MATTIA FELTRI

### STAMPA PLUS ST+

#### CORONAVIRUS

ATTANASIO GHEZZI E RUSSO

Cina, si allarga il contagio I farmaci sono pochi

PP. 6-7

CON UN COMMENTO DI MINGARDI - P. 19



#### BREXIT

FERNANDO GENTILINI

Europa più povera senza il contributo dei diplomatici inglesi

P. 10



#### LE STORIE

GIUSTINA BORGOGNO

Cuneo, un test per diventare cercatore di tartufi

P. 24

ENRICO MARTINET

Al forte di Bard le più belle foto di animali e natura

P. 24

### NEL BRINDISINO

## Non ce l'ha fatta il cucciolo di foca monaca

VALERIA D'AUTILIA TORCHIAROLO (BRINDISI)

È morto prima di avere un nome. Aveva tra i due e i quattro mesi di vita quel cucciolo di foca monaca che si era ritrovato in Puglia. Il suo breve passato è ancora tutto da ricostruire. Forse nato in Grecia, o in Albania. O persino in Italia. Aveva cercato riparo sotto una piattaforma di legno, in un bar sulla spiaggia di Torre San Gennaro, nel Brindisino. - P. 19



### L'INTERVISTA INEDITA

## Frank Zappa: sono un genio ma che importa?

CARLO MASSARINI

Questa è la classica intervista «dimenticata». Che riemerge dallo scatolone delle musicassette, quando cerchi materiale inedito per l'edizione del decennale di Dear Mr Fantasy. Prima cosa, ti chiedi come sarà. Perché le interviste con Zappa potevano essere un'esperienza travagliata, considerando la sua stima nei confronti dei giornalisti musicali («gente che non sa intervistare persone che non sanno parlare, per gente che non sa leggere...»), ma anche un cinema d'essai, perché l'uomo aveva tutto il necessario: intelligenza superiore, humour tagliente, visione a 360° di tutto (musica inclusa).

CONTINUA ALLE PAGINE 20 E 21



IL PIÙ VENDUTO IN FARMACIA

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

**Prostamol**

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

30 CAPSULE MOLI

Prezzo netto: 19,95 €

**E NON HAI PIÙ SCUSE**

A. MESSARINI

**IN EDICOLA**

**MF+BIASO**

**CAMPIONI DEI FONDI 2020**

L'ANNUARIO DELL'INVESTITORE

**CON**

**Per Lvmh ricavi record a 53 miliardi nel 2019**

La divisione moda (+20%) traina i conti con Louis Vuitton e Dior Ferraro in MF Fashion

Un Acqf Louis Vuitton

**MF**

il quotidiano dei mercati finanziari

**Londra sfida gli Usa e dà l'ok a Huawei sulla rete 5G**

Domani vertice tra Johnson e il segretario di Stato americano Bertolino a pagina 6

Anno XXXI n. 620  
Mercoledì 29 Gennaio 2020  
€2,00 *Classeditori*

**IN EDICOLA**

**Patrimoni**

2020

**SORPRESE DI INIZIO DECENNIO**

IL NUOVO NUMERO DI PATRIMONI

Ftse Mib 24.027,63

BORSA +2,61% 1€ = \$1,1005

**BORSE ESTERE**

Dow Jones	33.811	Euro-Yen	130,05
Nasdaq	8.856	Euro-Fr.Sv.	1,0709
Tokyo	23.216	Hq. 10 Y.	0,7252
Francforta	13.324	Bund 10 Y.	-0,4910
Zurigo	13.795	<b>FUTURE</b>	
Londra	7.481	Euro-Btp	145,8
Parigi	5.822	Euro-Bund	170,89
VALUTE-RENDIMENTI		Lit. Tbilisi	155,05
Euro-Dollaro	1,1008	Ftse Mib	24,028
Euro-Sterline	0,8490	S&P500 Cms	3.231,1
		Nasdaq100 Mib	6.744

**MEDIOBANCA IL CEO DI MEDIOLANUM AVVERTE: SE DELFIN SALE ANCORA, NOI PRONTI A VENDERE**

# Doris contro Del Vecchio

Il superamento del 10% da parte del re degli occhiali metterebbe a rischio strategia e indipendenza di Piazzetta Cuccia e delle stesse Generali. L'intreccio azionario finisce sotto la lente dell'Antitrust

(Gualtieri a pagina 11)

---

**IL BTP A 10 ANNI CALA VERSO L'1% E IL DIFFERENZIALE COL BUND A 137. PER LO STATO 400 MILIONI DI RISPARMI IN DUE GIORNI**

## Lo spread brinda al governo Conte più saldo

Le borse rimbalzano dopo la paura per il virus cinese. Piazza Affari maglia rosa in Europa: +2,4%

(Campo, Corvi e Zangrandi alle pagine 2, 3 e 15)

**FOCUS OGGI**

**Adesso il Portogallo vuole tassare i pensionati stranieri**

Il Partito Socialista al governo propone di applicare un'aliquota del 10% al reddito degli stranieri residenti non abituati, che ora godono del regime censitario per dieci anni

Fregonara a pagina 7

---

**De Meo nuovo ceo di Renault**

Il cda della casa auto francese ha deciso: il manager italiano dal 1° luglio sarà capo-azienda

Mondellini a pagina 8

---

**The Guardian all'attacco di Ferrero per le tasse in Uk**

Il quotidiano sottolinea che il gruppo italiano nel 2019 ha versato imposte per sole 110 mila sterline pur avendo registrato vendite per 419 milioni

Mondellini a pagina 8

**LA PAGELLA BCE**

**Banche carenti su utili e controlli**

Sei istituti europei sotto i requisiti Srep

(Ninfolo a pagina 4)

---

**TRA UNA SETTIMANA**

In arrivo le offerte di Intrum e Prelios per la divisione npl del gruppo Cerved

(Gualtieri a pagina 10)

**I BENETTON VERSO IL RIASSETTO**

All'esame gli ingressi del fondo F2i in Edizione e di Cdp in Autostrade Pace col governo appesa alle tariffe

(Follis e Leone a pagina 8)

---

**IL RILANCIO DELLA SGR**

Il nuovo fondo di Synergo dedicato agli Usa cattura l'attenzione di Bill Gates

(Montanari a pagina 9)

**Un successo l'Open Day per i 20 anni di Class Cnbc**

(Mendia a pagina 13)

---

**Più poteri all'Invas sulle assicurazioni**

Multe in aumento fino a 10 milioni

(Messia a pagina 12)

**IL ROMPISPREAD**

Zagrebsky: «Ho scoperto la sardina che è in me». E che ora non va né su né giù

# SOLO OTTIME REGIONI PER INVESTIRE IN OBBLIGAZIONI INTEK 2020-2025

# 4,50%\*

**PRECEDENTE EMISSIONE:** Obbligazioni INTEK 2015-2020 interamente sottoscritte da più di 2.000 sottoscrittori

**ANDAMENTO STORICO:** valore di quotazione delle Obbligazioni INTEK 2015-2020 sempre compreso tra il 99 e il 104% del valore nominale

**LOTTO MINIMO DI INVESTIMENTO: 1.080 euro**

**Dal 27 gennaio al 14 febbraio sarà possibile sottoscrivere alla pari le Obbligazioni INTEK 2020-2025 al tasso fisso del 4,50%\***

**Dal 27 gennaio al 11 febbraio per i possessori delle Obbligazioni INTEK 2015-2020 sarà possibile scambiare 1 obbligazione vecchia con 1 nuova.**

**INTEK GROUP**

MESSAGGIO PUBBLICITARIO CON FINALITÀ PROMOZIONALE. L'offerta in sottoscrizione di Obbligazioni del Prestito Obbligazionario "Intek Group SpA 2020-2025" è indirizzata al pubblico indistinto in Italia, e investitori qualificati in Italia e a investitori istituzionali all'estero. Le Obbligazioni, del valore nominale di 21 € sono ideate, emesse e garantite ad un prezzo pari al 100% del valore nominale, avranno una durata di 5 anni ed una cedola fissa annua lorda del 4,50% pagata annualmente in via posticipata, offrendo un tasso di rendimento annuo lordo effettivo e scadenza del 4,50%. Alla scadenza, il Prestito Obbligazionario verrà rimborsato alla pari, ovvero al 100% del valore nominale. È inoltre prevista la facoltà per Intek Group SpA (Intek) di rimborsare anticipatamente, anche parzialmente, le Obbligazioni a discrezione della società emittente del secondo anno successivo alla scadenza del Prestito Obbligazionario. La procedura di acquisto delle Obbligazioni dovrebbe essere effettuata nei seguenti indirizzi Internet: [www.intekgroup.it](http://www.intekgroup.it) (Borsa Italiana SpA), [www.intekgroup.it/obbligazioni](http://www.intekgroup.it/obbligazioni) (Il Piccolo Obbligazionario) e [www.intekgroup.it/obbligazioni](http://www.intekgroup.it/obbligazioni) (Banca di Sicilia). L'offerta di scambio di Obbligazioni INTEK 2015-2020 in circolazione (codice ISIN IT0005074577) ed è effettuata alla pari rispetto ai rispettivi valori nominali. Per aderire all'offerta pubblica di scambio, rivolgersi alla tua banca o al tuo intermediario. Prima dell'adesione leggere il Documento d'Offerta. Per maggiori informazioni sull'offerta in sottoscrizione e sull'offerta di scambio è possibile consultare la documentazione sul sito [www.intekgroup.it/operazionistraordinarie](http://www.intekgroup.it/operazionistraordinarie) oppure contattare il Global Information Agent Georgeson tramite mail a [offerta-intek@georgeson.com](mailto:offerta-intek@georgeson.com) o chiamando il Numero Verde 800 123 793

## Il Secolo XIX

### Primo Piano

# Porti, la burocrazia mette a rischio i piccoli cantieri

Il caso limite di Brindisi: richiesta una variante al piano regolatore dello scalo per realizzare un chiosco Alberto Quarati / GENOVA Dopo i tagli lineari previsti dalla legge di Bilancio, i porti italiani finiscono sotto il fuoco amico dello stesso ministero cui appartengono, quello delle Infrastrutture, cui Assoporti ha chiesto un chiarimento urgente dopo che «un provveditorato alle Opere pubbliche ha sospeso ogni provvedimento autorizzati vo di opere minori nei porti, richiedendo per tutti gli interventi l' applicazione della procedura ordinaria di variante al Piano regolatore portuale». Il provveditorato in que stione sarebbe quello della Puglia, mentre l' opera minore è l' Infopoint dedicato ai crocieristi che arrivano nel porto di Brindisi. Il timore espresso dall' associazione dei porti italiani, che nella nota non fa riferimento al caso specifico, è che altri provveditorati seguano l' esempio pugliese. Questo però significherebbe «un blocco generalizzato della realizzazione delle opere minori», cioè quelle - piccoli dragaggi, asfaltatura delle strade ecc... - che fanno marciare giorno dopo giorno gli scali italiani in attesa che si spostino dighe foranee e si costruiscano mega terminal in mezzo al mare. Stando alla riforma dei porti (e al suo Correttivo, entrato in vigore l' anno seguente), un' Authority deve approvare un "piano di sistema por tuale", che contenga in sé i piani regolatori dei singoli porti che costituiscono appunto il "sistema" di cui sopra (per esempio Genova e Savona, Bari e Brindisi ecc...), accompagnati da un "documento di pianificazione strategica". Il piano a sua volta dovrebbe essere coerente al "Piano strategico della portualità e della logistica" e al "Piano generale dei trasporti e della logistica" realizzati dal governo. Il piano di sistema deve essere approvato previo ok dei Comuni interessati, con l' approvazione della Regione d' intesa con il ministero, sentita la Conferenza nazionale di coordinamento delle **Adsp** (organismo noto quasi unicamente per l' estrema saltuarietà delle sue sedute), sempre che il ministero non debba convocare una Conferen za dei servizi per dirimere eventuali controversie tra enti. Il piano regolatore del singolo porto, che fa parte del più ampio piano di sistema, a sua volta è adottato dal Comitato di gestione dello scalo, previa intesa con i Comuni interessati, inviato successivamente per il parere di compe tenza al Consiglio superiore dei lavori pubblici, approvato dalla Regione interessata entro 40 giorni dalla conclusione della procedura di valutazione di impatto ambientale, sempre non sia necessaria una conferenza dei servizi. Approvati i piani, si possono fare se necessario le varianti ordinarie. A quattro anni dalla riforma, nessun porto è ancora riuscito ad approvare il suo piano di sistema, lo scalo più avanzato è La Spezia -Carrara, comunque ancora lontano dalla fine dell' iter. La procedura per la variante è la stessa prevista per l' approvazione del piano regolatore. Dal 2016, per intervenire sui piani regolatori in vigore in base alla vecchia legge del 1994, le **Adsp** hanno adottato strumenti alternativi, messi tra l' altro a disposizio ne proprio dal Correttivo porti, come le varianti localizzate e gli adeguamenti tecnico -funzionali, che richiedono mesi per l' approvazione definitiva, ma almeno non gli anni necessari per una variante ordinaria, che sin qui era riservata alle grandi opere. «Si tratta di uno dei tanti iter - commenta Daniele Rossi, presidente di **Assoporti** - ai quali serve una revisione, come abbiamo più volte fatto presente al Consiglio dei lavori pubblici. Ci siamo riuniti tante volte al ministero per predisporre ipotesi che ancora non vedono la luce. Ora più che mai abbiamo bisogno di una norma chiara, che dia la possibilità a chi gestisce i porti per conto dello





## Il Secolo XIX

### Primo Piano

---

Stato di realizzare le opere necessarie per la loro operatività». -

## Porti, sospese le autorizzazioni delle opere minori - Assoporti al Mit, chiarimenti urgenti

**Assoporti** per voce del presidente Daniele Rossi, chiede al ministero delle Infrastrutture una « norma chiara che dia la possibilità a chi gestisce i porti per conto dello Stato di realizzare le opere necessarie per la loro operatività». Necessaria la semplificazione delle procedure amministrative per la realizzazione delle opere pubbliche. ROMA - Chiarimento urgente richiesto al ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti da parte di **Assoporti**, Associazione dei porti italiani, in merito alla decisione assunta da un provveditorato alle opere pubbliche che ha sospeso ogni provvedimento autorizzativo di opere minori, richiedendo per tutti gli interventi l'applicazione della procedura ordinaria di variante al Piano Regolatore Portuale. **Assoporti** ritiene tale decisione in contrasto con la normativa di settore, oltre che con la prassi sino ad oggi adottata e la giurisprudenza. Inoltre, è potenzialmente foriera di un blocco generalizzato della realizzazione di opere minori, ma essenziali per garantire la piena operatività dei porti. Secondo l'Associazione è necessaria la piena e leale collaborazione fra amministrazioni pubbliche per poter perseguire il programma di crescita della portualità italiana. ' Quello che ci preoccupa sono le conseguenze di queste azioni sui nostri porti, ' ha dichiarato il presidente di **Assoporti**, Daniele Rossi, ' anche in termini dei riflessi sull' occupazione, oltre che sulla funzionalità del porto stesso. ' L' iter procedurale di approvazione del Piano Regolatore Portuale, non solo in fase di redazione complessiva ma anche in caso di varianti, è molto complesso e richiede tempi lunghi. E' una delle tante procedure amministrative che necessitano di una revisione come più volte fatto presente sia da **Assoporti** che dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, ' ha proseguito Rossi, 'ci siamo riuniti in più occasioni con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ed il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici per predisporre ipotesi di modifiche normativa condivise che ancora non vedono la luce. Ora più che mai abbiamo bisogno di una norma chiara che dia la possibilità a chi gestisce i porti per conto dello Stato di realizzare le opere necessarie per la loro operatività. '



## Assoport: urgente profonda semplificazione procedure amministrative per realizzare opere pubbliche

(FERPRESS) - Roma, 28 GEN - L'associazione dei porti italiani ha chiesto un chiarimento urgente al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti in merito alla decisione assunta da un provveditorato alle opere pubbliche che ha sospeso ogni provvedimento autorizzativo di opere minori, richiedendo per tutti gli interventi l'applicazione della procedura ordinaria di variante al Piano Regolatore Portuale. **Assoport** - riferisce una nota dell'associazione - ritiene tale decisione in contrasto con la normativa di settore, oltre che con la prassi sino ad oggi adottata e la giurisprudenza. Inoltre, è potenzialmente foriera di un blocco generalizzato della realizzazione di opere minori, ma essenziali per garantire la piena operatività dei porti. Secondo l'Associazione è necessaria la piena e leale collaborazione fra amministrazioni pubbliche per poter perseguire il programma di crescita della portualità italiana". "Quello che ci preoccupa sono le conseguenze di queste azioni sui nostri porti, "ha dichiarato il Presidente di **Assoport**, Daniele Rossi, "anche in termini dei riflessi sull'occupazione, oltre che sulla funzionalità del porto stesso." "L'iter procedurale di approvazione del Piano Regolatore Portuale, non solo in fase di redazione complessiva ma anche in caso di varianti, è molto complesso e richiede tempi lunghi. E' una delle tante procedure amministrative che necessitano di una revisione come più volte fatto presente sia da **Assoport** che dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici," ha proseguito Rossi, "ci siamo riuniti in più occasioni con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ed il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici per predisporre ipotesi di modifiche normative condivise che ancora non vedono la luce. Ora più che mai abbiamo bisogno di una norma chiara che dia la possibilità a chi gestisce i porti per conto dello Stato di realizzare le opere necessarie per la loro operatività."



## Informazioni Marittime

### Primo Piano

# Opere pubbliche, Rossi (Assoporti): "Necessario semplificare le procedure amministrative"

*L'associazione chiede chiarimenti al Mit in merito alla decisione assunta da un provvedimento di sospendere ogni provvedimento autorizzativo di interventi minori*

Un "chiarimento urgente" per scongiurare il "blocco delle opere minori" in diversi scali nazionali. È quello che l'associazione dei porti italiani ha chiesto al ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti in merito alla decisione assunta da un provvedimento alle opere pubbliche che ha sospeso ogni provvedimento autorizzativo di opere minori, richiedendo per tutti gli interventi l'applicazione della procedura ordinaria di variante al Piano Regolatore Portuale. Un passo che va nella direzione opposta alla semplificazione delle procedure amministrative, costantemente richiesta da operatori e authority portuali. **Assoporti** ritiene tale decisione in contrasto con la normativa di settore, oltre che con la prassi sino ad oggi adottata e la giurisprudenza. Inoltre, è potenzialmente foriera di un blocco generalizzato della realizzazione di opere minori, ma essenziali per garantire la piena operatività dei porti. Secondo l'associazione è necessaria la piena e leale collaborazione fra amministrazioni pubbliche per poter perseguire il programma di crescita della portualità italiana. Il commento del presidente Daniele Rossi "Quello che ci preoccupa sono le conseguenze di queste azioni sui nostri porti, "ha dichiarato il presidente di **Assoporti**, Daniele Rossi, "anche in termini dei riflessi sull'occupazione, oltre che sulla funzionalità del porto stesso. L'iter procedurale di approvazione del Piano Regolatore Portuale, non solo in fase di redazione complessiva ma anche in caso di varianti, è molto complesso e richiede tempi lunghi. È una delle tante procedure amministrative che necessitano di una revisione come più volte fatto presente sia da **Assoporti** che dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici", ha proseguito Rossi, "ci siamo riuniti in più occasioni con il ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ed il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici per predisporre ipotesi di modifiche normative condivise che ancora non vedono la luce. Ora più che mai abbiamo bisogno di una norma chiara che dia la possibilità a chi gestisce i porti per conto dello Stato di realizzare le opere necessarie per la loro operatività".



## Assoporti: semplificare procedure amministrative

Redazione

ROMA **Assoporti**, associazione dei porti italiani, ha chiesto un chiarimento urgente al ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti a proposito della decisione assunta da un provveditorato alle opere pubbliche che ha sospeso ogni provvedimento autorizzativo di opere minori, richiedendo per tutti gli interventi l'applicazione della procedura ordinaria di variante al Piano regolatore portuale. **Assoporti** ritiene tale decisione in contrasto con la normativa di settore, oltre che con la prassi sino ad oggi adottata e la giurisprudenza. Inoltre, è potenzialmente foriera di un blocco generalizzato della realizzazione di opere minori, ma essenziali per garantire la piena operatività dei porti. Secondo l'Associazione è necessaria la piena e leale collaborazione fra amministrazioni pubbliche per poter perseguire il programma di crescita della portualità italiana. Quello che ci preoccupa sono le conseguenze di queste azioni sui nostri porti -spiega il presidente di **Assoporti**, Daniele Rossi anche in termini dei riflessi sull'occupazione, oltre che sulla funzionalità del porto stesso. L'iter procedurale di approvazione del Piano regolatore portuale, non solo in fase di redazione complessiva ma anche in caso di varianti, è molto complesso e richiede tempi lunghi. È una delle tante procedure amministrative che necessitano di una revisione come più volte fatto presente sia da **Assoporti** che dal Consiglio superiore dei lavori pubblici ha proseguito Rossi. Più volte, continua, **Assoporti** si è incontrata con il ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ed il Consiglio superiore dei lavori pubblici per predisporre ipotesi di modifiche normativa condivise che ancora non vedono la luce. Ora più che mai abbiamo bisogno di una norma chiara che dia la possibilità a chi gestisce i porti per conto dello Stato di realizzare le opere necessarie per la loro operatività.



## Il Piccolo

Trieste

### IL NUOVO COLLEGAMENTO DI TRIESTE TRASPORTI

#### In Porto vecchio con il bus: ecco l' esordio della linea 81

*Partenza da piazza della Borsa e arrivo a fianco della centrale idrodinamica Alle 10.25 la prima corsa dal centro città. L' assessore Rossi: «Momento storico»*

Micol Brusafarro Debutto ieri mattina per il bus navetta che collega il centro cittadino con il **Porto** vecchio. La linea è la numero 81 della Trieste Trasporti. Partenza alle 10.25 in piazza della Borsa, dove a presentare la novità sono stati gli assessori comunali Giorgio Rossi, Luisa Polli e Serena Tonel, il presidente di Trieste Trasporti Pier Giorgio Luccarini e il presidente di Federalberghi Guerrino Lanci. Un collegamento, annunciato un mese fa dal sindaco Roberto Dipiazza, che arriva grazie alla collaborazione tra tutti i soggetti coinvolti e grazie al contributo derivato dalla tassa di soggiorno. Una tratta che ha l' obiettivo di mostrare ai cittadini come il **Porto** vecchio stia cambiando, in attesa di Esos, la manifestazione dedicata alla scienza che si svolgerà nell' antico scalo da domenica 5 a giovedì 9 luglio 2020. Dopo il riepilogo delle caratteristiche della linea (22 le corse giornaliere), tutti a bordo, per un giro inaugurale, con tanto di buffet all' interno del mezzo, tra foto, video e dirette social, per mostrare alla città il percorso in anteprima. All' arrivo, vicino alla centrale idrodinamica, spazio a una visita al nuovo infopoint turistico e a uno sguardo agli edifici e alla viabilità, con i lavori ancora in corso. Solo qualche giorno fa è stata inaugurata anche la nuova illuminazione del viale principale. L' introduzione della linea bus è stata definita «un momento storico» dall' assessore Rossi, una novità che va verso un' apertura dell' area, sempre più vicina alla città e ai turisti. «La linea - ha aggiunto Rossi - è nata per far conoscere e vedere la grande e importante trasformazione che si sta attuando in **Porto** vecchio, dal Centro congressi alla nuova rotatoria, dall' Immaginario scientifico a una parte del Museo del mare, oltre allo spostamento delle masserizie degli esuli dal Magazzino 18». Soddisfazione è stata espressa anche da Polli e Tonel, e dal presidente Lanci, che ha evidenziato come il concretizzarsi del rilancio del **Porto** vecchio porterà un sicuro beneficio anche all' indotto economico, paragonando Trieste a Malaga, città che sta seguendo un percorso di riqualificazione simile. «Sono felice di questo risultato - ha detto dal canto suo Luccarini -, un ulteriore segnale per Trieste, verso il suo grande rilancio». Il mezzo parte da piazza della Borsa per salire lungo corso Italia, passa poi per via San Spiridione, via Filzi, via Ghega, continua in viale Miramare e dopo la rotonda entra in **Porto** vecchio, per rientrare poi sempre su viale Miramare verso le Rive. Tutti i giorni la prima corsa parte alle 10.25 da piazza della Borsa, l' ultima alle 17.25 da **Porto** vecchio. Il bus passa ogni 40 minuti. Le fermate sono, all' andata, in via Filzi, presso il civico 3, in viale Miramare, sotto l' azienda Parisi, in largo Roiano e quindi in **Porto** vecchio accanto al Magazzino 26. Al ritorno stop fissato sempre in largo Roiano e poi in viale Miramare vicino alla stazione ferroviaria e in piazza Duca degli Abruzzi, prima di rientrare. Fermate provvisorie, per il momento, che si valuterà poi se mantenere o modificare. E in piazza della Borsa verrà installato successivamente anche un cartello, che anticiperà, soprattutto ai turisti, le caratteristiche della destinazione finale. --© RIPRODUZIONE RISERVATA.



# Il Piccolo

Trieste

## MAGAZZINO 26

### Infopoint turistico attivo ogni giorno dalle 11 fino alle 17

Ad accogliere l' assessore comunale alla Cultura Giorgio Rossi ieri in **Porto vecchio** è stato Stefano Fantoni, champion di Esolf 2020. La delegazione quindi ha fatto tappa al nuovo infopoint turistico, gestito da PromoturismoFvg, che da ieri è aperto e operativo, dal lunedì alla domenica, dalle 11 alle 17. I locali che ospitano l' ufficio negli spazi del Magazzino 26 erano stati presentati ufficialmente dal Comune lo scorso 30 dicembre, a conclusione dei lavori previsti per la sistemazione degli ambienti. E ieri è stata effettuata anche una breve visita alle due sezioni della mostra permanente: la prima sulle navi del Lloyd Triestino, la seconda dedicata alla pesca. Entrambe le sezioni sono visitabili gratuitamente, dal giovedì alla domenica.



**TRIESTE CRONACA**

### In Porto vecchio con il bus: ecco l'esordio della linea 81

Partenza da piazza della Borsa e arrivo a Romulo della centrale idroelettrica. Alle 10.25 la prima corsa del centro città. L'assessore Paolo «Morris» Gianfranceschi

**IL RITORNO A TRIESTE DI BOLOGNA «Città ostaggio di conservatori»**

La delegazione...

## Il Piccolo (ed. Gorizia)

Trieste

autorità portuale di trieste

### Asta a tre per il chiosco del molo Audace

*Pochi metri quadrati, ma ambiti: pretendenti l' uscente Navigazione Stoini, la Bee e, a sorpresa, la navalmeccanica Cartubi*

Massimo Greco TRIESTE. Sarà la battaglia dell' Audace fra tre contendenti, per la conquista di un piccolo parallelepipedo in travertino. Impossibile non notarlo, perchè è l' unico edificio sulle Rive dalla parte del mare, tra l' ex Idroscalo e la Marittima. Una sorta di chiosco, alla radice del glorioso Molo Audace (già San Carlo). Una specie di mini-compendio di storia patria, che sulle pareti esterne ospita alcune lapidi a ricordare il primo volo Trieste-Torino, l' Umberto Saba ispirato dal molo, tre aviatori caduti nell' ultima parte del secondo conflitto. Pochi metri quadrati rientranti nella disponibilità dell' **Autorità portuale**, che ne dispone la concessione. Concessione che è scaduta il 31 dicembre, pertanto gli uffici dell' amministrazione **portuale** si sono mossi già in ottobre per sollecitare la presentazione delle domande. Tra il 29 e il 31 dello stesso mese l' **Autorità** ha ricevuto ben tre "candidature" alla conduzione del chiosco: ha iniziato la Navigazione Stoini, gestore uscente domiciliato proprio nel piccolo edificio, che è stata poi seguita dalla Bee srl e dalla Cartubi. Il presidente Zeno D' Agostino ha disposto che le domande di Bee e Cartubi vengano depositate al settore demanio dell' **Autorità**, in modo che eventuali interessati facciano pervenire entro giovedì 13 febbraio osservazioni a tutela dei loro diritti. Se nessuno si sarà fatto vivo, l' **Autorità** andrà avanti con il procedimento di comparazione previsto dall' art. 37 del Codice di navigazione. Stoini provvede a un servizio di motobarche e sulla concessione alla radice dell' Audace ha già duellato lo scorso anno con la Bee, come si rileva dal sito dell' **Autorità**. Da parte sua Bee, che fa riferimento alla famiglia Romich gerente del buffet Borsa davanti a Pepi s' ciavo, è intenzionata ad adibire per un anno la contesa struttura a un utilizzo combinato di bar e infopoint, come già proposto la volta scorsa, anche se allora la richiesta era di durata quadriennale. Ed ecco il terzo incomodo. Forse la domanda più originale, perchè presentata da un' impresa navalmeccanica come Cartubi, che ha sede nell' ex Arsenale in via von Bruck. A D' Agostino il leader dell' azienda Mauro Franco chiede la concessione di un anno per fare dell' ambito chiosco un ufficio e un bar-tabaccheria «per la somministrazione di cibo e bevande agli ospiti, visitatori o partner commerciali». Il piccolo edificio ha sempre avuto ammiratori. Per raccontarne di uno, quando correva il 2012 e sindaco era Roberto Cosolini, Roberto Di Gioia, all' epoca consigliere comunale della Lega, ne aveva contestato il sotto-utilizzo e aveva rilanciato l' idea di un infopoint. Cosolini gli rispose che il Comune l' infopoint lo avrebbe realizzato in piazza Unità. --© RIPRODUZIONE RISERVATA.

## Propeller Club Trieste: bene nuove proposte ma obiettivo è pieno riconoscimento Porto Franco internazionale

(FERPRESS) - Trieste, 28 GEN - Bene le nuove proposte ma l'obiettivo resta il pieno riconoscimento dell'unicità del Porto Franco internazionale di Trieste. Questo il messaggio che gli operatori portuali hanno lanciato ieri in occasione dell'incontro al Propeller Club del capoluogo del Friuli Venezia Giulia, organizzato per discutere delle nuove iniziative destinate ad attuare in maniera completa ciò che la legge in qualche modo già prevede per lo scalo giuliano. "Un percorso ormai inarrestabile", così il Presidente dell'**Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale**, Zeno D'Agostino ha definito il processo che dovrà riconoscere - ma soprattutto applicare fino in fondo - lo status di Porto Franco Internazionale di Trieste. Un processo che è iniziato in maniera concreta nel corso del 2017 con un decreto attuativo del Trattato di Pace di Parigi, siglato nel 1947. Restano da mettere a punto alcuni tasselli, e su questo tutti i soggetti interessati concordano, ma ormai la strada è aperta per riconoscere l'unicità del regime da applicare allo scalo del Friuli Venezia Giulia. Su questo scenario si innesta la proposta di legge di Debora Serracchiani (ex Presidente della Regione FVG e oggi deputata PD) che propone detassazione stipendi, incentivi all'assunzione per le imprese e istituzione di Zone economiche speciali (ZES) in aree connesse al Porto Franco di Trieste. "Il Decreto non è stato sufficiente, c'è un motivo culturale che non ci consente di sfruttare appieno le caratteristiche del Porto Franco. Dobbiamo spiegare a Roma - ha detto Serracchiani - cosa sia il Porto Franco e poi all'Unione europea il perché non glielo abbiamo comunicato. Le Dogane non sono cattive ma applicano una normativa che non riguarda il Porto Franco Internazionale di Trieste". Al Presidente di Confetra FVG, Stefano Visintin, è toccato invece spiegare, con una relazione in grado di rendere semplice una materia giuridica fondamentalmente complessa, le differenze sostanziali tra Porto Franco Internazionale e Zona Franca comunitaria. Proprio in riferimento a queste differenze, lo stesso Visintin ha poi chiarito la convenienza che ci sarebbe - una volta applicate le norme del Porto Franco Internazionale di Trieste in maniera completa - ad attivare attività industriali per la trasformazione delle merci in Porto Franco. Un punto fondamentale, quest'ultimo, per il quale si batte l'associazione degli industriali sul territorio, ieri presente con il Presidente Sergio Razeto. "Trieste ha un'impresa che difficilmente non funzionerà, il Porto. Il Porto Franco è una grande opportunità - ha spiegato Razeto - soprattutto per merci da esportare in Cina, ma oggi non è possibile farlo. Ci sono altri porti e altre realtà che non lo vogliono, per questo queste cose non si fanno". "Attenzione a fare richieste che possono risultare in contraddizione con ciò che già spetta per legge a Trieste e al suo Porto, Allegato VIII del Trattato di Pace di Parigi del 10.2 1947 divenuto legge dello Stato in data 28.11.1947 ed evidenziato anche nella Legge 84/94,- ha sottolineato il Presidente del Propeller Club di Trieste, Fabrizio Zerbini - perché si rischia maggiore confusione su un argomento di estrema importanza ma, generalmente, poco conosciuto al di fuori del settore specifico. E' necessario invece lavorare tutti assieme, istituzioni, politica ed operatori, perché lo status di Porto Franco Internazionale e la totale applicazione delle sue prerogative venga riconosciuto quanto prima possibile attivando rilevanti ricadute economiche ed occupazionali sul territorio regionale e con benefici anche per l'Erario dello Stato".





## Porto Franco Internazionale a Trieste

Redazione

TRIESTE Bene le nuove proposte, ma l'obiettivo resta il pieno riconoscimento dell'unicità del Porto Franco internazionale di Trieste. Questo il messaggio che gli operatori portuali hanno lanciato ieri in occasione dell'incontro al Propeller Club del capoluogo del Friuli Venezia Giulia, organizzato per discutere delle nuove iniziative destinate ad attuare in maniera completa ciò che la legge in qualche modo già prevede per lo scalo giuliano. Un percorso ormai inarrestabile, così il presidente dell'Autorità di Sistema portuale del Mare Adriatico orientale, Zeno D'Agostino ha definito il processo che dovrà riconoscere ma soprattutto applicare fino in fondo lo status di Porto Franco Internazionale di Trieste. Un processo che è iniziato in maniera concreta nel corso del 2017 con un decreto attuativo del Trattato di Pace di Parigi, siglato nel 1947. Restano da mettere a punto alcuni tasselli, e su questo tutti i soggetti interessati concordano, ma ormai la strada è aperta per riconoscere l'unicità del regime da applicare allo scalo del Friuli Venezia Giulia. Su questo scenario si innesta la proposta di legge di Debora Serracchiani (ex presidente della Regione FVG e oggi deputata PD) che propone detassazione stipendi, incentivi all'assunzione per le imprese e istituzione di Zone economiche speciali (Zes) in aree connesse al Porto Franco di Trieste. Il Decreto non è stato sufficiente, c'è un motivo culturale che non ci consente di sfruttare appieno le caratteristiche del Porto Franco. Dobbiamo spiegare a Roma ha detto Serracchiani cosa sia il Porto Franco e poi all'Unione europea il perché non glielo abbiamo comunicato. Le Dogane non sono cattive ma applicano una normativa che non riguarda il Porto Franco Internazionale di Trieste. Al presidente di Confetra FVG, Stefano Visintin, è toccato invece spiegare, con una relazione in grado di rendere semplice una materia giuridica fondamentalmente complessa, le differenze sostanziali tra Porto Franco Internazionale e Zona Franca comunitaria. Proprio in riferimento a queste differenze, lo stesso Visintin ha poi chiarito la convenienza che ci sarebbe una volta applicate le norme del Porto Franco Internazionale di Trieste in maniera completa ad attivare attività industriali per la trasformazione delle merci in Porto Franco. Un punto fondamentale, quest'ultimo, per il quale si batte l'associazione degli industriali sul territorio, ieri presente con il presidente Sergio Razeto. Trieste ha un'impresa che difficilmente non funzionerà, il porto. Il Porto Franco è una grande opportunità ha spiegato Razeto soprattutto per merci da esportare in Cina, ma oggi non è possibile farlo. Ci sono altri porti e altre realtà che non lo vogliono, per questo queste cose non si fanno. Il presidente del Propeller Club di Trieste, Fabrizio Zerbini ha poi ricordato ai presenti: Attenzione a fare richieste che possono risultare in contraddizione con ciò che già spetta per legge a Trieste e al suo Porto, Allegato VIII del Trattato di Pace di Parigi del 10.2 1947 divenuto legge dello Stato in data 28.11.1947 ed evidenziato anche nella Legge 84/94, perché si rischia maggiore confusione su un argomento di estrema importanza ma, generalmente, poco conosciuto al di fuori del settore specifico. E' necessario invece lavorare tutti assieme, istituzioni, politica ed operatori, perché lo status di Porto Franco Internazionale e la totale applicazione delle sue prerogative venga riconosciuto quanto prima possibile attivando rilevanti ricadute economiche ed occupazionali sul territorio regionale e con benefici anche per l'Erario dello Stato ha concluso Zerbini.





## Il cluster triestino preme per l'applicazione del porto franco internazionale

Bene le nuove proposte lanciate ancora di recente ma l'obiettivo resta il pieno riconoscimento dell'unicità del Porto Franco internazionale di Trieste. E' questo il messaggio che gli operatori portuali giuliani hanno lanciato ieri in occasione dell'incontro al locale Propeller Club organizzato per discutere delle nuove iniziative destinate ad attuare in maniera completa ciò che la legge in qualche modo già prevede per lo scalo giuliano. Un percorso ormai inarrestabile. Così il Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale, Zeno D'Agostino ha definito il processo che dovrà riconoscere, ma soprattutto applicare fino in fondo, lo status di Porto Franco Internazionale di Trieste. Un processo che è iniziato in maniera concreta nel corso del 2017 con un decreto attuativo del Trattato di Pace di Parigi, siglato nel 1947. Restano da mettere a punto alcuni tasselli ma ormai la strada è aperta per riconoscere l'unicità del regime da applicare allo scalo portuale del Friuli Venezia Giulia. Su questo scenario si innesta la proposta di legge di Debora Serracchiani (ex Presidente della Regione Friuli e oggi deputata Pd) che prevedrebbe la detassazione degli stipendi, incentivi all'assunzione per le imprese e istituzione di Zone economiche speciali (ZES) in aree connesse al Porto Franco di Trieste. Il Decreto non è stato sufficiente, c'è un motivo culturale che non ci consente di sfruttare appieno le caratteristiche del Porto Franco. Dobbiamo spiegare a Roma cosa sia il Porto Franco e poi all'Unione europea il perché non glielo abbiamo comunicato ha detto Serracchiani. Le Dogane non sono cattive ma applicano una normativa che non riguarda il Porto Franco Internazionale di Trieste. Al presidente di Confetra Friuli venezia Giulia, Stefano Visintin, è toccato invece spiegare le differenze sostanziali tra Porto Franco Internazionale e Zona Franca comunitaria. Proprio in riferimento a queste differenze, lo stesso Visintin ha poi chiarito la convenienza che ci sarebbe, una volta applicate le norme del Porto Franco Internazionale di Trieste in maniera completa, ad attivare attività industriali per la trasformazione delle merci in Porto Franco. Un punto fondamentale, quest'ultimo, per il quale si batte l'associazione degli industriali sul territorio, ieri presente con il presidente Sergio Razeto. Trieste ha un'impresa che difficilmente non funzionerà, il porto. Il Porto Franco è una grande opportunità, soprattutto per merci da esportare in Cina, ma oggi non è possibile farlo. Ci sono altri porti e altre realtà che non lo vogliono, per questo queste cose non si fanno ha spiegato Razeto. Fabrizio Zerbini, in qualità di presidente del Propeller Club di Trieste, ha suggerito attenzione a fare richieste che possono risultare in contraddizione con ciò che già spetta per legge a Trieste e al suo Porto, perché si rischia maggiore confusione su un argomento di estrema importanza ma, generalmente, poco conosciuto al di fuori del settore specifico. E' necessario invece lavorare tutti assieme, istituzioni, politica e operatori, perché lo status di Porto Franco Internazionale e la totale applicazione delle sue prerogative venga riconosciuto quanto prima possibile attivando rilevanti ricadute economiche e occupazionali sul territorio regionale e con benefici anche per l'Erario dello Stato».



Bene le nuove proposte lanciate ancora di recente ma l'obiettivo resta il pieno riconoscimento dell'unicità del Porto Franco internazionale di Trieste. E' questo il messaggio che gli operatori portuali giuliani hanno lanciato ieri in occasione dell'incontro al locale Propeller Club organizzato per discutere delle nuove iniziative destinate ad attuare in maniera completa ciò che la legge in qualche modo già prevede per lo scalo giuliano.

«Un percorso ormai inarrestabile». Così il Presidente dell'Autorità di

## Mose, le imprese: fermiamo i lavori

*Lettera al premier: senza soldi cantieri sospesi fra un mese. Contratti per 300 milioni*

VENEZIA I contratti firmati superano i trecento milioni, ma non ci sono i soldi per pagare le imprese. Lo hanno detto chiaramente i commissari la scorsa settimana tanto che le aziende hanno preso carta e penna e scritto a tutti i soggetti coinvolti fino al premier Giuseppe Conte: senza certezza sui soldi da fine febbraio fermiamo i lavori. Il problema è che nemmeno il commissario straordinario nominato per finire il **Mose** è finora riuscito a risolvere la questione.

Bottazzo



## Mose, le imprese: fermiamo i lavori

*Lettera al premier e ai commissari: senza soldi cantieri sospesi da fine febbraio. Firmati contratti per 300 milioni*

Francesco Bottazzo

VENEZIA Da una parte il commissario straordinario e il provveditorato Interregionale per le opere pubbliche spingono per accelerare i lavori (e far entrare prima possibile in funzione il **Mose**), dall'altra il Consorzio Venezia Nuova non ha in cassa i soldi per pagare le imprese. Il risultato è semplice: si fermano i lavori. Lo hanno messo nero su bianco le aziende in una lettera inviata ieri al premier Giuseppe Conte, ai ministri competenti, a tutti i commissari e al sindaco. «In mancanza della risoluzione dei problemi con la fine di febbraio verranno sospese tutte le attività operative, garantendo esclusivamente le condizioni di minimo presidio». Anche perché come si possono fare i lavori se non ci sono i soldi? E dire che sono stati assegnati lavori per un valore complessivo di 300 milioni di euro che - trattandosi di inserimenti architettonici, Piano Europa e linee di manutenzione (peraltro ancora non si sa se si faranno all'Arsenale o a Marghera) potrebbero essere considerati marginali rispetto al grande obiettivo di alzare le dighe per difendere Venezia dall'acqua alta (in ipotesi, oltre i 140 centimetri) già da fine giugno. «Il problema è che tutti gli interventi sono collegati fra di loro, anche questi lavori servono alla funzionalità complessiva del **Mose**», sottolineano le imprese. Se non si predispongono l'area non si può cioè fare la manutenzione delle paratoie, se non vengono sistemati i bacini di carenaggio non possono essere alloggiati di Jack-up (le navi che servono per togliere le dighe), senza considerare la creazione di habitat e barene previste dalla commissione europea e giú affidate alle aziende. A far precipitare la reazione l'ultimo comitato consultivo che si è tenuto mercoledì scorso, in cui i commissari del Consorzio Venezia Nuova di ritorno dall'incontro con il commissario straordinario Elisabetta Spitz e il provveditore Silvia Zincone hanno ammesso l'assenza dei fondi. Eppure per il **Mose** pare sempre che i soldi ci siano, ma restano nei bilanci e faticano ad entrare in cassa, per una serie di problemi contabili dello Stato. L'ultimo episodio riguarda i 138 milioni che il Cvn ha «perso»: erano in contabilità speciale del Provveditorato ma non essendo stati spesi perché mancavano i cantieri, sono tornati a Roma. Sembra inoltre che ci siano anche quasi 400 milioni già stanziati dal Cipe frutto di economie sugli oneri finanziari dei mutui passati, ma l'interrogativo rimane. «Appare del tutto evidente che alla luce degli impegni assunti in termini tecnici, progettuali, operativi e finanziari oltre che in termini di responsabilità nei confronti dei lavoratori - scrivono le imprese - l'assenza dei necessari finanziamenti e la mancata certezza degli effettivi termini di liquidazione delle attività eseguite si ripercuoterebbero in maniera negativa sulla prosecuzione dei lavori». Ma anche sulla sopravvivenza delle aziende stesse e sul mantenimento degli attuali livelli occupazionali (oggi un migliaio di posti di lavoro). Tutto questo nonostante la presenza del commissario straordinario che avrebbe dovuto far accelerare i lavori e garantire i finanziamenti necessari per pagare le imprese. Ma in cassa non ci sono i soldi, non solo per pagare gli interventi futuri, ma nemmeno per saldare le opere già eseguite.



# Il Gazzettino

Venezia

## «I soldi o blocchiamo il Mose»

Una lettera ultimatum delle imprese al Consorzio: «Pagateci i lavori o niente test di febbraio»

Una lettera ultimatum dai toni perentori, quella inviata dalle imprese che lavorano al **Mose** a Consorzio e Provveditorato alle opere pubbliche, ma giunta anche a prefetto, sindaci, ministri e al premier Conte. Il contenuto suona come una bomba: se non saranno pagate entro febbraio, le imprese che lavorano alle bocche di porto, si fermeranno. Un migliaio di posti di lavoro saranno a rischio. Il problema è sempre lo stesso: i soldi per finire l'opera ci sono a parole. Gli amministratori straordinari del Consorzio Venezia Nuova, in crisi di liquidità, ormai avrebbero i soldi solo per pagare la struttura. E il neo commissario Spitz non avrebbe i poteri per garantire uno sblocco dei fondi, di fatto intrappolati in un complesso meccanismo di problemi contabili. Ad esempio sono appena tornati a Roma 138 milioni di fondi per il **Mose** perché non erano stati spesi entro il 2019. Brunetti a pagina V.



Laguna e salvaguardia

**Mose, ultimatum delle imprese al Cvn «Ci paghi in fretta o blocchiamo i test»**

*Lettera a Cvn, Provveditorato, sindaci e al premier Conte Pagamenti fermi, a rischio un migliaio di posti di lavoro*

ROBERTA BRUNETTI

LA GRANDE OPERA VENEZIA L' ultimatum è stato inviato al Consorzio Venezia Nuova, al Provveditorato alle Opere pubbliche, al commissario straordinario per il Mose, Elisabetta Spitz, ma il messaggio è soprattutto per il premier Giuseppe Conte e per gli altri ministri interessati. Il contenuto suona come una bomba: se non saranno pagate entro febbraio, le imprese che lavorano alle bocche di porto, si fermeranno. Un migliaio di posti di lavoro saranno a rischio. Ma a quel punto anche le prove di sollevamento delle paratoie, senza uomini a sufficienza, non si potranno più fare. Addio conclusione dell' opera entro il 2021. Addio accelerata dei lavori con la possibilità di alzare le dighe, in caso di emergenza, già nel prossimo autunno. SENZA SOLDI Il problema è sempre lo stesso. I soldi per finire l' opera ci sono a parole. Ma gli amministratori straordinari del Consorzio Venezia Nuova, in crisi di liquidità, ormai avrebbero i soldi solo per pagare la loro struttura. E il neo commissario Spitz non avrebbe i poteri per garantire uno sblocco dei fondi, di fatto intrappolati in un complesso meccanismo di problemi contabili. Le imprese che siedono nel comitato consultivo del Cvn hanno scoperto la gravità della situazione la settimana scorsa, in una riunione con gli amministratori Francesco Ossola e Vincenzo Nunziata, di ritorno a loro volta da un incontro a Roma con il commissario Spitz e il provveditore Cinzia Zincone. Un' ulteriore stangata per imprese che già avanzano milioni dal Cvn. Ed ecco la scelta, dopo qualche giorno di riflessione, di scrivere una lettera-ultimatum. Tre pagine di fuoco inviate ieri anche ai prefetti di Venezia e Roma, ai sindaci di Venezia, Chioggia e Cavallino, ma soprattutto al premier Conte e ai ministri delle Infrastrutture, dell' Interno, dell' Economia. Le firmano i membri del comitato consultivo: Devis Rizzo di Kostruttiva, Massimo Paganelli di Clodia, Renzo Rossi, Giovanni Salmistrari (che è anche il presidente di Ance Venezia), Giacomo Calzolari, Luigi Chiappini. Pare che alla riunione della settimana scorsa in Cvn siano emersi particolari che hanno gettato nello sconforto i rappresentanti delle imprese. Il fatto, ad esempio, che sono appena tornati a Roma 138 milioni di fondi per il Mose perché non erano stati spesi entro il 2019, in assenza di cantieri a sufficienza. E visti i meccanismi contabili, farli tornare a Venezia ora sarà lungo e laborioso. O il fatto che il commissario Spitz avrebbe suggerito al Cvn di ricorrere al prestito bancario. Ma ormai da anni nessuna banca è disposta a finanziare il Consorzio. LA LETTERA Ora le imprese vedono a rischio il loro stesso futuro. «L' assenza dei necessari finanziamenti, nonché la mancata certezza degli effettivi termini di liquidazione delle attività ad oggi eseguite - scrivono nella lettera -, si ripercuoterebbero in maniera assolutamente negativa sulla prosecuzione dei lavori, mettendo a repentaglio la continuità aziendale delle imprese coinvolte e, conseguentemente, il mantenimento degli attuali livelli occupazionali che ad oggi, val bene sottolineare, consistono all' incirca in un migliaio di posti di lavoro». La lettera si chiude con la richiesta di una «concreta ed urgente risoluzione dei problemi mediante la messa a disposizione, senza indugio alcuno, sia delle somme per i servizi già resi e non ancora liquidati, sia delle somme necessarie al proseguimento ed alla conclusione dei lavori riguardanti il sistema Mose. In mancanza di ciò, con la fine del prossimo mese di febbraio, verranno sospese tutte le attività operative in essere, garantendo esclusivamente le condizioni di minimo presidio».





# Il Gazzettino

Venezia

---

© RIPRODUZIONE RISERVATA.

Dall'alluvione di novembre non ci sono ancora i permessi per i lavori nella basilica di San Marco

## La burocrazia blocca il mini Mose

*Il sistema di paratoie che ferma l'acqua in chiesa*

GAETANO COSTA

È il mini **Mose** di San Marco. Un sistema di piccole paratoie in grado di contenere l'acqua alta nella basilica di Venezia. E come è accaduto in passato col **Mose** originale è ostaggio della burocrazia. In seguito all'allagamento dello scorso novembre, quando l'acqua arrivò a toccare il metro nel narcete e nella cripta della cattedrale, la manutenzione del mini **Mose** è bloccata dalle varie autorizzazioni per l'inizio dei lavori. L'atrio della basilica di San Marco è uno dei punti più bassi di Venezia. E va sott'acqua con una marea di 64 centimetri. Nei giorni dell'alluvione di novembre era stato allagato 243 ore su 480. Per rimarcare lo scempio artistico il procuratore di San Marco con delega ai servizi tecnici, Pierpaolo Campostrini, aveva fotografato la chiesa allagata e aveva inviato il materiale al ministro delle Infrastrutture, Paola De Micheli. «Il tempo non è una variabile indipendente», aveva spiegato Campostrini. «Le cose vanno fatte. Il problema dell'acqua alta va risolto. E in questa generazione». In condizioni normali i canali che salvaguardano la cattedrale dalle eventuali maree si riempiono di sporcizia. Per questo motivo è necessaria una manutenzione almeno trimestrale. Per cominciare i lavori, però, servono il nulla osta della Sovrintendenza e un'autorizzazione del Comune per installare un piccolo cantiere in piazza San Marco. Permessi che dopo due mesi non sono ancora arrivati. «Una cosa banale è diventata complicata, nello stile italiano», ha commentato il provveditore reggente alle opere pubbliche, Cinzia Zincone. «Voglio sperare che alla fine si trovi una soluzione tecnica, ma finché la procedura è questa la dobbiamo seguire». Pochi giorni fa è stata avanzata l'ipotesi di circondare la basilica di San Marco con lastre di vetro trasparenti per proteggerla dall'effetto corrosivo dell'acqua salata. Il progetto, realizzato dall'ufficio tecnico della procura di San Marco, è al vaglio della Sovrintendenza e del Provveditorato alle acque. «Si tratterebbe di sostituire i parapetti in ferro che già esistono per tenere lontani i visitatori dalle mura esterne», ha affermato il procuratore Campostrini. «Insieme con la stazione sperimentale del vetro di Murano abbiamo selezionato anche il tipo di materiale. Il progetto è dettagliato e convincente e siamo ansiosi di conoscere il parere delle istituzioni per discutere e magari apportare i cambiamenti suggeriti». Nel frattempo il provveditorato e il Consorzio Venezia nuova, al quale è stato affidato l'intervento di manutenzione del mini **Mose** di San Marco, studiano alcune ipotesi per scongiurare i piccoli cantieri in piazza. «Stiamo cercando di capire come semplificare le cose», ha detto ancora Zincone al Corriere del Veneto prima di ribadire come «non sia pensabile che l'ordinaria manutenzione diventi così complessa. Ma sono fiduciosa che alla fine, tra persone ragionevoli, prevalga il buonsenso». © Riproduzione riservata.



# La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

ultimatum al governo dalle imprese minori

## «Mose, pagateci i lavori o sarà stop da febbraio»

«Se non saranno pagati i lavori già fatti e garantiti i finanziamenti per il **Mose**, ogni attività sarà sospesa dal primo febbraio». L' ultimatum al Governo arriva dai rappresentanti delle imprese minori. VITUCCI / A PAG. 20.



## La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

### Mose, da febbraio rischio di blocco lavori

*Le imprese scrivono al Governo: «Se non ci sono i soldi non si va avanti. Prima ci devono pagare gli interventi già fatti»*

Alberto Vitucci VENEZIA. «Se non saranno pagati i lavori già fatti e garantiti i finanziamenti per il proseguimento del **Mose**, ogni attività operativa sarà sospesa a partire dal 1 febbraio, garantendo solo le condizioni di minimo presidio». È un vero ultimatum quello inviato ieri sera dal Comitato consultivo del Consorzio Venezia Nuova e cioè dai rappresentanti delle imprese "minori" rimaste nel concessionario unico per la salvaguardia. Una lettera dai toni molto chiari, inviata al presidente del Consiglio Giuseppe Conte e ai ministri, agli amministratori straordinari del Consorzio, al provveditorato e alla commissaria Spitz, al sindaco e al prefetti di Roma e Venezia. La lettera è firmata da dai rappresentanti delle sei aziende locali Devis Rizzo (Consorzio Kostruttiva), Massimo Paganelli, Giovanni Salmistrari, Renzo Rossi, Giacomo Calzolari e Luigi Chiappini. Altro che "accelerazione" dei lavori. Qui le imprese lamentano una mancanza di attenzione. E mancati pagamenti anche per interventi assegnati lo scorso anno con il Protocollo di affidamento firmato tra le parti. In sostanza, denunciano le imprese, già da un anno si parla di "velocizzare" la conclusione del **Mose**. Per concludere l'opera sono necessari gli impianti e una corposa attività di manutenzione del sistema, fino alla fase di avviamento. Significa risorse ingenti che devono essere reperite. In alcuni casi «aggiuntive» a quelle già stanziare per la grande opera. «Le paratoie e gli impianti in ogni caso», precisa il presidente di Kostruttiva Devis Rizzo, «sono soltanto una parte del sistema. Non possiamo escludere le ulteriori componenti che riguardano gli interventi previsti dal Piano Europa, le bonifiche, la morfologia lagunare, i lavori all'interno dell'Arsenale». Le imprese, si legge nella lettera, si sono assunte l'impegno di garantire la manutenzione conservativa e la sicurezza dei siti e delle infrastrutture alle tre bocche di porto. «Indispensabile per garantire il completamento degli impianti per l'auspicato sollevamento delle paratoie». Ma senza soldi non si fa nulla. Passati i tempi d'oro, quando il Consorzio incassava i miliardi dello Stato prima ancora di aver avviato i lavori. Adesso con il commissariamento del Consorzio falciato dallo scandalo delle tangenti si paga - giustamente - a lavori avvenuti. «Ma nel nostro caso non è così», protestano le imprese, «abbiamo lavorato quest'estate in base ad affidamenti firmati dalle parti. Ma non abbiamo ancora visto un euro». Un allarme lanciato qualche settimana fa proprio dalle colonne della Nuova dal presidente delle piccole imprese e cooperative Rizzo. E oggi non ancora rientrato. Nonostante le numerose riunioni che si sono svolte in prefettura e le assicurazioni che il **Mose** sarà finito per il dicembre 2021, pronto per i casi di emergenza dopo il 30 giugno 2020. Ma le imprese non ci stanno. «La mancata certezza degli effettivi termini di liquidazione dei lavori, alla luce degli impegni assunti dalle nostre aziende», conclude la lettera, «si ripercuoterebbe in maniera assolutamente negativa sulla prosecuzione dei lavori, mettendo seriamente a repentaglio la continuità aziendale delle imprese coinvolte e il mantenimento dei livelli occupazionali, oggi un migliaio di posti di lavoro». Dunque, è l'avvertimento, «senza una urgente risoluzione di questi problemi e la messa a disposizione senza indugio delle somme necessarie, i lavori del **Mose** saranno sospesi».



# La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

---

--© RIPRODUZIONE RISERVATA.

## La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

salvaguardia del sito patrimonio dell' umanità

### Unesco, gli ispettori a Marghera per studiare le alternative alle navi

Alla Fincantieri e sul canale Vittorio Emanuele. A Ca' Farsetti il vertice con il «Comitato di pilotaggio»

Alberto Vitucci Un vertice a Ca' Farsetti. E nel pomeriggio un sopralluogo in motoscafo a Marghera, ai canali della Zona Industriale e Fincantieri, al Vittorio Emanuele e alla Marittima. Giornata intensa ieri per i tre ispettori dell' Unesco da lunedì in laguna. Reka Viragos, Bernhard Furrer e Tobias Salathè sono gli inviati di missione del World Heritage Committee, di Icomos e Ramsar, che dovrebbero verificare la «gestione di Sito» patrimonio dell' Umanità. Non è forse il periodo migliore per vedere le criticità che hanno portato nel 2015 l' Unesco a minacciare la cancellazione dall' elenco di Venezia. «Minacciata» da turismo, lavori del Mose e grandi navi. Niente navi da crociera, né acque alte, né invasioni turistiche. Dunque la «Missione» si è limitata a incontrare i rappresentanti istituzionali e gli enti economici. Ieri mattina in municipio l' incontro con il sindaco Luigi Brugnaro e il «Comitato di pilotaggio», di cui fanno parte i sindaci della gronda, la Regione, le Soprintendenze, l' Autorità portuale, la Diocesi, il provveditorato alle Opere pubbliche. «Sono state spiegate le modalità di gestione del sito», spiega il Comune, «le criticità e le politiche messe in atto per affrontarle». L' assalto turistico per ora è «congelato», in attesa del ritorno della stagione con il Carnevale. Evidenti invece le trasformazioni edilizie e urbane che hanno trasformato residenze in affittanze turistiche e hotel. Il Comune ha illustrato il nuovo regolamento edilizio. Che mette in parte un freno alla proliferazione di nuove attività e blocca il cambio d' uso automatico, rinviando i singoli casi all' approvazione del Consiglio comunale. «Le competenze per il settore turistico non sono nostre ma della Regione», ha detto Brugnaro. Stesso discorso per il moto ondoso e la navigazione in laguna. Brugnaro ha ricordato la richiesta pendente dal 2015, di concentrare nella Città metropolitana la giurisdizione sulle acque della laguna, ora suddivisa tra Capitaneria, Autorità portuale, Comune. Si è parlato anche di grandi navi. Il tema che forse l' Unesco ha più a cuore, la molla che aveva spinto a inviare l' ultimatum cinque anni fa. Da allora non è cambiato nulla. Anche qui, competenze frammentate. Il governo che ha cambiato idea - come la maggioranza - più volte in questi anni. Oggi riunione a Roma con i rappresentanti di Infrastrutture, Ambiente, Beni culturali. Si prova la strada di riduzione dei passaggi in bacino San Marco, forse anche lo spostamento di qualche grande nave alle banchine del terminal traghetti a Fusina. E si studia la soluzione definitiva, attesa ormai da otto anni. Marghera - come chiedono Comune, **Porto** e Regione - o fuori dalla laguna, come sostengono le associazioni. Ieri pomeriggio i tre ispettori sono stati portati con un motoscafo del Comune in visita a Marghera e ai «siti alternativi» per le grandi navi. Poi agli impianti di smaltimento dei rifiuti di Veritas, da Sacca Fisola a Fusina. Infine di nuovo in municipio per verificare a che punto stanno i restauri e la manutenzione della città (Insula) e il progetto di contenimento dei flussi turistici con la conta degli arrivi (Tim). Ispettori al lavoro in città fino a venerdì. Poi scriveranno il loro rapporto sulla situazione veneziana. --



# La Nuova di Venezia e Mestre

## Venezia

le richieste

### Chioggia: «Stop al Gpl e il Forte bene universale»

«Tutele e attenzioni anche per la laguna sud». Le ha chieste il vicesindaco di Chioggia, Marco Veronese, ieri nell' incontro con i tre ispettori Unesco a Venezia. Appello che verrà ribadito domani, quando i tre commissari saranno a Chioggia per vedere l' impianto gpl di Punta Colombi e il Forte di San Felice che l' amministrazione vorrebbe far inserire tra i beni patrimonio dell' umanità. «I commissari», spiega Veronese, «ben conoscono quanto si sta facendo su Venezia, ma esiste anche tutta la gronda lagunare. Abbiamo avuto pochi minuti per parlare, ma nel sopralluogo potremo scendere nei dettagli e mostrare punti di forza e criticità». Chioggia insisterà sull' incompatibilità tra il deposito e una laguna tutelata e farà conoscere il patrimonio storico e culturale del Forte. «Ho spiegato come il deposito gpl vada in contrasto con quanto indica la Legge Speciale, nell' ottica della tutela dell' ecosistema lagunare, e il fatto che la Salvaguardia non sia stata chiamata a dare un parere», spiega il vicesindaco, «Ho poi chiesto che Forte San Felice sia finalmente parte del Patrimonio Unesco, vista l' opera di riqualificazione di questi anni con un tavolo tecnico dedicato e 7 milioni di euro per le opere di compensazione del **Mose**». --E.B.A.



## La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

### «Erano incontri manovrati dal Comune»

*Associazione ambientaliste all' attacco: «Troppi i gruppi esclusi dai colloqui. Si trovi una sede adeguata: anche un campo»*

Il rapporto tra Unesco e associazioni cittadine rischia di andare in frantumi, a meno che l' ente non trovi uno spazio per confrontarsi davvero con loro nei prossimi giorni. L' incontro a Palazzo Zorzi di lunedì è stato organizzato male: gli invitati sono stati selezionati dal Comune, il moderatore era un avvocato dell' amministrazione, non c' è stato spazio per un dibattito vero sulla città, le associazioni si sono ritrovate con le loro controparti (le categorie) e, non da ultimo. È tante sedie vuote, mentre ai comitati rifiutati è stato detto che non c' era spazio. Oggi Italia Nostra spedisce una lettera agli ispettori chiedendo di trovare un' area (anche in un campo veneziano) per incontrare tutte le associazioni, senza Comune e senza categorie. Ci si domanda infatti in base a quale criterio l' amministrazione abbia scelto chi invitare: hanno parlato cinque minuti Italia Nostra, No Grandi Navi, We are here Venice e Legambiente, che ha chiesto di intervenire per una riduzione del consumo di suolo e per contrastare i cambiamenti climatici. Ieri Paolo Lanapoppi di Italia Nostra ha pubblicato su FB un duro commento sull' incontro che sembra «manovrato dal sindaco». Neppure contemplati Ocio (Osservatorio Civico su casa e residenza), Comitato No GPL di Chioggia o Amici del Parco di San Giuliano, che avrebbero tutti avuto molto da raccontare agli ispettori. «Abbiamo già segnalato con più petizioni che il Comune, nell' unica area di Mestre che ricade sotto la tutela Unesco perché fa parte della laguna, vuole edificare una volumetria considerevole per fare una zona di interscambio per attività di trasporto e industriale», dice Vittorio Resto, dell' associazione di San Giuliano, «sarebbe stato importante esserci». «Segnaleremo all' Anac che c' è un conflitto di interesse tra Comune e gestione Unesco», annuncia Cesare Rossi del (rifiutato) Comitato No Grande Aeroporto, «noi abbiamo mandato comunque un dossier e l' impressione è che le voci critiche vengano sempre tagliate fuori. All' Unesco volevamo parlare del gigantismo aeroportuale e della ricaduta sull' ambiente di un progetto a un chilometro e mezzo dalla laguna che interessa in termini di inquinamento acustico e dell' aria 80mila persone. Il Comune ci ha detto di no». Tra gli altri rifiutati Forum Futuro Arsenale e Codacons che aveva fatto richiesta di accesso agli atti per alcuni documenti sul **Mose** e voleva presentare le slides. Il messaggio è che le associazioni non vogliono farsi prendere in giro e quindi auspicano un nuovo incontro. Il Gruppo 25Aprile invece non ci crede più, da quando Unesco ha detto - all' assemblea mondiale di Bali - che la situazione sta migliorando. «Una grande sceneggiata», ha detto il portavoce Marco Gasparinetti, «noi ci credevamo, ma di alberghi ce ne sono sempre di più, lo spopolamento continua e le grandi navi passano. Unesco riconsegna alla città Palazzo Zorzi». --Vera Mantengoli.



## «Stiamo valutando i progressi di Venezia»

«Per il momento siamo all' inizio, è troppo presto per trarre conclusioni - commenta Tobias Salathé, uno dei tre commissari della missione Unesco a Venezia - Siamo valutando i progressi, abbiamo incontrato le associazioni non governative e i gruppi di cittadini, che hanno espresso le loro opinioni. Poi abbiamo fatto i primi sopralluoghi in città, mi hanno molto impressionato i Giardini Reali dopo la riqualificazione». La delegazione ieri mattina ha prima preso parte al Comitato di pilotaggio del sito patrimonio mondiale, poi ha visto da vicino come vive Venezia. Dalla raccolta e lo smaltimento dei rifiuti a San Marco alle pulizie delle rive, dall' ecocentro di Fusina ai canali portuali con un focus sul canale industriale nord (dove il sindaco vuole spostare le crociere più grandi) e sul Vittorio Emanuele fino al Tronchetto dopo i commissari hanno visitato la nuova control room. «Non abbiamo ancora realmente discusso di turismo - ha aggiunto Salathé - abbiamo sentito che alcuni veneziani sono sollevati dalla minor presenza turistica di questi giorni, mentre altre categorie come albergatori e ristoratori ne risentono in negativo». Ne discuteranno oggi con l' assessore Paola Mar: si parlerà della gestione dei flussi grazie alla rete di sensori e telecamere in installazione in queste settimane. Mentre giovedì toccherà alla visita alle bocche di porto per vedere da vicino il Mose e a Chioggia. Proprio ieri il vicesindaco Marco Veronese durante il comitato di pilotaggio si è soffermato a lungo sul nuovo impianto Gpl contestato dal Comune e dai cittadini. Luigi Brugnaro invece si è voluto soffermare ancora una volta sul lavoro svolto e sul ruolo delle istituzioni cittadine (ieri nel comitato di pilotaggio ne erano presenti 23) invitando i commissari a dare il giusto peso agli interlocutori. L' advisor mission dell' Unesco è prevista per controllare e valutare lo stato di conservazione del sito patrimonio dell' umanità ancor più dopo il rischio di veder Venezia inserita nella lista nera dei luoghi a rischio. Rimane ancora in sospeso la vicenda delle grandi navi, toccata solo marginalmente ieri dal rappresentante del Comune di Cavallino (che ha bocciato il terminal alla bocca del Lido di Duferco) e dal presidente del Porto **Pino Musolino**. Verrà discusso in maniera più approfondita giovedì, quando la delegazione assieme dell' ambasciatore italiano presso l' Unesco Massimo Riccardo, incontrerà la Capitaneria. (c. ga.)



## Prosegue la missione dei rappresentanti dell' Unesco a Venezia: questa mattina a Ca' Farsetti la riunione del Comitato di pilotaggio

Si è svolta questa mattina a Ca' Farsetti una riunione del Comitato di pilotaggio del Sito patrimonio mondiale Venezia e la sua laguna, alla presenza dei rappresentanti della missione congiunta del World Heritage Committee, di Icomos e di Ramsar - rispettivamente Réka Viragos, Bernhard Furrer e Tobias Salathé -, a Venezia fino a venerdì per verificare la gestione del Sito, nonché dell' ambasciatore italiano presso l' Unesco, Massimo Riccardo. Al tavolo, oltre al sindaco di Venezia e della Città Metropolitana di Venezia, Luigi Brugnaro, c' erano i rappresentanti degli enti che compongono il Comitato di pilotaggio, ovvero la Regione Veneto, la provincia di Padova, i comuni di Campagna Lupia, Cavallino Treporti, Chioggia, Codevigo, Jesolo, Mira, Musile di Piave e Quarto d' Altino, il Mibac, il Segretariato regionale Mibact, la Soprintendenza Archeologia, Belle Arti e Paesaggio per il Comune di Venezia e Laguna, la Soprintendenza Area Metropolitana di Venezia, Belluno, Padova e Treviso, la Soprintendenza di Verona, Rovigo e Vicenza, la Soprintendenza archivistica e bibliografica, il Polo Museale del Veneto, l' Archivio di Stato di Venezia, la Diocesi di Venezia, l' **Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale** e il Provveditorato Interregionale OO.PP. di Veneto, Trentino Alto Adige e Friuli Venezia Giulia. All' incontro, di carattere prettamente tecnico, in cui sono state spiegate le modalità di gestione del Sito ed evidenziate le criticità e le politiche messe in atto per affrontarle, è seguita una serie di sopralluoghi che si concluderà nel pomeriggio. (Comune di Venezia)

The screenshot shows the top part of a news article on the Veneto News website. The main headline reads: "Prosegue la missione dei rappresentanti dell'Unesco a Venezia: questa mattina a Ca' Farsetti la riunione del Comitato di pilotaggio". Below the headline, there is a sub-headline: "Al tavolo, oltre al sindaco di Venezia e della Città Metropolitana di Venezia, Luigi Brugnaro, c' erano i rappresentanti degli enti che compongono il Comitato di pilotaggio, ovvero la Regione Veneto, la provincia di Padova, i comuni di Campagna Lupia, Cavallino Treporti, Chioggia, Codevigo, Jesolo, Mira, Musile di Piave e Quarto d' Altino, il Mibac, il Segretariato regionale Mibact, la Soprintendenza Archeologia, Belle Arti e Paesaggio per il Comune di Venezia e Laguna, la Soprintendenza Area Metropolitana di Venezia, Belluno, Padova e Treviso, la Soprintendenza di Verona, Rovigo e Vicenza, la Soprintendenza archivistica e bibliografica, il Polo Museale del Veneto, l' Archivio di Stato di Venezia, la Diocesi di Venezia, l' **Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale** e il Provveditorato Interregionale OO.PP. di Veneto, Trentino Alto Adige e Friuli Venezia Giulia." The article continues with details about the meeting and the presence of international representatives from ICOMOS and Ramsar.

## Il sistema portuale Veneto nel Nord-Est e in Italia

**PORTO MARGHERA** Il posizionamento del Sistema Portuale Veneto, comprendente i porti di Venezia e di Chioggia, nei diversi ambiti operativi e rispetto ai competitor nazionali ed europei, appare decisamente rilevante se si considera che Venezia è il primo home port crocieristico nazionale con 1,56 milioni di passeggeri movimentati e il porto di Chioggia, nel settore della pesca, è secondo solo a Mazara del Vallo grazie alle 16,788 tonnellate di pescato e alle oltre 5,5 migliaia di tonnellate di stazza complessiva della flotta peschereccia. Tra i porti mercantili, lo scalo veneziano risulta settimo a livello nazionale grazie alle oltre 26 milioni di tonnellate di merci movimentate. I risultati si evincono dallo studio L'impatto economico e sociale del Sistema Portuale Veneto, realizzato da Centro Studi Sintesi e Smart Land per l'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale e Camera di Commercio di Venezia Rovigo e presentato a Porto Marghera nella Venezia Heritage Tower con il supporto di Unioncamere Veneto e il patrocinio del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. Lo studio rappresenta una novità dal punto di vista della metodologia adottata e risulta totalmente replicabile,

sia in termini di sistematico aggiornamento annuale del lavoro, sia in termini di applicazione del metodo ad altre differenti realtà portuali. Il Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale dimostra una spiccata vocazione di porto multi-purpose, dove nessun ambito prevale sull'altro in modo rilevante e dove la filiera agroalimentare si affianca a quelle siderurgica, chimica, energetica, commerciale, turistica e a quella della pesca. La multifunzionalità è sinonimo di flessibilità e rappresenta un valore aggiunto rilevante, poiché consente agli scali di Venezia e Chioggia di assorbire i cambiamenti repentini e imprevedibili dell'economia, orientando le priorità ora su uno ora sull'altro settore in funzione della congiuntura più o meno favorevole. L'analisi del tessuto produttivo di riferimento consente di ricostruire l'area gravitazionale del sistema portuale dal punto di vista dei livelli di produzione e occupazione generati. È dunque possibile quantificare in 1.260 le aziende direttamente impiegate a Venezia e in 322 le aziende impiegate a Chioggia, per un totale di 21.175 addetti. Le aziende coinvolte dal porto di Venezia sviluppano un valore di produzione diretto di 6,6 miliardi di euro, pesando per il 27% sull'economia comunale e per il 13% su quella metropolitana. Misurando anche l'indotto, l'impatto economico totale è quantificabile in 92.284 posti di lavoro, il 61% registrati nell'ambito metropolitano, il 13% nell'ambito regionale al di fuori della città metropolitana e il 26% in Italia al di fuori del Veneto. Tra produzione diretta, indiretta e indotto, il Sistema Portuale Veneto pesa per 21 miliardi di euro di cui: 11,7 miliardi di produzione diretta, 7 miliardi di produzione indiretta e 2,3 miliardi di indotto, equivalente alla produzione generata dai consumi delle retribuzioni lorde percepite dalla forza lavoro coinvolta. Circa 10,6 miliardi della produzione totale rimangono nella città metropolitana, 3,9 nel resto del Veneto e i rimanenti 6,4 nel resto del Paese. Se per impatti economici diretti a beneficiarne è soprattutto il territorio locale, per quanto riguarda gli impatti indiretti e indotti, la maggior parte delle ricadute benefiche si registrano altrove, a conferma delle interconnessioni esterne generate dal Sistema Portuale. Quanto presentiamo oggi ci fornisce la base scientifica per affermare che il Sistema Portuale Veneto, per valore economico-produttivo e per ricadute occupazionali, è un patrimonio di rilevanza nazionale. Così il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale **Pino Musolino** che aggiunge: L'importanza dello studio, però, va oltre i risultati, perché oggi proponiamo al decisore politico uno strumento di provata efficacia per effettuare delle analisi replicabili nel tempo ed esportabile negli altri scali portuali





# La Gazzetta Marittima

Venezia

---

di un comparto con un orizzonte temporale medio-lungo.

## Il Secolo XIX (ed. Savona)

Savona, Vado

### Inchiesta sul rogo all' Autorità Portuale la perizia inchioda tecnici e costruttori

*Secondo il professor Marmo le fiamme sono divampate per colpa dell' errata realizzazione della facciata ignifuga*

Giovanni Ciolina / SAVONA L' incendio che ha avvolto la palazzina dell' **Autorità Portuale** il 23 ottobre del 2018 e in meno di mezz' ora l' ha resa uno scheletro di cemento armato annerito e fumante sarebbe stato provocato e favorito da un' errata realizzazione. E pensare che avrebbe dovuto essere un edificio ignifugo costato oltre 9 milioni di euro. E' la conclusione a cui è arrivato il professor Luca Marmo, perito del politecnico di Torino incaricato dal sostituto procuratore della Repubblica Chiara Venturi di far luce sull' accaduto e soprattutto verificare eventuali difetti di costruzione, a conclusione di una lunga e delicata attività svolta in collaborazione con i vigili del fuoco di Viterbo. E così, l' inchiesta avviata per incendio doloso è stata ora derubricata in incendio colposo, ma il pm Venturi sta lavorando per identificare gli eventuali colpevoli ed iscriverli del registro degli indagati. Potrebbero essere almeno quattro i nomi tra coloro che all' interno dell' **autorità portuale** e dell' azienda che vinse la gara d' appalto (la Iti impresa Generale Spa di Modena) hanno seguito i lavori e potrebbero essere chiamati a rispondere dei lavori effettuati non a regola d' arte. Le verifiche effettuate da Marmo non lascerebbero dubbi.

Le fiamme divampate da un cumulo di carta (la cui presenza è stata accertata dagli inquirenti e dove qualcuno avrebbe gettato un mozzicone acceso di sigaretta) sistemato sul terrazzo del dirigente Paolo Canave se avrebbero intaccato la facciata costruita in Argisol (sostanza plastica a base di petrolio e quindi altamente infiammabile) che non sarebbe stata intonacata e soprattutto non sarebbe stata isolata con l' Etalbond, un pannello in alluminio pitturato di ultima generazione. La distanza tra la facciata esterna di Etalbond e quella interna di Argisol avrebbe funzionato da camino per le fiamme soprattutto in una giornata assai ventilata. E senza l' intonacatura quest' ultima sarebbe bruciata rapidamente trasformando la palazzina in una torcia. La ricostruzione sul campo di quella situazione ha permesso al perito del tribunale di stabilire che se i pannelli esterni in alluminio e la struttura in Argisol fossero stati attaccati non sarebbe successo nulla. E tanto meno se fosse stata realizzata l' intonacatura esterna. L' altro aspetto al vaglio degli inquirenti è l' isolamento delle finestre. Le fiamme sarebbero passati dagli infissi all' interno proprio attraverso i pannelli in Argisol con cui è stato realizzato lo scheletro in cemento armato del palazzo. In sostanza per la procura i lavori sono stati realizzati male e pur con l' utilizzo di materiale ignifugo è bastato un cumulo di pochi chili di carta per scatenare l' inferno nella sede da neppure un anno dell' **Autorità Portuale** e tenere con il fiato sospeso l' intera città. -



## Il Secolo XIX (ed. Savona)

Savona, Vado

### Quel martedì di paura con l' incendio sul mare

L' allarme è scattato poco prima di mezzogiorno quando le prime lingue di fuoco hanno cominciato ad alzarsi dal terrazzo del direttore dell' **Autorità Portuale**. E in pochissimi minuti quello che poteva sembrare un incendio normale si è trasformato in un inferno che ha convogliato sul posto decine di squadre di vigili del fuoco (alcune arrivate anche da Genova) supportate nell' opera di spegnimento anche da parte dei rimorchiatori del porto sistemati a banchina e con le lance antincendio dirette verso la palazzina. E vista anche la pausa pranzo a spingere decine di curiosi a spingersi in zona. A destare la maggiore preoccupazione è stata la densa nuvole di fumo che si è alzata dall' area **portuale** e che si è spostata verso il centro città. Esclusa la presenza di diossina, le forze dell' ordine hanno invitato la popolazione a tenere chiuse le finestre. Sul posto anche sindaco Caprioglio, prefetto Cananà, questore e comandante dei carabinieri a seguire da vicino le operazioni di spegnimento dell' incendio che in mezz' ora ha ridotto la palazzina in uno scheletro fumante, ma che si sono estese anche ai capannoni a ridosso dell' Ap dove erano stoccata centinaia di macchine usate pronte all' imbarco. -



savona. la procura ha aperto un fascicolo per incendio colposo

## Rogo all' Authority: la perizia inchioda tecnici e costruttori

*L'inchiesta della Procura: fiamme innescate da un cumulo di carta e poi divampate per colpa dell' errata realizzazione della facciata antincendio*

GIOVANNI CIOLINA

giovanni ciolina savona L' incendio che ha avvolto la palazzina dell' **Autorità Portuale** il 23 ottobre del 2018 e in meno di mezz' ora l' ha resa uno scheletro di cemento armato annerito e fumante, sarebbe stato provocato e favorito da un' errata realizzazione. E pensare che avrebbe dovuto essere un edificio assolutamente ignifugo, una mega sede, modernissima, costata oltre 9 milioni di euro. E' questa la conclusione cui è arrivato il professor Luca Marmo, perito del politecnico di Torino incaricato dal sostituto procuratore della Repubblica, Chiara Venturi, di far luce sull' accaduto e soprattutto verificare eventuali difetti di costruzione, a conclusione di una lunga e delicata attività svolta in collaborazione con i vigili del fuoco di Viterbo. E così, l' inchiesta avviata per incendio doloso è stata ora derubricata in incendio colposo, ma il pm Venturi sta lavorando per identificare gli eventuali colpevoli ed iscriverli del registro degli indagati. Potrebbero essere almeno quattro i nomi tra coloro che all' interno dell' **autorità portuale** e dell' azienda che vinse la gara d' appalto (la Iti impresa Generale Spa di Modena) hanno seguito i lavori e potrebbero essere chiamati a rispondere dei lavori effettuati non a regola d' arte. Le verifiche effettuate da Marmo non lascerebbero dubbi. Le fiamme divampate da un cumulo di carta (la cui presenza è stata accertata dagli inquirenti e dove qualcuno avrebbe gettato un mozzicone acceso di sigaretta) sistemato sul terrazzo del dirigente Paolo Canavese avrebbero intaccato la facciata costruita in Argisol (sostanza plastica a base di petrolio e quindi altamente infiammabile) che non sarebbe stata intonacata e soprattutto non sarebbe stata isolata con l' Etalbond, un pannello in alluminio pitturato di ultima generazione. La distanza tra la facciata esterna di Etalbond e quella interna di Argisol avrebbe funzionato da camino per le fiamme soprattutto in una giornata assai ventilata. E senza l' intonacatura quest' ultima sarebbe bruciata rapidamente trasformando la palazzina in una torcia. La ricostruzione sul campo di quella situazione ha permesso al perito del tribunale di stabilire che se i pannelli esterni in alluminio e la struttura in Argisol fossero stati attaccati non sarebbe successo nulla. E tanto meno se fosse stata realizzata l' intonacatura esterna. L' altro aspetto al vaglio degli inquirenti è l' isolamento delle finestre. Le fiamme sarebbero passati dagli infissi all' interno proprio attraverso i pannelli in Argisol con cui è stato realizzato lo scheletro in cemento armato del palazzo. In sostanza per la Procura della Repubblica, i lavori sono stati realizzati male e pur con l' utilizzo di materiale ignifugo, è bastato un cumulo di pochi chili di carta per scatenare l' inferno nella sede dell' **Autorità Portuale**, occupata da neppure un anno, e tenere con il fiato sospeso l' intera città - © RIPRODUZIONE RISERVATA Il rogo all' **Authority**: la colonna di fumo nero visibile in tutta la città.



## Il Secolo XIX (ed. Savona)

Savona, Vado

### Piattaforma di Vado, l'ultimatum del Mit

*Due settimane di tempo agli enti per definire i collegamenti Il 14 febbraio verifica del Ministero sul rispetto dei tempi*

Giovanni Vaccaro /SAVONA Dopo mesi di speranze e ipotesi, stavolta il piano per risolvere i nodi delle infrastrutture intorno al porto di Vado sembra decollare sul serio. Ieri pomeriggio al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, il sottosegretario Salvatore Margiotta ha messo la pratica in mano al nuovo coordinatore della Struttura tecnica di missione del Mit, il professor Giuseppe Catalano. Per il sindaco vadese Monica Giuliano, che aveva chiesto l'incontro, e per il presidente della Provincia Pierangelo Olivieri è stato un segnale estremamente positivo. Anche perché Margiotta e Catalano hanno dato un paio di settimane di tempo per esaminare problemi e progetti con Rfi, Auto fiori, Anas, Regione, **Autorità** di **sistema portuale**, Apm-Maersk, Provincia e Comune, tutti soggetti presenti alla riunione di ieri per lavorare come in una conferenza dei servizi senza rinvii e ulteriori attese. E il Mit ha già fissato per il 14 febbraio un nuovo incontro, stavolta direttamente sul posto, a Vado, per verificare nel dettaglio il cronoprogramma e l'avanzamento dei piani. Rete Ferroviaria Italiana (la società del Gruppo Ferrovie dello Stato che si occupa delle infrastrutture) ha già varato un piano pluriennale che si concretizzerà in diverse fasi su tutto il territorio nazionale. Per quanto riguarda Vado, Rfi si è detta pronta a sostenere lo sviluppo dei traffici generati dalla piattaforma "Vado Gateway" di Apm-Maersk con una ristrutturazione della rete locale grazie a uno stanziamento, già disponibile, di venti milioni di euro. Apm-Maersk, dal canto suo, ha già trasmesso a Rfi le indicazioni e le proiezioni di traffico, sottolineando l'impegno che almeno il 40% dei container dovrà viaggiare su treno. Sul fronte stradale, Autofiori ha annunciato che il progetto definitivo del casello autostradale di Bossarino è ormai pronto. A giorni sarà consegnato al Ministero, che dovrà dare il suo benestare e autorizzare la via libera ai lavori. I progetti su ferrovie, strade e autostrade saranno esaminati in concreto il 14 febbraio a Vado, poi è previsto un nuovo incontro al Mit con il sottosegretario Margiotta, a marzo, per verificare il rispetto dei tempi. «Nel giro di pochi anni - commenta il sindaco Giuliano - si potrà completare il "ciclo" degli interventi a terra, che creeranno nuove occasioni di sviluppo. Gli operatori e gli abitanti avranno un **sistema** infrastrutturale che separerà il traffico pesante e quello urbano». Olivieri ha confermato che Palazzo Nervi sta ultimando il bando di gara per la ristrutturazione della strada di scorrimento: «Il 14 porteremo un cronoprogramma preciso - spiega -, ma un'ottima pratica di gestione e coordinamento degli interventi dovrà portare sul tavolo anche il raddoppio ferroviario di ponente e il potenziamento verso il Piemonte, il consolidamento di strade provinciali e autostrade. Ed è importante riaprire il discorso della Carcare-Predosa, per sgravare la A10 portando le merci verso Alessandria bypassando il nodo di Genova». Nel frattempo l'assessore regionale Andrea Benveduti ha incontrato le rsu di Bombardier Transportation Italy, rinnovando l'invito a Mit e Mise affinché si definisca un percorso che offra reali occasioni produttive nel breve termine e contribuisca a uno sviluppo strategico nel medio-lungo periodo.



## Il Vostro Giornale

Savona, Vado

### Infrastrutture e opere a Vado Ligure, la luce in fondo al tunnel: pronti a partire casello e potenziamento ferrovia foto

*Il 14 febbraio a Vado Ligure un incontro operativo su tutti gli interventi*

Vado Ligure . Dopo la presentazione dello studio sulla nuova viabilità a Vado Ligure altra tappa decisiva oggi a Roma sul futuro delle opere e delle infrastrutture vadesi: al Mit si è svolto un incontro operativo. Alla riunione ministeriale hanno preso parte anche Autofiori e Rfi, che hanno annunciato di aver concluso le parti di propria competenza a livello progettuale e che ora si entrerà nella fase concreta degli interventi, ovvero il nuovo casello di Bossarino e il potenziamento della ferrovia. Il 14 febbraio a Vado Ligure si terrà un incontro operativo con tutti i soggetti che oggi hanno partecipato all'incontro presieduto dal sottosegretario senatore Margiotta e coordinato dal prof Giuseppe Catalano, capostruttura di missione. All'incontro erano presenti Rfi, Anas, Autofiori, **Autorità Portuale**, APM Terminals, Regione, Provincia e Comune di Vado. Foto 2 di 2 APM Terminals e **Autorità Portuale** hanno trasmesso ad Rfi alcuni mesi fa il piano dei traffici pluriennali: Rfi ha comunicato oggi di aver sviluppato un progetto di adeguamento della sua infrastruttura, conforme a quello della movimentazione merci, un passaggio importante che permette di consolidare quello sviluppo del 40% del traffico su rotaia previsto da APM. "E' una notizia importantissima, quel piano verrà presentato il 14 febbraio e sono già pronti 20 milioni di investimento" hanno detto Giuliano e Olivieri a margine dell'incontro romano. Autostrada dei Fiori ha comunicato che il progetto definitivo del nuovo casello di Bossarino è pronto e verrà consegnato al Ministero per l'ok finale, con il via ufficiale al percorso di realizzazione. Anche per i lavori di manutenzione strutturale alla superstrada si è completata tutta l'attività istruttoria, il 14 febbraio sarà illustrato il cronoprogramma con l'avvio della gara, termine gara, termine assegnazione e tempo stimabile di esecuzione. "Abbiamo raccolto molto positivamente lo spirito di questo tavolo e abbiamo sollecitato il sottosegretario e il professor Catalano a poter rinnovare e allargare al piano strategico delle infrastrutture del savonese". "Vogliamo dare un messaggio condiviso a tutti gli operatori che stanno investendo ingenti somme sul nostro territorio: non solo le nostre amministrazioni locali sono presenti al tavolo delle infrastrutture, ma le portano a casa, in quanto oggi i soggetti che in prima persona devono fare e investire hanno confermato il loro impegno - hanno evidenziato il sindaco di Vado e il presidente della Provincia -. Non è stata la solita riunione di coordinamento, ma una riunione d'azione, con tempi, forme e modalità di intervento". "A partire da Vado Ligure, che ha scommesso in una nuova rinascita economica, ci sarà in pochi anni un sistema infrastrutturale adeguato al nuovo contesto economico e funzionale per la nuova viabilità nel comprensorio" hanno concluso gli amministratori locali. Altre notizie di Vado Ligure Industria e lavoro Aree Tirreno Power, dopo Vernazza e Università ecco il settore dei trasporti e della meccanica Pressing Bombardier, l'assessore Benveduti incontra l'Rsu: "Soluzioni per breve e lungo periodo" allarme Vado Ligure, investimento pedonale sulla via Aurelia: soccorsi mobilitati dubbi Vado, assessore rientra dalla Cina: presentata interrogazione sul rispetto delle norme sanitarie Dalla Home Industria e lavoro Aree Tirreno Power, dopo Vernazza e Università ecco il settore dei trasporti e della meccanica Svolta Infrastrutture e opere a Vado Ligure, la luce in fondo al tunnel: pronti a partire casello e potenziamento ferrovia opportunità Costa annuncia 700 nuovi posti di lavoro, a Savona il 29 febbraio verranno scelte le prime 72 persone Bufera Consigliere comunale della Lega offende Pertini: "Assassino e brigatista". Poi chiede scusa.





### Pronto un tavolo di lavoro permanente sulle infrastrutture, Giuliano (Vado) e Olivieri (Provincia): "Inizia un grande lavoro di squadra"

*Il prossimo 14 febbraio a Vado si farà il punto della situazione sulle infrastrutture su gomma e su ferrovia. Rfi ha pronto un planning pluriennale per l' adeguamento della struttura*

Un tavolo permanente di lavoro a stretto contatto con Roma e un incontro a Vado per lavorare a pieno regime sulle infrastrutture su gomma e su ferrovia. Questi i risultati dell' incontro di Roma al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti che ha visto coinvolti il Sottosegretario Salvatore Margiotta, il coordinatore della struttura tecnica di missione Giuseppe Catalano e Rfi, Anas, Autorità Portuale, Apm Terminals, Autostrade, il comune di Vado, la Regione e la Provincia di Savona. " Il prossimo 14 febbraio verranno convocati a Vado tutti i soggetti coinvolti nel percorso che riguarda le infrastrutture a 360 " spiega il sindaco di Vado Monica Giuliano. Rfi durante l' incontro ha specificato che è pronto un planning pluriennale della durata di due anni per un adeguamento strutturale, che verrà presentato in bozza a metà febbraio e che permetterà di mantenere tutti i traffici del porto di Vado, garantendo la sostenibilità del traffico su rotaia. " Il progetto esecutivo del casello di Bossarino sarà pronto a gennaio e appena sarà definitivo arriverà al Mit " ha continuato la prima cittadina vadese. " Massima soddisfazione perché questo ci permette di ridurre il gap infrastrutturale. Nel giro di pochi anni la provincia di savona con un planning riuscirà a sostenere le infrastrutture e consolidare così il motore economico " continua Giuliano. La Provincia rappresentata dal presidente Pierangelo Olivieri ha concentrato l' attenzione sulla strada di scorrimento veloce e il prossimo bando di gara per i lavori di manutenzione che verranno realizzati grazie agli 11 milioni e 400mila euro messi a disposizione dall' **Autorità di Sistema Portuale**. " Sono soddisfatto dell' operatività della riunione, ho ribadito che anche noi presenteremo il nostro cronoprogramma e che forniremo la nostra visione d' insieme sulle competenze provinciali per tutta la viabilità stradale e per il raddoppio del ponente e dell' efficientamento delle strutture. Abbiamo chiesto inoltre un intervento più snello per far sbloccare le Funivie " specifica Olivieri. " Da oggi questo tavolo si apre e non si chiude, verrà riconvocato dal sottosegretario ai primi di marzo, che ci ha dato mandato di rendicontare dal punto di vista prettamente tecnico. Inizia un grande lavoro di squadra " spiegano la prima cittadina vadese e il numero uno di Palazzo Nervi.



## Esordio ferroviario per Vado Gateway con un treno verso Rubiera

Vado Gateway, il nuovo terminal container di Vado Ligure gestito da Apm Terminals e di fatto già operativo sul mercato dopo la toccata sperimentale di una prima nave inserita nel servizio Me2 , ha visto partire anche il primo treno container diretto all'hinterland. Più precisamente, secondo quanto appreso da SHIPPING ITALY, si è trattato del primo convoglio ferroviario di prova carico con 40 contenitori in importazione di Maersk Line attesi a Rubiera, in provincia di Reggio Emilia. A gestire il servizio è stata Logtainer, multimodal transport operator genovese che da sempre privilegia il trasferimento dei container utilizzando il treno. A partire dalla prossima settimana saranno effettuati da Vado Ligure, sempre grazie a Logtainer, treni container con partenze regolari da e per Milano, Padova e, appunto, Rubiera. L'impegno dichiarato del terminal Vado Gateway è quello, a regime, di trasferire via treno il 40% dei container imbarcati e sbarcati dalle navi. Un impegno che ad oggi pare difficilmente raggiungibile stando alle condizioni attuali delle infrastrutture ferroviarie. Gudio Porta, amministratore delegato dell'impresa ferroviaria FuoriMuro e di Ilog, in occasione dell'ultimo convegno dedicato ai porti liguri

organizzato a palazzo San Giorgio, ha detto: Per la piattaforma di Vado Ligure ripropongo l'utilizzo del nostro sistema di movimentazione orizzontale dei container sui treni Metrocargo che costerebbe 12 euro per ogni singolo movimento rispetto ai 18/20 euro di altre tecnologie. Porta però ha aggiunto: Attualmente al terminal di Apm ci sono solo tre binari non utilizzabili. Con Metrocargo si potrebbe arrivare a fare 13 coppie di treni al giorno, un risultato altrimenti non realizzabile. Al contempo il numero uno di Ilog ha promosso anche lo scalo di Novi San Bovo come piattaforma retroportuale per la formazione e il rilancio di treni lunghi o l'integrazione di convogli diversi. Scettico sull'utilizzo attuale della ferrovia al servizio del nuovo terminal container di Vado Ligure è parso anche Alessandro Berta, direttore dell'Unione Industriali di Savona, che ha sottolineato come ci siano oggi due scambi da azionare e un cancello da aprire manualmente alle spalle del terminal per fare i treni. Nicola Capuzzo



Vado Gateway, il nuovo terminal container di Vado Ligure gestito da Apm Terminals e di fatto già operativo sul mercato dopo la toccata sperimentale di una prima nave inserita nel servizio Me2, ha visto partire anche il primo treno container diretto all'hinterland.

Più precisamente, secondo quanto appreso da SHIPPING ITALY, si è trattato del primo convoglio ferroviario di prova carico con 40

## IL SINDACO PORTA IN GIUNTA L' ACCORDO SU FINCANTIERI

### Il ribaltamento e il nuovo volto di Sestri

*Ferrovia e strada spostate per girare attorno agli stabilimenti a mare*

Il ribaltamento a mare di Fincantieri prende forma e cambia il volto di Sestri Ponente. Il sindaco Marco Bucci dovrebbe portare in giunta già la prossima settimana lo schema di accordo con Regione, **Autorità di Sistema** Portuale ed Rfi che prevede la trasformazione dell' area industriale, l' avvicinamento dei capannoni operativi, oltre che di tutte le opere a mare necessarie per poter lavorare alla realizzazione di navi più grandi e ottenere maggiori commesse. Discorsi che si rimandano da lustri e che ora vengono realizzati, anche grazie all' impulso che il sindaco Marco Bucci può dare grazie ai «poteri straordinari» ottenuti come commissario alla ricostruzione del ponte Morandi. Non si tratta di un lavoro di poco conto, anche perché prevede la presa in carico di due fondamentali problemi legati al ribaltamento. Il primo deriva dalle osservazioni fatte dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici che ha dato sostanzialmente il via libera al progetto ma prescrivendo alcune opere di messa in sicurezza dei corsi d' acqua che scorrono in zona, a partire dal rio Marotto (con il suo affluente Monferrato), immediatamente a ponente del rio Molinassi, e più vicini al centro dell' abitato, il rio Cantarena ed il torrente Chiaravagna (con il suo affluente Ruscarolo). Comune, Regione e **Autorità** Portuale recepiranno queste osservazioni per garantire un sicuro deflusso delle acque senza il rischio che, in caso di forte precipitazioni, tombinate e alvei possano provocare esondazioni, ancor più pericolose in presenza di nuove strutture industriali alla foce. L' altro aspetto destinato a cambiare il volto di Sestri Ponente è però quello del «completamento delle infrastrutture portuali, viarie e ferroviarie per la implementazione e razionalizzazione dell' accessibilità stradale, ferroviaria e via mare». In particolare si tratterà di spostare il tracciato ferroviario, facendo compiere ai treni un' ampia ansa rispetto all' attuale percorso lineare, per «aggirare» il nuovo stabilimento tutto spostato sul mare. Necessario ovviamente rivedere anche il sovrappasso e tutte le strutture collegate. Sarà realizzata poi anche una strada, adiacente alla ferrovia che si raccorderà all' attuale tracciato. Sul tavolo ci sono ovviamente anche le conseguenze che potrebbero avere tutte le novità sul traffico e la presenza di proprietà ed edifici privati. Il protocollo che sarà approvato in Comune e sarà sottoscritto da Regione, Porto ed Rfi prevede ovviamente anche l' adeguamento di tutti gli strumenti urbanistici (Puc e altri piani) per rendere possibili le variazioni richieste da Fincantieri e dal ribaltamento.



### Porto Genova: Uil, ZIs ferma, mancano nomine da Governo

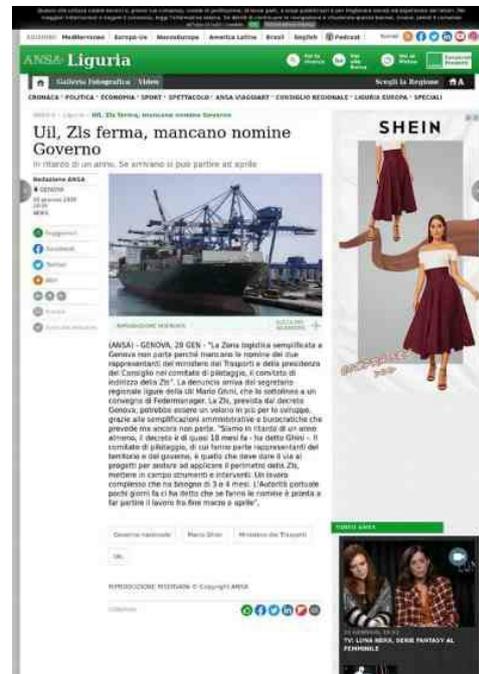
*In ritardo di un anno. Se arrivano si può partire ad aprile*

(ANSA) - GENOVA, 28 GEN - "La Zona logistica semplificata a Genova non parte perché mancano le nomine dei due rappresentanti del ministero dei Trasporti e della presidenza del Consiglio nel comitato di pilotaggio, il comitato di indirizzo della ZIs". La denuncia arriva dal segretario regionale ligure della Uil Mario Ghini, che lo sottolinea a un convegno di Federmanager. La ZIs, prevista dal decreto Genova, potrebbe essere un volano in più per lo sviluppo, grazie alle semplificazioni amministrative e burocratiche che prevede ma ancora non parte. "Siamo in ritardo di un anno almeno, il decreto è di quasi 18 mesi fa - ha detto Ghini -. Il comitato di pilotaggio, di cui fanno parte rappresentanti del territorio e del governo, è quello che deve dare il via ai progetti per andare ad applicare il perimetro della ZIs, mettere in campo strumenti e interventi. Un lavoro complesso che ha bisogno di 3 o 4 mesi. L' **Autorità portuale** pochi giorni fa ci ha detto che se fanno le nomine è pronta a far partire il lavoro fra fine marzo e aprile".



### Uil, Zls ferma, mancano nomine Governo

(ANSA) - GENOVA, 28 GEN - "La Zona logistica semplificata a Genova non parte perché mancano le nomine dei due rappresentanti del ministero dei Trasporti e della presidenza del Consiglio nel comitato di pilotaggio, il comitato di indirizzo della Zls". La denuncia arriva dal segretario regionale ligure della Uil Mario Ghini, che lo sottolinea a un convegno di Federmanager. La Zls, prevista dal decreto Genova, potrebbe essere un volano in più per lo sviluppo, grazie alle semplificazioni amministrative e burocratiche che prevede ma ancora non parte. "Siamo in ritardo di un anno almeno, il decreto è di quasi 18 mesi fa - ha detto Ghini -. Il comitato di pilotaggio, di cui fanno parte rappresentanti del territorio e del governo, è quello che deve dare il via ai progetti per andare ad applicare il perimetro della Zls, mettere in campo strumenti e interventi. Un lavoro complesso che ha bisogno di 3 o 4 mesi. L' **Autorità portuale** pochi giorni fa ci ha detto che se fanno le nomine è pronta a far partire il lavoro fra fine marzo e aprile".



## Genova24

Genova, Voltri

### Porti, Rixi (Lega): "Governo taglia risorse fondo nazionale"

*Secondo l'ex sottosegretario ai Trasporti "il Pd affossa il sistema portuale e logistico nazionale"*

Roma. 'I tagli lineari al Fondo nazionale dei porti dimostrano la totale mancanza di visione strategica sul nostro **sistema** degli scali e sulla logistica da parte del Pd al governo. Con la spending review, contenuta nella Legge di Bilancio, il Pd al governo mette a rischio il funzionamento dei porti e deprime gli investimenti fatti', Lo dichiara il deputato della Lega e responsabile nazionale Infrastrutture Edoardo Rixi. 'Il taglio di 8 milioni per l' **Autorità** di **sistema portuale** del Mar Ligure Occidentale - continua Rixi - va a inficiare, per esempio, l' attività di security ai varchi o i fondi a copertura degli indennizzi per i lavoratori colpiti da mesotelioma da amianto'. 'È un' autentica follia tagliare le spese correnti per il funzionamento di due porti strategici del Paese, Genova e Savona - conclude il parlamentare e responsabile Trasporti della Lega - sono stati avviati investimenti importanti dopo il crollo del viadotto Morandi, grazie alle risorse collegate al DI Genova, varato dalla Lega al governo, e che ora il Pd sta tagliando. Se aggiungiamo gli aumenti dell' Ires per i concessionari portuali, tagli dei trasferimenti intermodali, la spada di Damocle della Commissione Ue sulle tasse portuali e il dumping straniero sul settore dell' autotrasporto il quadro che si delinea è a dir poco fosco. Il **sistema** logistico **portuale** nazionale non può essere visto come una vacca da mungere, ma ha necessità di infrastrutture da sbloccare e di interventi di ammodernamento per la competitività'.



## Il Vostro Giornale

Genova, Voltri

### Rixi (Lega): "Governo taglia 8 milioni per i porti di Savona e Genova, una follia"

*Secondo l'ex sottosegretario ai Trasporti "il Pd affossa il sistema portuale e logistico nazionale"*

Liguria. "I tagli lineari al Fondo nazionale dei porti dimostrano la totale mancanza di visione strategica sul nostro **sistema** degli scali e sulla logistica da parte del Pd al governo. Con la spending review, contenuta nella Legge di Bilancio, il Pd al governo mette a rischio il funzionamento dei porti e deprime gli investimenti fatti", Lo dichiara il deputato della Lega e responsabile nazionale Infrastrutture Edoardo Rixi. "Il taglio di 8 milioni per l' **Autorità** di **sistema** portuale del Mar Ligure Occidentale - continua Rixi - va a inficiare, per esempio, l' attività di security ai varchi o i fondi a copertura degli indennizzi per i lavoratori colpiti da mesotelioma da amianto". "È un' autentica follia tagliare le spese correnti per il funzionamento di due porti strategici del Paese, Genova e Savona - conclude il parlamentare e responsabile Trasporti della Lega - sono stati avviati investimenti importanti dopo il crollo del viadotto Morandi, grazie alle risorse collegate al DI Genova, varato dalla Lega al governo, e che ora il Pd sta tagliando. Se aggiungiamo gli aumenti dell' Ires per i concessionari portuali, tagli dei trasferimenti intermodali, la spada di Damocle della Commissione Ue sulle tasse portuali e il dumping straniero sul settore dell' autotrasporto il quadro che si delinea è a dir poco fosco. Il **sistema** logistico portuale nazionale non può essere visto come una vacca da mungere, ma ha necessità di infrastrutture da sbloccare e di interventi di ammodernamento per la competitività". Dalla Home Industria e lavoro Aree Tirreno Power, dopo Vernazza e Università ecco il settore dei trasporti e della meccanica Svolta Infrastrutture e opere a Vado Ligure, la luce in fondo al tunnel: pronti a partire casello e potenziamento ferrovia opportunità Costa annuncia 700 nuovi posti di lavoro, a Savona il 29 febbraio verranno scelte le prime 72 persone Bufera Consigliere comunale della Lega offende Pertini: "Assassino e brigatista". Poi chiede scusa.



### Porti, Rixi (Lega): "Il governo taglia risorse al Fondo nazionale: il Pd affossa il sistema portuale e logistico nazionale"

*"Il sistema logistico portuale nazionale non può essere visto come una vacca da mungere, ma ha necessità di infrastrutture da sbloccare e di interventi di ammodernamento per la competitività"*

"I tagli lineari al Fondo nazionale dei porti dimostrano la totale mancanza di visione strategica sul nostro **sistema** degli scali e sulla logistica da parte del Pd al governo. Con la spending review, contenuta nella Legge di Bilancio, il Pd al governo mette a rischio il funzionamento dei porti e deprime gli investimenti fatti. Il taglio di 8 milioni per l' **Autorità di sistema portuale** del Mar Ligure Occidentale va a inficiare, per esempio, l' attività di security ai varchi o i fondi a copertura degli indennizzi per i lavoratori colpiti da mesotelioma da amianto ". Così il deputato della Lega e responsabile nazionale Infrastrutture Edoardo Rixi. " È un' autentica follia tagliare le spese correnti per il funzionamento di due porti strategici del Paese, Genova e Savona - aggiunge Rixi - sono stati avviati investimenti importanti dopo il crollo del viadotto Morandi, grazie alle risorse collegate al DI Genova, varato dalla Lega al governo, e che ora il Pd sta tagliando. Se aggiungiamo gli aumenti dell' Ires per i concessionari portuali, tagli dei trasferimenti intermodali, la spada di Damocle della Commissione Ue sulle tasse portuali e il dumping straniero sul settore dell' autotrasporto il quadro che si delinea è a dir poco fosco. Il **sistema** logistico **portuale** nazionale non può essere visto come una vacca da mungere, ma ha necessità di infrastrutture da sbloccare e di interventi di ammodernamento per la competitività " .



## Piani regolatori portuali, discussione in consiglio regionale

Regione . Con 18 voti a favore (maggioranza di centro destra e Boitano del Gruppo misto), 5 contrari (Mov5Stelle) e 6 astenuti (Pd e Linea Condivisa) è stato approvato il Disegno di legge 254 "Modifiche alla legge regionale n.9 del 12 marzo 2003 (Procedure per l' approvazione regionale dei Piani regolatori portuali e dei progetti di interventi negli ambiti portuali) Nel 2016 con la Riforma Delrio e nel 2017 con il cosiddetto "Correttivo Porti", lo Stato ha modificato le norme sui piani regolatori portuali contenute nella Legge 84 del 1994. In sostituzione dell' attuale Piano Regolatore Portuale unico per ogni scalo, ora è previsto un piano a due livelli: Il Documento di pianificazione strategica di **sistema** (DPSS) e il Piano Regolatore portuale. Il DPSS è un documento generale di indirizzo, strategia, posizionamento sul mercato, dell' intero **sistema** portuale (es. Genova-Savona, La Spezia - Marina di Carrara), contiene anche l' identificazione delle diverse funzioni dei bacini e dei compendi (es. rinfuse o container) e, per la prima volta, sono delimitate le aree di interazione porto-città cioè le aree in cui direttamente avviene il contatto tra porto e ambito urbano, e saranno definite di comune accordo tra

Porto e Comuni, segnando una demarcazione: al di qua della linea, sarà il Comune a stabilire nel suo PUC la disciplina urbanistica, e viceversa. Il provvedimento prevede che i Comuni esprimano sul DPSS un semplice parere mentre i DPSS saranno approvati dalla Regione, previa intesa col Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. Nel caso di **Autorità** di **sistema** portuale interregionali, la regione capofila ovvero quella cui appartiene il porto sede dell' AdSP, deve ottenere anche l' Intesa con la regione cointeressata. Il Piano Regolatore Portuale vero e proprio, redatto indipendentemente per ogni singolo porto, conterrà tutti gli elementi di dettaglio propri degli attuali PRP; sui nuovi PRP il Comune sarà chiamato ad esprimere l' intesa (più forte e vincolante del parere) ma per la sola parte delle aree di propria competenza, inoltre il PRP sarà sottoposto alla Valutazione Ambientale Strategica (VAS). La nuova legge regionale, inoltre non si limita a recepire le novità statali, ma Integra alcune tempistiche per garantire certezza alla conclusione del procedimento: per esempio i termini di approvazione da parte della Regione i cui 60 giorni partono da quando si ottiene la prevista intesa col Ministero delle Infrastrutture. Inoltre, nel più attento rispetto dello Statuto, attribuisce la competenza diretta all' approvazione dei livelli di piano alla giunta regionale. Approvati gli emendamenti presentati dall' assessore Benveduti e dal Pd. Giovanni Lunardon (Pd) ha annunciato la presentazione di alcuni emendamenti, poi approvati dal consiglio regionale: "La norma non prevedeva il coinvolgimento degli organi consiliari nell' iter di approvazione, per questo motivo abbiamo chiesto all' assessore Benveduti il coinvolgimento della Commissione consiliare competente, anche se resta invariato quanto la giunta deciderà, in quanto è sua la competenza in materia. Crediamo, infatti, che il passaggio preventivo in commissione - ha concluso - potrebbe essere utile alla giunta". Alice Salvatore (Mov5Stelle) ha annunciato il voto negativo del gruppo: "Nel testo ci sono alcune interpretazioni arbitrarie che non corrispondono ai piani di applicazione della VAS ed elementi troppo deboli sulla tutela ambientale e sulla salute in relazione al rapporto che ci deve essere fra porto e città. Questo disegno di legge - ha concluso - è un' occasione mancata della giunta". "Riteniamo infatti che il decreto sia un adeguamento formale, ma contiene alcune interpretazioni riduttive che non rispettano neppure gli indirizzi applicativi delle Linee Guida sulla redazione dei piani regolatori di **sistema** portuale del Ministero delle Infrastrutture e del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici". "Inoltre, non si è voluto accogliere l' emendamento che chiedeva una maggiore





## Il Vostro Giornale

Genova, Voltri

---

Documento di Pianificazione Strategica di **Sistema**, atto decisivo nel definire i contenuti del nuovo PRSP, coinvolgimento invece auspicato dalle stesse Linee Guida". "Come M5S, crediamo serva un rapporto ottimale tra porto e città, che in Liguria appunto manca. Riteniamo dunque che sia stata un'occasione mancata da parte della Giunta e che il lavoro poteva essere svolto meglio". Dalla Home opportunità Costa annuncia 700 nuovi posti di lavoro, a Savona il 29 febbraio verranno scelte le prime 72 persone colpite "mirati" Albenga, allarme per l'aumento di furti di aromatiche: "Mesi di lavoro vanificati in una notte" buona notizia Savona, Croce Bianca non si arrende: nuovo defibrillatore in piazza Sisto al posto di quello rubato a Natale good news Albenga, nuova vita per le aree abbandonate di via Carloforte: "caccia" ai contributi regionali.

### Piani regolatori portuali, Salvatore (M5S): "Misure che non tutelano l'ambiente e la salute dei cittadini"

*"Come M5S, crediamo serva un rapporto ottimale tra porto e città, che in Liguria appunto manca. Riteniamo dunque che sia stata un'occasione mancata da parte della Giunta e che il lavoro poteva essere svolto meglio"*

"In Consiglio regionale è passato un capitolo importante per le attività portuali. Si tratta delle modifiche alla legge regionale 12 marzo 2003, n. 9 per le procedure per l' approvazione regionale dei Piani regolatori portuali e dei progetti di interventi negli ambiti portuali" fa sapere la capogruppo regionale e candidata M5S alla presidenza della Regione Liguria Alice Salvatore intervenendo in Aula. "Riteniamo infatti che il decreto sia un adeguamento formale, ma contiene alcune interpretazioni riduttive che non rispettano neppure gli indirizzi applicativi delle Linee Guida sulla redazione dei piani regolatori di sistema portuale del Ministero delle Infrastrutture e del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici". "Inoltre, non si è voluto accogliere l' emendamento che chiedeva una maggiore trasparenza e un maggiore coinvolgimento della comunità locale interessata sulla predisposizione del Documento di Pianificazione Strategica di Sistema, atto decisivo nel definire in contenuti del nuovo PRSP, coinvolgimento invece auspicato dalle stesse Linee Guida". "Come M5S, crediamo serva un rapporto ottimale tra **porto** e città, che in Liguria appunto manca. Riteniamo dunque che sia stata un' occasione mancata da parte della Giunta e che il lavoro poteva essere svolto meglio".



## Regione: approvato in consiglio il Programma della pesca 2019-2021

*La pesca professionale oggi in Liguria registra 497 imbarcazioni*

Approvato in consiglio regionale il Programma regionale della pesca e dell'acquacoltura per il triennio 2019-2021. Il programma - spiega l'assessore alla Pesca Stefano Mai - serve a sostenere attività fondamentali per la pesca professionale che oggi in Liguria registra 497 imbarcazioni, ossia oltre il 4% della flotta nazionale che in termini di stazza rappresentano il 2,5% circa del tonnellaggio nazionale, per un fatturato superiore ai 20 milioni di euro. Importante è anche il comparto della pesca ricreativa, a cui è dedicato un capitolo del Programma. Si tratta di un settore che interessa decine di migliaia di liguri e molti sportivi di fuori regione, generando un importante indotto turistico, sia sulla costa, sia nell'entroterra. «Un altro settore strategico - aggiunge Mai - è quello delle colture. La piscicoltura marina in Liguria è presente con 2 impianti off-shore e con una produzione di circa 800 tonnellate annue, per il 4% circa della produzione nazionale. Le specie allevate sono soprattutto spigole, orate e, in minor quantità, saraghi ed ombrine. Il comparto registra 111 addetti. Per la mitilicoltura, invece, registriamo soprattutto allevamenti a palificazione, in gran parte situati nella provincia de La Spezia.

Solo nello spezzino complessivamente occupano un' area di circa 404mila metri quadrati di cui circa 93mila all' interno della diga foranea nella competenza dell' **Autorità Portuale**, circa 126mila sul lato esterno della diga foranea verso levante nella competenza del Comune di Lerici, circa 132mila sul lato esterno della diga foranea verso ponente, nella competenza del Comune di Portovenere e circa 52mila e 200 metri quadrati tra Portovenere e l' Isola Palmaria. La produzione annua è di circa 4mila 200 tonnellate con un totale di 114 addetti in 91 aziende. In ultimo, ad oggi in Liguria sono attivi 33 itticulturismi così ripartiti, 4 in provincia della Spezia; 13 in provincia di Savona; 14 in provincia di Genova; 2 in provincia di Imperia».



## Spediporto e Confetra Liguria bocciano la Piattaforma Logistica Digitale di Uirnet: inutile e costosa

Uirnet e la Piattaforma Logistica Nazionale sono finiti nel mirino degli utilizzatori per la scarsa funzionalità del servizio offerto. Uirnet è un organismo di diritto pubblico, mantenuto con milioni di euro di soldi pubblici e soggetto attuatore unico del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti per la realizzazione della Piattaforma Logistica Nazionale Digitale. Quest'ultima è un sistema Its (Information Transportation System) di tipo modulare e aperto, progettata con l'obiettivo di armonizzare la catena logistica italiana attraverso lo scambio informativo continuo di tutti gli attori (pubblici e privati) coinvolti nei processi della catena logistica. In concreto la realizzazione di questo sistema è stata affidata per 20 anni al concessionario Logistica Digitale, società partecipata da Dxc Technology company (Hewlett Packard), Vitrociset e F.A.I. Service Società Cooperativa, che dovrà investire circa 20 milioni di euro per il completamento della piattaforma digitale e pagare un canone di 2,5 milioni di euro annui per la sua gestione. Le stime formulate a suo tempo dal concedente Uirnet dicono che i ricavi potrebbero arrivare fino a 1,2 miliardi di euro fra il 2017 e il 2037. Secondo quanto spiegato però da Alessandro Pitto,

presidente dell'associazione genovese degli spedizionieri Spediporto, in occasione del convegno dedicati ai porti liguri andato in scena ieri a palazzo San Giorgio, la Piattaforma Logistica Nazionale non sta funzionando come ci si aspettava. 'Fra le infrastrutture fondamentali per lo sviluppo del nostro sistema portuale non dobbiamo dimenticare quelle digitali, sulle quali stiamo scontando un ritardo dovuto a scelte politiche non chiare e a un quadro normativo inutilmente complesso. Governance e perimetrazione della Piattaforma Logistica Nazionale, tariffazione chiara e trasparente, scelte politiche coerenti sono temi non più differibili. Ma mentre noi ne discutiamo amabilmente, il mondo va avanti' è la sintesi del ragionamento esposto dallo spedizioniere genovese. 'Le infrastrutture digitali dovrebbero essere per loro natura molto più rapide e snelle di quelle fisiche, anche perché non dovrebbero soffrire della sindrome Nimby e di altre problematiche, ma anche qui riscontriamo un rallentamento, se non un vero e proprio stop, e questo è veramente un peccato perché non se ne capisce bene il motivo. O meglio, si capisce se si ragiona un po' su quello che è stato l'exkursus di quella che è l'ormai famosa Piattaforma Logistica Nazionale' ha detto Pitto. Nella sua ricostruzione dell'exkursus storico il presidente di Spediporto ha affermato: 'Vari governi, perché questa è una cosa portata avanti da più governi di vario colore che si sono succeduti negli anni, a un certo punto hanno deciso che lo sviluppo della Piattaforma Logistica Nazionale dovesse essere affidata a una Spa controllata da un soggetto pubblico (Uirnet, ndr) che, però, non la realizza direttamente ma l'ha affidata a un concessionario (Logistica Digitale, ndr) nonostante probabilmente non ci fossero neanche i presupposti per farlo. Le concessioni infatti di solito si affidano quando c'è o un monopolio naturale o un monopolio di mercato o qualora le risorse scarse del demanio vadano date in concessione; qui non mi pare che nel mondo digitale potessero esserci i presupposti per dare una concessione'. I problemi, però, sono legati alla governance e alla tariffazione di questo sistema informatico 'il cui sviluppo si è ora impantanato'. Il porto di Genova è stato il primo ad aderire alla Piattaforma Logistica Nazionale conferendo il proprio port community system, poi è stato il turno di Ravenna e recentemente La Spezia ma 'di fatto stiamo tutti aspettando gli sviluppi di questo sistema' ha sottolineato ancora Pitto. 'Con spirito costruttivo dico che a questo punto dobbiamo decidere se vogliamo andare avanti per inerzia e vedere cosa succede oppure ci facciamo qualche domanda e



Uirnet e la Piattaforma Logistica Nazionale sono finiti nel mirino degli utilizzatori per la scarsa funzionalità del servizio offerto. Uirnet è un organismo di diritto pubblico, mantenuto con milioni di euro di soldi pubblici e soggetto attuatore unico del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti per la realizzazione della Piattaforma Logistica Nazionale Digitale. Quest'ultima è un sistema Its (Information Transportation System) di tipo modulare e aperto, progettata con l'obiettivo di armonizzare la catena logistica italiana attraverso lo scambio informativo continuo di tutti gli attori (pubblici e privati) coinvolti nei processi della catena logistica. In concreto la realizzazione di questo sistema è stata affidata per 20 anni al concessionario Logistica Digitale, società partecipata da Dxc Technology company (Hewlett Packard), Vitrociset e F.A.I. Service Società Cooperativa, che dovrà investire circa 20 milioni di euro per il completamento della piattaforma digitale e pagare un canone di 2,5 milioni di euro annui per la sua gestione. Le stime formulate a suo tempo dal concedente Uirnet dicono che i ricavi potrebbero arrivare fino a 1,2 miliardi di euro fra il 2017 e il 2037. Secondo quanto spiegato però da Alessandro Pitto,

cerchiamo di capire se effettivamente abbiamo bisogno di una Piattaforma Logistica Nazionale. Come è stata concepita fino ad adesso serve? Risponde a dei bisogno di mercato concreti o no? Il modello

---



organizzativo che è stato dato alla PIn funziona ed è strumentale alla sua realizzazione o no? Quale governance vogliamo dare a questo sistema? Qual è il perimetro nel quale deve muoversi? Quali sono i servizi che devono rientrare in questo sistema? Facciamoci queste domande e in base alle risposte decidiamo poi se sia il caso di andare avanti, di fermarci o percorrere altre strade. Il tempo non è però dalla nostra parte perché il mondo digitale corre'. Il presidente degli spedizionieri genovesi ha proseguito spiegando poi che c'è grande confusione fra servizi cosiddetti istituzionali, che secondo lui dovrebbero essere gratuiti, e servizi di mercato, che è giusto siano a pagamento. Con questa Piattaforma Logistica Nazionale attualmente esiste un sistema che si voleva fosse gerarchico ma 'non c'è stata la forza di imporlo neanche alle Autorità portuali. Ce ne sono di molte tiepide a proposito dell'adesione alla Piattaforma con i propri Pcs, altre apertamente contrarie, altre ancora carenti. Non è riuscito a imporsi fra gli enti di gestione dei porti e non è stato nemmeno un sistema talmente bello e funzionale per cui il mercato ha deciso di aderire poiché particolarmente avanzato e bello' ha affermato ancora nel suo intervento Pitto. Il risultato è quello di un sistema ibrido: 'Non abbiamo né un sistema gerarchico imposto (come è ad esempio quello delle Dogane per intenderci) né un sistema di mercato. Però il pallone se l'è portato via il Governo, nel senso che non c'è un altro soggetto che in alternativa può svilupparlo essendo stato oggetto di un affidamento in concessione rinnovata. Se non fosse che adesso c'è una dialettica abbastanza vivace in atto fra concedente e concessionario perché di fatto si sono resi conto che siamo sempre rimasti al punto in cui ci troviamo'. Il presidente degli spedizionieri genovesi ha sottolineato infine che nel frattempo il mondo va avanti, ci sono iniziative che proseguono e che pongono degli interrogativi. 'Restando solo al settore marittimo pensiamo alla Digital container shipping association, un'associazione formata da tutti i principali carrier che hanno deciso di mettersi d'accordo per decidere quale linguaggio digitale parlare e che verrà messo a disposizione di tutti gli attori che intendono dialogare con loro'. E ancora: 'Altra iniziativa è una joint venture fra Maersk e Ibm che si occupa di sviluppare transazioni basate sulla blockchain, tecnologia che nasce come aperta ma anche su questo siamo in ritardo'. Infine la conclusione critica di Spediporto: 'Tutto sommato, visto che parliamo di tecnologie aperte che dovrebbero favorire lo sviluppo di dati, mi domando perché noi dobbiamo consegnare i nostri dati a una società che parte con le migliori intenzioni ma è partecipata da due multinazionali di questo tipo. Credo allora che l'interesse nazionale e quello degli operatori sarebbe meglio tutelato se riuscissimo a sviluppare un sistema digitale alternativo o comunque se riuscissimo a proporci con una certa massa di fronte a questi colossi di mercato'. Sulla stessa lunghezza d'onda anche Alessandro Laghezza, presidente di Confetra Liguria, che ha parlato della Piattaforma Logistica nazionale in questi termini: 'È un modello sbagliato; non è quello che vogliamo. Il sistema è stato dato in concessione a un soggetto che chiede un balzello ma è fermo; non c'è traccia in Italia di un sistema informatico condiviso'. Laghezza ha ricordato che la logistica in Liguria vale 'il 18% del Pil' e che 'l'85-90% dei container da e per i porti liguri viaggiano via camion. Si parla di 5-6.000 mezzi ogni giorno'. Il presidente di Confetra Liguria ha concluso anche lui con un parere critico sulla Piattaforma Logistica nazionale sottolineando che 'per ora è solo un accorpamento di alcuni Port community system locali. È inaccettabile dover pagare un balzello per qualcosa che non c'è'. Nicola Capuzzo

## Carbone (Finsea): Servire il Centro Europa via treno si può risolvendo le inefficienze

L'esternazioni di Augusto Cosulich sulla impossibilità di servire via treno il Centro Europa dai porti liguri fa discutere. Secondo il numero uno della Fratelli Cosulich allo stato attuale l'alternativa degli scali mediterranei a Rotterdam non è competitiva: Ogni container costerebbe 200 euro in più. E ciò, nonostante a suo dire ci sarebbero caricatori interessati a sperimentare il gateway sudeuropeo. Sul tema interviene anche Guido Carbone, esperto manager del Gruppo Finsea, che a SHIPPING ITALY affida questa sua riflessione: Ho letto il messaggio lanciato da Cosulich e su questo argomento condivido la sua posizione ma non sarei così pessimista. Ritengo non sia un problema di costi ma anche di inefficienze da risolvere. Se riuscissimo ad avere un sistema logistico meno ingessato di container da e per il centro Europa se ne potrebbero portare quanti se ne vogliono. Carbone suggerisce di tenere in attenta considerazione i noli marittimi verso i porti del Nord e quelli del Mediterraneo, ormai equiparati, e in prospettiva il costo del bunker per le navi. Ipotizzando di servire come bacino Monaco di Baviera, attraverso Genova o comunque dai porti liguri si risparmiano 6 giorni di transit time rispetto all'alternativa di Rotterdam. Tenendo in considerazioni tutti i fattori possibili, compresa ad esempio la durata maggiore della validità delle lettere di credito, io ritengo che come scali italiani potremmo essere competitivi. C'è poi un tema legato al costo del carburante per le navi che dal 1 gennaio è notevolmente più caro. Se fossimo in condizione di proporre ai vettori marittimi di scaricare una quota maggiore di container in Sud Europa riducendo quindi la capacità dei servizi verso il Nord Europa che impongono un numero di giorni di navigazione più elevato, sono convinto che sarebbero felicissimi. La questione però andrebbe affrontata in maniera coordinata fra tutti gli attori della filiera, i costi sono una parte del problema. La vera chiave di lettura per carbone è un'altra, in realtà non completamente scollegata da quanto osservato da Cosulich: Siamo in grado di risolvere queste inefficienze che oggi penalizzano i porti italiani?. Ad oggi il mercato sembra dire di no perché minimale è la quota di traffici containerizzati provenienti o diretti alla Svizzera o alla Germania dai porti liguri anche se sia i terminal Psa Genova Prà che il la Spezia Container Terminal (in questo caso via Melzo) alcuni treni con frequenza regolare li stanno operando sul mercato. Nicola Capuzzo



Confermazioni di Augusto Cosulich sulla impossibilità di servire via treno il Centro Europa dai porti liguri fa discutere. Secondo il numero uno della Fratelli Cosulich allo stato attuale l'alternativa degli scali mediterranei a Rotterdam non è competitiva. "Ogni container costerebbe 200 euro in più". E ciò, nonostante a suo dire ci sarebbero

### Fronte del porto

## Spunta un giardino verticale sui pannelli fonoassorbenti

La trovata 'green' ha scopi puramente decorativi ed era compresa nelle opere previste dall'appalto

LA SPEZIA Un muro verde per rendere più 'dolce' la barriera tra **porto** e città. Da qualche giorno, lungo viale San Bartolomeo, gli operai della ditta che sta portando avanti i lavori di realizzazione della barriera fonoassorbente stanno completando l'installazione di piccole piante nella parte bassa della struttura. Il verde appena messo a dimora, una volta cresciuto garantirà una 'copertura vegetale' verticale per gran parte della barriera antirumore così da addolcire il colpo d'occhio di chi passa (o vive) lungo la paratia che separa viale san Bartolomeo dai binari ferroviari. La trovata 'green', ricompresa nelle opere previste dall'appalto, sarà estesa anche ad altri punti della barriera, così da garantire continuità lungo gran parte del 'percorso' della barriera assieme agli storici platani che ancora campeggiano lungo la via. La messa a dimora del 'giardino verticale', subito sbarcata sui social network attraverso le foto dei cittadini, ha trovato ampio consenso, diversamente dall'installazione dell'impianto di illuminazione delle stesse barriere fonoassorbenti, che non solo non aveva trovato molti apprezzamenti, ma aveva scatenato la pungente vena ironica degli spezzini. L'importo complessivo originario dell'appalto dei lavori, che si prefigge l'obiettivo di ridurre l'impatto sonoro delle attività portuali, è di 4.906.686,98 euro. Il progetto, sviluppato dallo studio di ingegneria e architettura Policreo di Parma, ha visto la sostituzione della vecchia recinzione doganale con strutture modulari in acciaio, vetro e pannelli fonoassorbenti. Il piano prevede anche la realizzazione di marciapiedi, aree di sosta e panchine in prossimità delle fermate dei bus. Il tutto in attesa di procedere alla prevista realizzazione della fascia di rispetto che si allargherà di dieci metri.



# Città della Spezia

La Spezia

## Pesca, approvato piano regionale triennale. Mai: "Settore fondamentale per la Liguria"

Liguria - Approvato in Consiglio regionale il Programma regionale triennale della pesca e dell' acquacoltura per il triennio 2019-2021. Soddisfazione dell' assessore regionale alla Pesca, Stefano Mai: "Con questo programma sosteniamo attività fondamentali per la nostra regione. La pesca professionale è una risorsa per la Liguria. Siamo una terra di pesca, sia in mare, sia nelle acque interne". "Il programma serve a sostenere attività fondamentali per la pesca professionale che oggi in Liguria registra 497 imbarcazioni, ossia oltre il 4% della flotta nazionale che in termini di stazza rappresentano il 2,5% circa del tonnellaggio nazionale, per un fatturato superiore ai 20 milioni di euro. Importante è anche il comportamento della pesca ricreativa, a cui è dedicato un capitolo del Programma. Si tratta di un settore che interessa decine di migliaia di liguri e molti sportivi di fuori regione, generando un importante indotto turistico, sia sulla cosa, sia nell' entroterra". "Un altro settore strategico è quello delle colture. La piscicoltura marina in Liguria è presente con 2 impianti off-shore e con una produzione di circa 800 tonnellate annue, per il 4% circa della produzione nazionale. Le specie allevate sono soprattutto spigole, orate e, in minor quantità, saraghi ed ombrine. Il comparto registra 111 addetti. Per la mitilicoltura, invece, registriamo in maggior parte allevamenti a palificazione, in gran parte situati nella provincia de La Spezia. Solo nello spezzino complessivamente occupano un' area di circa 404mila metri quadrati di cui circa 93mila all' interno della diga foranea nella competenza dell' **Autorità di sistema portuale**, circa 126mila sul lato esterno della diga foranea verso levante nella competenza del Comune di Lerici, circa 132mila sul lato esterno della diga foranea verso ponente, nella competenza del Comune di Porto Venere e circa 52mila e 200 metri quadrati tra Portovenere e l' Isola Palmaria. La produzione annua è di circa 4mila 200 tonnellate con un totale di 114 addetti in 91 aziende. In ultimo, ad oggi in Liguria sono attivi 33 ittiturismi così ripartiti, 4 in provincia della Spezia; 13 in provincia di Savona; 14 in provincia di Genova; 2 in provincia di Imperia". "Questi dati confermano come il settore ittico sia fondamentale e trainante per l' economia ligure. Con questo piano supportiamo l' intera filiera e in più ogni attività verrà gestita nel rispetto dell' ambiente, ma soprattutto con le nostre grandi tradizioni di pesca. Il piano deve avere il principale obiettivo di sostenere le tante imprese e i numerosi lavoratori di questo settore". Martedì 28 gennaio 2020 alle 19:42:07 Redazione.



I PIANI DI VIA ANTICO SQUERO

**Autorità portuale sotto esame Svelati i passi verso l' hub**

*Trattate nel dettaglio in consiglio comunale le opere pubbliche da 235 milioni di euro Il 14 febbraio si chiuderà la raccolta di offerte per il general contractor*

RAVENNA Il progetto hub entra a Palazzo Merlato e ora le tappe della realizzazione del piano che rivoluzionerà la portualità ravennate (e non solo) sono riferite al consiglio comunale. Una dettagliata relazione del presidente dell' **Autorità** di sistema **portuale**, Daniele Rossi, ha infatti introdotto la seduta di ieri chiesta dall' opposizione per ragionare sugli sviluppi dell' approfondimento del canale Candiano e di tutte le fasi che accompagneranno lo sviluppo dello scalo nei prossimi dieci anni. Oltre all' escavo che porterà il pescaggio del bacino **portuale** ravennate a -12,5 m (nella prima fase), c' è infatti l' adeguamento strutturale di 5500 metri di banchine esistenti. Ma specifiche importanti, ieri di fronte all' assemblea di Palazzo Merlato, sono giunte sulla realizzazione del nuovo terminal container. Lapredisposizione di una nuova banchina "multipurpose" di oltre 1000 metri in area Trattaroli (che sancirà lo sviluppo futuro di Sapir) è stata infatti al centro del dibattito ieri in Consiglio. La partita degli investimenti Prima però il presidente Rossi è andato nel dettaglio dei 235 milioni di opere pubbliche per le quali il 14 febbraio si chiuderà la raccolta di offerte per il general contractor. Una somma che vedrà una parte consistente dei lavori data dal dragaggio (42 milioni) e movimentazione dei materiali (36 milioni), a cui si aggiunge il capitolo "macro" delle opere strutturali (117 milioni). La progettazione esecutivapoi costerà 2 milioni, stessa somma stanziata anche per gli oneri di sicurezza e prevenzione. Per acquisire le aree poi l' Adsp introietterà 21 milioni, con una somma cuscinetto di 15 in caso di "imprevisti". Un finanziamento che è in gran parte derivante da un mutuo della Banca europea degli Investimenti (120 milioni), a cui si aggiunge un contributo statale del Cipe di 60 milioni: «Trentasette milioni poi - ha spiegato ieri Rossi di fronte ai consiglieri comunali -sono di fondi europei. Una porzione che stiamo ricontrattando e che potrebbe, in maniera non sostanziale, ridursi. Diciotto milioni poi sono soldi che erano già nelle casse del nostro Ente». Un capitolo fondamentale poi è stato quello delle tempistiche dettate per le prossime tappe: «A giugno contiamo di assegnare i lavori al general contractor. Che entro l' estate dovrebbe produrre la progettazione esecutiva. Le tempistiche che noi stimiamo infatti per completarla sono nodi tre mesi - ha spiegato il vertice di via Antico Squero -, ma questo è uno degli elementi migliorabili in sede di gara dai partecipanti al bando». Le tappe La prima fase quindi, quella che servirà a portare i fondali a -12,5 metri potrebbe completarsi in 8 anni. I primi cinque serviranno a scavare, mentre altri tre serviranno per i lavori di realizzo infrastrutturale: «Sono tempistiche realistiche -ha assicurato Rossi -, per un progetto che si porterà dietro più che altrettanti investimenti daparte di privati». Nella sua relazione, infatti, il presidente dell' Ap ha elencato oltre ai 250 milioni di Marcegaglia, anche i 130 nel piano investimenti di Versalis (per i quali però si attende conferma, ndr), gli 80 di Bunge e gli altrettanti di Pir per l' impianto Gnl: «Elemento questo - ha sottolineato il vertice dell' **Autorità portuale** - che ci darà anche vantaggio competitivo, visto che sarà il carburante delle navi del futuro».



## La sfida dei fondali «Il fatturato passa dalle navi porta container»

ANDREA TARRONI

RAVENNA Di investimenti privati a corredo del progetto Hub ieri si è parlato a lungo, ma quello su cui ci si è soffermati di più è quello per il nuovo terminal container. Non per la spesa complessiva che esso rappresenterà, ma per quello che è stato definito «l'elemento strategico decisivo». Negli ambienti della portualità, infatti, c'è comune consapevolezza di come sia il container a determinare la "nobiltà" di uno scalo. Ravenna è "capitale" delle rin fuse secche, ma per quanto siano importanti sono i contenitori a portare il maggiore valore aggiunto dal punto di vista economico. In maniera meno diretta, lo ha spiegato lo stesso presidente di **Adsp**, Daniele Rossi: «C'è un valore aggiunto, che portano i container - ha spiegato -. Ogni Teu (l'unità di misura dei contenitori di merce) porta 2900 euro di fatturato, 250 euro di utile e 1450 euro di entrata fiscale per lo Stato. Secondo Confetra poi ogni 1000 teus si aggiungono 42 posti di lavoro». Per questo, sottolinea lo stesso Rossi, è fondamentale e imprescindibile l'investimento che si sta per compiere su Ravenna. E, in prospettiva, la comunità portuale ravennate non dovrà farselo bastare: «Con i 12,5 m riusciremo a far entrare le navi Panamax da 4500 teus, che significano un raddoppio di carico rispetto a quelle che possono accedere oggi - rileva -. Ma nella seconda fase, quella che ci porterà ad un pescaggio di 14,5m, potremo permettere l'ingresso anche della Panamax Max, da 5000 teus». Una fase, quella, in cui il porto sarà dotato anche di un impianto che chiuderà la fase dell'annosa problematica "trattamento fanghi": «Saremo in grado di trattarne 500mila metri quadrati all'anno - sottolinea Rossi -. Poi, finita la seconda fase di approfondimento, potremo farlo per le manutenzioni ordinarie». A evidenziare la necessità dell'investimento è stato poi il presidente di Sapir, Riccardo Sabadini: «Se ci sono dubbi sul portare avanti l'approfondimento del canale e poi investire per il nuovo terminal in Trattaroli va sgombrato il campo dagli equivoci - ha affermato Sabadini -: se non ampliamo non abbiamo futuro. Non possiamo concepire il porto di Ravenna come uno scalo regionale, a meno che non ci riferiamo a macroregioni europee. Dobbiamo essere la realtà che portale merci nel Nord Europa e nel Far east. E in questo senso dobbiamo recuperare posizioni sui nostri competitor. Consideriamo che Venezia dovrà rivedere i propri pescaggi col Mose- ha ricordato - e Ancona ha anch'essa limiti sulle profondità e soprattutto non ha i nostri spazi retroportuali. Il momento è ora: in 10 anni le navi più grandi sono passate a ospitare da 7mila a 23mila teus. Se rimandiamo indietro - ha concluso -, le nostre prospettive si chiudono definitivamente».



# Il Resto del Carlino (ed. Ravenna)

Ravenna

## Nuovo terminal container in Trattaroli

*Lo anticipa il presidente di Ap, Daniele Rossi, che ieri ha illustrato lo stato del progetto dell' Hub: «Tutto procede come previsto»*

Nuovo terminal **portuale** in Penisola Trattaroli, per container e merci alla rinfusa. Lo hanno confermato ieri pomeriggio in Consiglio comunale il presidente dell' AdSP, Daniele Rossi, e il presidente di Sapir, Riccardo Sabadini. Il dibattito sul porto era stato sollecitato da Lista per Ravenna, Ravenna in Comune, Lega Nord, Forza Italia e Gruppo Misto. Il capogruppo civico Alvaro Ancisi, ha spiegato che «un nuovo terminale container non è compatibile col progetto da 235 milioni avviato a gara d' appalto dall' **Autorità portuale**, volto principalmente ad approfondire l' asta navigabile del porto fino a 12,5 metri». E ancora: «In ogni caso, il porto di Ravenna non può, per propria struttura genetica e condizione geografico/economica, aspirare ad essere un porto hub dei container». Di parere opposto Rossi e Sabadini, il sindaco de Pascale e la maggioranza. Così Ravenna costruirà un nuovo terminal per container e merci alla rinfusa (materie prime, ecc) per navi fino a 4.500 teus in Penisola Trattaroli. Fondali prima a 12,50 metri poi a 14,50, un km di nuova banchina, nuovi binari, ampie aree a disposizione. Il progetto è considerato una priorità. «Non possiamo restare indietro rispetto all' evoluzione del traffico container con grandi navi. Rischieremmo di essere tagliati fuori. Il TCR verrà spostato» ha detto Sabadini. Il nuovo terminal 'misto' avrà le caratteristiche di porto gateway, in grado cioè di garantire un trasferimento veloce ed efficiente dei container dalla nave alla destinazione finale, e viceversa. Il progetto è reso possibile dall' avvio dell' escavo dei fondali a 12,50 metri. Il 14 febbraio verranno aperte le buste dei partecipanti alla gara per l' individuazione del general contractor dell' investimento da 235 milioni di euro. È prevedibile che aderiscano almeno 5 o 6 raggruppamenti di imprese, italiane ed europee, oltre all' interessamento di un gruppo cinese. Le verifiche sul vincitore richiederanno tre mesi, altri quattro sono previsti per il progetto esecutivo. Draghe al lavoro, tra ottobre e novembre. «Un lavoro complesso e delicato. Ma indispensabile per mantenere la competitività dello scalo» ha spiegato il presidente Rossi. Nel giro di un paio di settimane inizieranno invece i dragaggi previsti dall' AdSP nell' ambito della manutenzione ordinaria. «Il bando rappresenta la svolta per il nostro porto» ha ricordato il vice sindaco Eugenio Fusignani. E il sindaco de Pascale: «Manteniamo sul porto il massimo della coesione di tutta la politica con le forze economiche e sociali». Non seguiamo «gli interessi di parte di una singola categoria o di un singolo, ma quelli generali, di tutta la comunità **portuale**. Il traffico contenitori è fondamentale per il presente e il futuro del porto, è quello più in crescita nei mercati internazionali e quello che ha le maggiori ricadute occupazionali, sul lavoro **portuale**, nel retroporto e nella filiera dei trasporti. È una sfida che dobbiamo giocare, non facciamoci raccontare che il nostro porto può guardare in piccolo, perché il piccolo non c' è, c' è il niente». Lorenzo Tazzari.



## Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico centro-settentrionale: richiesta di rettifica

Con riferimento all' allegato articolo apparso sulla Vostra edizione del 17 gennaio 2020 dal titolo Berkan B: rinvio a giudizio per i vertici di **Autorità Portuale**. Italia Nostra: 'Vogliamo chiarezza', stante la non veridicità delle affermazioni riportate e la loro conseguente lesività, ai sensi e per gli effetti dell' art 8 della Legge 08.02.1948 n. 47 chiediamo venga pubblicata la seguente dichiarazione: I vertici dell' **Autorità di Sistema Portuale** del Mare Adriatico centro-settentrionale non sono stati oggetto di alcun provvedimento di rinvio a giudizio così come falsamente riportato nel titolo dell' articolo apparso lo scorso 17 gennaio. La Procura della Repubblica di Ravenna ha recentemente notificato al Presidente Dott. Daniele Rossi, al Segretario Generale Dott. Paolo Ferrandino e al Direttore Tecnico Ing. Fabio Maletti l' avviso delle conclusioni delle indagini preliminari ex art. 415 bis c.p.p. La presente viene inviata per conoscenza alla Presidenza Nazionale di Italia Nostra Onlus affinché assuma le eventuali determinazioni, stante il carattere evidentemente diffamatorio delle dichiarazioni rilasciate dalla propria Sezione di Ravenna . Informiamo i lettori e gli estensori della rettifica, che la Redazione aveva provveduto autonomamente già nei giorni scorsi a modificare il titolo dell' articolo in questione, ritenendolo effettivamente non corretto e lesivo nei confronti dei vertici dell' **Autorità di Sistema Portuale** del Mare Adriatico centro-settentrionale. Ci scusiamo per l' accaduto. LA REDAZIONE.



## Il nuovo Hub Portuale presentato in consiglio comunale: a giugno verranno aggiudicati i lavori, in autunno via ai cantieri

Consiglio comunale straordinario dedicato al porto di Ravenna richiesto dalle forze di opposizione per conoscere da vicino i progetti legati al nuovo Hub Portuale. Non solo l'approfondimento del Candiano ma tutte le altre opere che ruoteranno attorno al tanto atteso escavo dei fondali, come, ad esempio, la realizzazione delle nuove infrastrutture indispensabili per la movimentazione delle merci che entreranno nel nuovo scalo. A relazionare in consiglio comunale è stato direttamente Daniele Rossi, presidente dell' **Autorità Portuale**, che ha informato come il bando per i lavori dell'hub portuale ha destato notevole interesse sul mercato internazionale.



## Consiglio comunale per 'progetto Ravenna port hub avviato alla gara di appalto'

È stato convocato il consiglio comunale per trattare il tema 'Il progetto Ravenna port hub avviato alla gara di appalto', come da richiesta dei consiglieri Ancisi (Lista per Ravenna), Manzoli (Ravenna in Comune), Tavoni, Biondi e Rolando (Lega), Ancarani (Forza Italia), Maiolini (Gruppo misto). Ad intervenire vi è stato anche Daniele Rossi, presidente dell' **Autorità di sistema portuale** del mare Adriatico centro settentrionale.



## Il Tirreno (ed. Massa-Carrara)

Marina di Carrara

l' accordo della regione

### Il turismo domani sarà personalizzato grazie ai big data

Sono ormai lontano anni luce i tempi in cui per visitare una città la prima cosa da fare era acquistare una cartina da piegare in borsa e consultare ogni tre per due. Oggi ogni visita viene "aiutata" da app che aiutano i turisti a risolvere problemi legati alle visite, al ristorante da scegliere, agli hotel da prenotare e agli itinerari da elaborare. Le attuali tecnologie consentono di visitare la Toscana ma anche di fornire dati sui flussi e sugli spostamenti di chi arriva da noi e quindi di "personalizzare" l' offerta. Ed è per studiare i nuovi dati che la Regione Toscana ha siglato un accordo di collaborazione con il Consorzio Nazionale interuniversitario per le Telecomunicazioni: questo darà l' accesso a un patrimonio di informazioni fondamentali per impostare le politiche di sviluppo del turismo superando le attuali statistiche. Ecco quindi che per elaborare i dati che arrivano dai cellulari, dalle carte di credito utilizzate per gli acquisti, dai ripetitori installati sui tetti delle città e sui sensori dei mezzi pubblici si affida al Consorzio che conta 37 sedi uniuersitari e 5 laboratori tra cui uno al Porto di Livorno istituito con l' **Autorità portuale** del Mar Tirreno.



## Il Tirreno

Livorno

lezioni in mare

### Gli studenti del Nautico insieme ai piloti sotto bordo delle navi

LIVORNO. Ha avuto inizio da poche settimane un singolare esperimento di didattica marinaresca. Grazie all' entusiasmo e alla passione dei docenti dell' Istituto Cappellini, capitanati dal professor Silvestro Raffone, e alla disponibilità del Corpo Piloti di Livorno, del suo capo pilota Comandante Maggiani e del Comandante Oggiano in qualità di tutor, gli allievi dell' Istituto dei Trasporti e della Logistica, l' ex istituto nautico Alfredo Cappellini effettuano l' attività di "Alternanza Scuola Lavoro" in sinergia con i piloti del **porto**. Durante gli stage gli allievi salgono sulle pilotine ed accompagnano i piloti fin sotto bordo delle navi in arrivo e in partenza dal nostro **porto**, osservano il lavoro di gestione del traffico e comunicazione tra stazione piloti e navi e il lavoro di pianificazione e valutazione pre e post manovra. Assistono così, da vicino, alle manovre e alle procedure, familiarizzano con lo scalo labronico e hanno occasione di muovere i primi passi nel mondo dei marittimi. Soddisfatto il dirigente scolastico del Buontalenti-Cappellini-Orlando, Alessandro Turano, che elogia l' impegno e la professionalità profusi dai docenti nella progettazione e al Corpo Piloti di Livorno esprime la sua gratitudine per la grande opportunità formativa data alla Scuola: «Attività simili sono una palestra straordinaria di apprendimenti autentici, che abilitano la persona in settori di ricerca e lavoro intimamente legati al curriculum della Nostra scuola. Il compito dei piloti è inoltre uno dei più importanti del mondo del mare». I piloti assistono i comandanti delle navi nei momenti più delicati della navigazione, nel momento dell' entrata e dell' uscita dal **porto**, comandanti che provengono magari dall' altra parte del mondo e che a Livorno non sono mai stati. Nello spirito di questa iniziativa i Piloti si sono resi disponibili a svolgere con i ragazzi alcune lezioni al simulatore di navigazione che fa parte delle dotazioni dell' Istituto Cappellini, mettendo a disposizione le loro speciali competenze ed esperienze in materia di manovra. Il simulatore in dotazione all' istituto è un apparato di ultima generazione, che permette di ricreare situazioni di navigazione e manovra realistiche, consentendo agli studenti di interagire con le vere strumentazioni di bordo quali radar, bussola e cartografia elettronica. © RIPRODUZIONE RISERVATA.



## Livorno, si consolida la catena del freddo - INTERVISTA/Corsini: "Interporto, se RFI entra è per investire"

Parla Stefano Corsini, presidente dell' Autorità di Sistema Portuale Mar Tirreno settentrionale - **Livorno** Cold Chain, gli investimenti strutturali nel settore da parte di Authority, Interporto, TDT, Reefer Terminal, Regione Toscana - Un progetto però a cui guardano con interesse anche altri operatori, tra questi RFI e il network di imprese del settore farmaceutico. Lucia Nappi **Livorno** Cold Chain , è la catena logistica del freddo del **porto** di **Livorno** e dell' area ad esso collegata , sulla quale stanno investendo in maniera strutturata i diversi operatori del settore, i soggetti coinvolti. Questi sono: il Terminal Darsena Toscana ( TDT ) - banchina di riferimento del settore con un totale di 889 prese per lo stoccaggio dei container refrigerati, l' Autorità di Sistema portuale con funzioni di regia, le aree logistiche dedicate al reefer: **Livorno** Reefer Terminal e Amerigo Vespucci Interporto Toscano spa . Un progetto però a cui guardano con interesse anche altri i operatori, tra questi RFI. Lo spiega Stefano Corsini, presidente dell' Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale , in prossimità della vetrina di Berlino , il Fruit Logistica , fiera mondiale del settore ortofrutticolo, a cui quest' anno la

**Livorno** Cold Chain si presenta in maniera unita . Sulla catena del freddo il ruolo dell' Interporto? « Sulla catena del freddo l' Interporto si sta strutturando. Già c' è nel **porto** di **Livorno** una 'cultura del freddo' che nel tempo si è consolidata, tanto che ai Terminal ci sanno lavorare, hanno le strutture, c' è un collegamento organizzato. L' interporto ha già strutture importanti per il freddo e ne stanno realizzando un' altra, altrettanto importante ». Il ruolo dell' Autorità di Sistema Portuale nel progetto? « Noi nel momento in cui entriamo nel capitale dell' Interporto lo facciamo per fare investimenti, che vanno fatti in due o tre settori, di cui uno è sicuramente quello della catena del freddo. In più, questo contesto è di interesse anche per il soggetto della piattaforma del farmaco , perchè lavorano sulla catena del freddo» . Corsini si riferisce all' accordo siglato nel marzo scorso per la costituzione di Toscana Pharma Valley , la prima rete di imprese in Toscana del settore farmaceutico . La Piattaforma di servizi logistico-digitali, in fase di costituzione all' interno dell' Interporto Vespucci a supporto delle attività connesse al progetto Toscana Pharma&Devices Valley. Fanno parte del network le imprese leader nel mondo farmaceutico e fortemente radicate nel territorio toscano: Molteni SpA, Kedrion SpA, Eli Lilly Italia SpA. GSK Vaccines Srl . « C' è un contesto quindi in cui si cerca di fare gruppo e di proporsi tutti insieme: La Regione Toscana , inoltre c' è l' impegno di RFI . Il ruolo di RFI è importante perchè vuole dire scaricare la merce e spedirla su ferrovia. Quindi noi, come Autorità di Sistema Portuale, stiamo seguendo questo filone. Insieme agli operatori interessati a entrare in questo settore». Un Working progress? « Sì, un working progress ma che è legato a un progetto complessivo. **Porto** e Interporto che lavorano insieme, RFI che magari investirà, sebbene già sta investendo nei collegamenti ferroviari a lunga percorrenza. Però se Gentile - ( ndr Maurizio Gentile amministratore delegato di Rete Ferroviaria Italiana) - ha preso un impegno per entrare nella società dell' Interporto e, se entrano non entrano per giocare , ma perchè interessa investire . Ieri c' è stata una riunione, presso l' Interporto, ha visto la presenza anche di RFI, era presente Gentile» . Con quale percentuale entrerebbe RFI nella società Interporto Vespucci SpA? « C' è in corso una trattativa. E' stato firmato un protocollo, perchè RFI voleva entrare e quindi stanno andando avanti le trattative con buone prospettive » . Si tratta del Protocollo sottoscritto per il collegamento ferroviario: **porto Livorno**, Interporto con corridoio Ten-T, per il finanziamento della progettazione del





## Corriere Marittimo

### Livorno

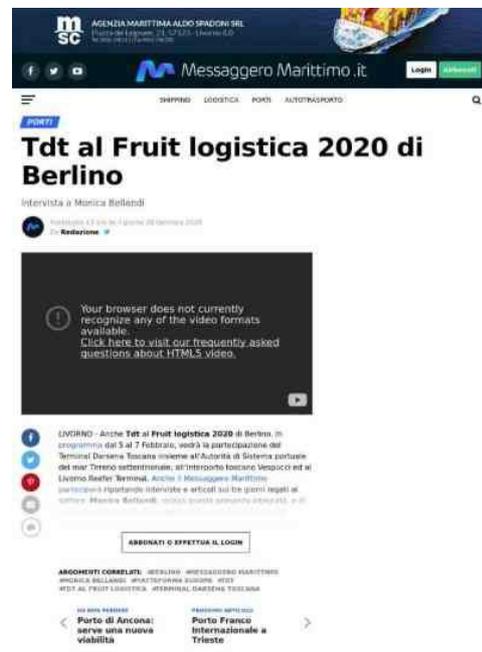
---

La catena del freddo è quindi un settore importante per il porto di Livorno? «Sicuramente sì, è importante». Può essere definita una nicchia di mercato? « Diciamo che è una nicchia di mercato, ma è importante. Funzionano meglio le nicchie, quando sono stabili, piuttosto che i traffici che fluttuano. Pertanto è un settore che si sta piano piano consolidando , ed è una buona cosa anche perchè se si riesce a usare porto e interporto in maniera strutturale, vuole dire che aumentano enormemente le aree a disposizione del porto di Livorno e le banchine si liberano subito». «Il problema è quello dei fondali - conclude Corsini - « quindi adesso dobbiamo fare la Darsena Europa ».

## Tdt al Fruit logistica 2020 di Berlino

Redazione

LIVORNO Anche Tdt al Fruit logistica 2020 di Berlino. In programma dal 5 al 7 Febbraio, vedrà la partecipazione del Terminal Darsena Toscana insieme all'Autorità di Sistema portuale del mar Tirreno settentrionale, all'Interporto toscano Vespucci ed al Livorno Reefer Terminal. Anche il Messaggero Marittimo parteciperà riportando interviste e articoli sui tre giorni legati al settore. Monica Bellandi, spiega questa presenza integrata, e di come sarà presentata l'eccellenza labronica della catena del freddo. Nell'intervista la Bellandi parla anche di futuro del Tdt, in attesa della Piattaforma Europa, garanzia del futuro di vita dello scalo, alla quale, dice, si deve arrivare preparati con alcune opere di adeguamento.



## Homo homini lupus?

LIVORNO Allora, proviamo a fare il punto, se ne siamo capaci. Sul caso dell'**AdSP** e dei vari imprenditori sotto accusa dalla Procura, c'è stato un nuovo stop-and-go. La prima udienza, quella di venerdì scorso dalla quale ci si attendeva una decisione se tutto veniva annullato o se si andava davvero sotto processo, si è limitata a far parlare le difese: poi tutto rinviato a venerdì 14 febbraio, perché le difese non hanno finito. Comprensibile, ma è ancora l'ennesimo rinvio. Vogliamo giocare? Proprio nel giorno di San Valentino, celebrazione dell'amore. Preferisco censurare i commenti di alcuni degli interessati. Si sa, da mesi con la spada di Damocle sulla testa, non fa piacere a nessuno lo stillicidio dei rinvii. C'è un altro problema: per il giorno 16 era stato fissato il prossimo Comitato di Gestione Portuale: il quale però è da qualche giorno orfano del rappresentante del Comune dopo le dimissioni di Beppe Batini. Il sindaco Luca Salvetti ha sulla scrivania mezza dozzina di nomi, ma è difficile capire se saprà sciogliere la riserva prima di allora. Ci sarà un comitato di sole tre rappresentanze (il comandante del porto può intervenire solo su casi di sua pertinenza che sono pochi)? Tutto lascia pensare che Stefano Corsini decida di rinviare ancora, aspettando Godot, cioè il sostituto di Batini. È un'ipotesi, prendetela come vi pare. Poi c'è il caso ex Trinseo: dove l'**AdSP** ha perso al TAR e si sta aspettando il Consiglio di Stato. Fino a metà marzo non è prevista risposta: così anche l'operazione pace portuale che il sindaco Salvetti, l'ammiraglio Tarzia, i più importanti imprenditori portuali livornesi (e una non indifferente fronda interna a palazzo Rosciano) aspettano di portare a termine. Sarà pace o messa sotto accusa di Corsini per i tanti (troppi?) ritardi di operazioni che si sperava fossero completate da tempo? I critici parlano di microtunnel, pianificazione aree ro/ro, bacini, porta Medicea, Bellana Corsini ha risposto di recente, anche su queste colonne, che a inchiodarlo sono più che altro le raffiche di ricorsi al TAR. E ha fatto capire (se non mi sbaglio: però potrei) anche certe scarse collaborazioni interne. Altro che San Valentino in porto! Siamo all'hobbesiano Homo homini lupus? Dove c'è solo una imprecisione: anche le donne dentro e fuori il palazzo ci stanno mettendo il loro impegno. Antonio Fulvi



### Via libera alla super-banchina Spazi raddoppiati per le merci

*Il Tar sblocca un appalto da 27 milioni per l'infrastruttura del porto. Pronta in 4 anni*

**ANCONA** Via libera del Tar, dopo quasi quattro anni di ricorsi incrociati, all'appalto da 27 milioni per la banchina 27, un'infrastruttura cruciale per il porto di **Ancona**, capace di raddoppiare la capacità di ormeggio e stoccaggio delle merci in container. I lavori per allungare fino a 700 metri la banchina rettilinea dovranno essere eseguiti in quattro anni. Lorenzo Sconocchini alle pagine 2 e 3.



## Porto, il Tar dà via libera Super-banchina in 4 anni

Respinto il ricorso di un concorrente contro l'aggiudicazione dell'appalto da 27 milioni alla Sales-Cmc I lavori erano bloccati dal 2016. Raddoppieranno gli spazi per l'ormeggio e lo stoccaggio dei container

LE INFRASTRUTTURE **ANCONA** Bene ha fatto l'Autorità portuale dell'Adriatico Centrale a cambiare in corsa il pool di imprese a cui assegnare i lavori per un'infrastruttura cruciale per il futuro del **porto** di **Ancona**, la banchina 27. Lo stabilisce una sentenza del Tar Marche, fresca di pubblicazione, che sblocca un'opera attesa da almeno vent'anni, respingendo il ricorso presentato dall'associazione temporanea di imprese formata da Mentucci Aldo Srl, Icam, Cme e Unieco contro il provvedimento con cui il 27 agosto scorso il presidente Rodolfo Giampieri aveva revocato l'aggiudicazione della gara per il primo stralcio dei lavori di completamente e funzionalizzazione della nuova banchina rettilinea e dei piazzali retrostanti (importo a base di gara di 34,6 milioni di euro più Iva). La delibera dell'Autorità portuale disponeva anche lo scorrimento della graduatoria di gara e il subentro nell'appalto della seconda classificata, l'Ati formata da Sales Spa e Cmc, che con un ribasso del 22,10% aveva presentato un'offerta economica di 27.207.471 euro più Iva. Saranno loro, se non interverranno altri ribaltoni al Consiglio di Stato, a realizzare un'opera che nel giro di quattro anni consentirà, insieme al completamento delle aree retrostanti, di raddoppiare la capacità di ormeggio e stoccaggio di merci in container nel **porto** di **Ancona**. La realizzazione della banchina 27, in prosecuzione della 26 già realizzata, consentirà infatti di realizzare una super-banchina rettilinea da quasi 700 metri, rispetto ai 350 attuali, e di aumentare del 50% la disponibilità delle aree retrostanti per lo stoccaggio delle merci liberando altri spazi per i container (dove potrebbero arrivare anche i binari della ferrovia) e aprendo scenari nuovi per il **porto** dorico. La controversia L'ultima sentenza del Tar s' inserisce in una controversia che dura da quattro anni con ricorsi incrociati alla giustizia amministrativa. La costituenda Ati guidata dall'impresa Mentucci Aldo di Senigallia s'era aggiudicata l'appalto nel 2016 e aveva resistito a due ricorsi amministrativi, prima al Tar Marche poi al Consiglio di Stato, presentati dall'Ati concorrente Sales-Cmc, entrambi respinti. Pareva fatta, ma poi in sede di verifica dei requisiti - l'iter con cui la stazione appaltante controlla che le aziende aggiudicatrici abbiano tutte le carte in regola per portare a termine i lavori - erano emerse riserve legate soprattutto alla presenza nell'associazione temporanea della coop reggiana Unieco, sottoposta dall'aprile 17 a liquidazione coatta amministrativa, procedura che comporta la decadenza della certificazione Soa, obbligatoria per gli appalti pubblici. Venendo meno con le difficoltà di Unieco una delle quattro imprese dell'Ati, l'unica per altro che secondo l'Ap dava determinate garanzie per lavorazioni nel settore ambientale, il presidente Giampieri aveva deciso ad agosto di annullare l'aggiudicazione definitiva. Lo confortava il parere dell'Autorità nazionale anticorruzione che definiva legittima la decisione di Api di non firmare il contratto con l'Ati Mentucci, ritenendo contrario alla legge, in quella fase avanzatissima della procedura, anche il subentro di un'altra ditta al posto di Unieco, come proposto dall'Ati aggiudicataria. Il gruppo di imprese guidato dalla srl senigalliese però aveva impugnato al Tar la delibera del presidente di Ap, chiedendone l'annullamento, oltre a un risarcimento danni di 650mila euro a carico dell'Autorità portuale, lamentando «un'inspiegabile dilatazione del procedimento di gara, durante il quale la stazione





## Corriere Adriatico

### Ancona e porti dell'Adriatico centrale

---

appaltante ha ad esempio impiegato circa un anno per concludere la fase di verifica di congruità dell' offerta». Ma pronunciandosi sull' udienza dell' 8 gennaio scorso, ieri il Tar Marche ha respinto sia la richiesta di annullare la revoca dell' aggiudicazione all' Ati Mentucci, sia la richiesta di risarcimento. La motivazione «La stazione appaltante - spiega il collegio del Tar Marche presieduto da Sergio Conti -, proprio in vista del perseguimento dell' interesse pubblico sottostante al sistema di aggiudicazione delle pubbliche commesse, ha l' obbligo di accertare che l' aggiudicatario conservi, fino alla stipula del contratto, i requisiti di ammissione e, in caso di esito negativo, di rimuovere l' aggiudicazione». L' annullamento di un appalto in sede di autotutela, come quello deciso dal presidente Giampieri ad agosto, sarebbe anzi «doveroso anche se l' appalto fosse stato interamente eseguito, ad esempio perché è intervenuta la consegna d' urgenza». Il Tar respinge anche la richiesta di risarcimento perché «se la procedura di gara ha richiesto tempi lunghi», ciò non è dovuto a «negligenza o malafede della stazione appaltante» Lorenzo Sconocchini Massimiliano Petrilli © RIPRODUZIONE RISERVATA.

## «Viabilità dissestata Risposte immediate»

Confartigianato incontra gli assessori Sediari e Manarini

I TRASPORTI ANCONA Servono «risposte immediate alla viabilità portuale in grande dissesto», un problema che tutti i giorni causa «danni ai mezzi e pericoli significativi per quanti lavorano e transitano nel porto». Lo sostiene Confartigianato Trasporti, che in un recente incontro sullo stato di avanzamento degli appalti con il vicesindaco Sediari e l'assessore ai Lavori pubblici Manarini ha sottolineato la necessità di «avviare tempestivamente i lavori e stringere i tempi sui progetti messi in campo». Ora più che mai il porto di Ancona ha bisogno di risposte sempre più urgenti in termini di viabilità, soprattutto dopo un anno di crescita record delle merci in container al porto di Ancona, passate nel 2019 da 1.135.549 a 1.253.197 tonnellate (+10%), di incremento dei passeggeri (1.189.441 sbarcati ad Ancona) e del boom dei crocieristi, passati dai 67.031 del 2018 a 100.109, con un +49%. I progetti avviati Nel summit tenuto in porto, sono intervenuti numerosi associati e diverso dirigenti di Confartigianato, per i Trasporti Elvio Marzocchi, il presidente territoriale di Ancona Paolo Longhi, il responsabile sviluppo economico della Luca Bocchino e Gilberto Gasparoni segretario di Confartigianato Trasporti. Si sta marcando a vista l'evoluzione dei progetti, da quello di ristrutturazione di via Mattei alla rotatoria sotto l'asse a sud, dalle vie di comunicazione interne all'Uscita a nord, dalla costruzione del sovrappasso davanti all'Ospedale di Torrette, al raddoppio della SS 16 Torrette-Falconara. Il tavolo tra enti «Chiediamo all'amministrazione comunale - sottolinea il Presidente territoriale Paolo Longhi - grande determinazione e la convocazione del tavolo coordinato dal sindaco e dalla Regione per monitorare il progresso dei progetti compreso quello della riprofilatura della costa a nord ed accoglie con favore la proposta del Sindaco di incontrare nuovamente il Ministro De Micheli per verificare i passi avanti compiuti». L'assessore Manarini si è fermato in particolare nell'illustrare il progetto di ristrutturazione di Via Mattei, per il quale è stato richiesto un mutuo di 1,2 milioni e con l'approvazione del bilancio avvenuta lunedì ora potrà essere avviata la gara di appalto, prevedendo tempi ragionevoli per il rifacimento. Entro marzo, tempo permettendo, saranno avviati i lavori di rifacimento della rotatoria sotto l'Asse a sud che ha richiesto un impegno per altri 200.000 euro. «Gli autotrasportatori presenti - si legge in una nota - hanno rivendicato la necessità che si intervenga anche sulle altre strade interne al porto anche queste tutte connesse con ulteriori stanziamenti, evidenziando la sosta selvaggia dei veicoli leggeri». L'impegno Il vicesindaco Sediari, assessore alle Attività produttive, ha assicurato che il «Comune sta dedicando grande attenzione al porto» e che sono stati fatti «sforzi importanti per affrontare le richieste della portualità, dall'autotrasporto, alla dipartimentistica, alla cantieristica e che il lavoro proseguirà per le grandi opere di collegamento con l'A14». Gasparoni di Confartigianato Trasporti nel concludere l'incontro ha rivendicato ancora una volta all'Autorità Portuale l'acquisizione oltre che dell'Area Bunge anche tutta la rete stradale che collega il sistema Porto, con tutti i suoi plessi commerciali, dall'ex Tubimar, all'ex scalo Marotti ed alle vie di collegamento in modo da garantirne anche la manutenzione, che non può essere lasciata solo al Comune. © RIPRODUZIONE RISERVATA.



# Avanti i secondi L' ok del tribunale al colosso Cmc

Subentra un' Ati con la coop ravennate Il segretario Ap: «Accolte le nostre tesi»

L' APPALTO ANCONA «La motivazione con cui il Tar spiega questa sentenza è puntuale sotto ogni profilo e condivisibile sia nel merito giuridico che nelle valutazioni amministrative, oltre a riconoscere l' assoluta correttezza delle decisioni effettuate dall' **Autorità portuale**». L' avvocato Matteo Paroli, segretario generale dell' **Autorità di sistema portuale** del mare Adriatico centrale, commenta così il verdetto dei giudici amministrativi che ora consente di far ripartire l' appalto per la prosecuzione della nuova banchina rettilinea, anche se c' è sempre la possibilità di un ricorso al Consiglio di Stato della Ati Mentucci. Al pool di imprese aggiudicatricie dell' appalto nel 2016, subentra ora l' Ati seconda classificata nella gara, composta da Sales Spa e Cmc. Proprio la presenza della Cooperativa muratori cementisti Ravenna, colosso delle costruzioni sottoposto dal giugno scorso a procedura di concordato in continuità, ha consigliato all' **Autorità portuale** di Ancona di muoversi per tempo, anche in attesa del verdetto del Tar, con una verifica dei requisiti per eseguire i lavori. È stata chiesta documentazione al tribunale fallimentare di Ravenna, che ha già risposto trasmettendo un' ordinanza che autorizza la Cmc a sottoscrivere il contratto d' appalto con l' Ap di Ancona. Ora l' **Autorità portuale** chiederà a Cmc un' integrazione delle documentazioni già fornite per la gara d' appalto, soprattutto su questioni amministrative relative al concordato in continuità. Tempo due settimane, anche questa integrazione dovrebbe essere fornita. Ma prima della stipula del contratto vero e proprio relativo ai lavori per la nuova banchina (durata prevista: 4 anni) è prevista dall' appalto una fase ulteriore di concessione demaniale di 7-8 mesi per la rimozione a sedimenti sabbiosi che si trovano nel sotto-banchina. Le imprese aggiudicatricie possono però proporre soluzioni migliorative che accorcino i tempi. I. s. © RIPRODUZIONE RISERVATA.



# Messaggero Marittimo

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

## Porto di Ancona: serve una nuova viabilità

*Confartigianato fa il punto con gli assessori Sediari e Manarini*

Massimo Belli

ANCONA Il porto di Ancona ha bisogno di una nuova viabilità per rispondere in maniera adeguata all'incremento dei traffici in ogni comparto merceologico. Come, ad esempio, la crescita record di merci in container passata nel 2019 da 1.135.549 a 1.253.197 tonnellate (+ 10%). Ma anche l'aumentato dei passeggeri: 1.189.441 quelli sbarcati ad Ancona (772.540 dalla Grecia); i crocieristi sfondano quota 100mila (dai 67.031 del 2018 a 100.109 del 2019; + 49%). Nel summit che si è tenuto al porto, Confartigianato Trasporti, con i propri associati, ha incontrato il vice sindaco Pierpaolo Sediari e l'assessore ai Lavori pubblici Paolo Manarini per valutare lo stato di avanzamento degli appalti. All'incontro sono intervenuti i dirigenti di Confartigianato, per i Trasporti Elvio Marzocchi, il presidente territoriale di Ancona Paolo Longhi, il responsabile sviluppo economico della Confartigianato Luca Bocchino e Gilberto Gasparoni segretario di Confartigianato Trasporti. Gasparoni nel sottolineare la necessità di dare risposte immediate alla viabilità portuale che è in grande dissesto e che tutti i giorni è causa di danni ai mezzi e pericoli significativi per quanti lavorano e transitano nel porto, ha sottolineato la necessità di avviare tempestivamente i lavori e stringere i tempi sui progetti messi in campo. Per questo Confartigianato Trasporti, sta marcando a vista l'evoluzione dei progetti, da quello di ristrutturazione della Via Mattei, della rotatoria sotto l'asse a sud, alle vie di comunicazione interne al porto, all'uscita a nord, alla costruzione del sovrappasso in prossimità dell'Ospedale di Torrette, al raddoppio della SS 16 Torrette Falconara. Confartigianato, sottolinea Longhi, chiede all'Amministrazione comunale grande determinazione e la convocazione del tavolo coordinato dal Sindaco e dalla Regione per monitorare il progresso dei progetti compreso quello della riprofilatura della costa a nord ed accoglie con favore la proposta del sindaco di incontrare nuovamente il ministro De Micheli per verificare i passi avanti compiuti. L'assessore Manarini si è soffermato in particolare nell'illustrare il progetto di ristrutturazione di Via Mattei, per il quale è stato richiesto un mutuo di 1,2 milioni di euro e dopo l'approvazione del bilancio potrà essere avviata la gara di appalto, prevedendo tempi ragionevoli per il rifacimento, mentre entro marzo, tempo permettendo, saranno avviati i lavori di rifacimento della rotatoria sotto l'Asse a sud che ha richiesto un impegno per altri 200.000 euro. Gli autotrasportatori presenti hanno rivendicato la necessità che si intervenga anche sulle altre strade interne al porto anche queste tutte sconesse con ulteriori stanziamenti, evidenziando la sosta selvaggia dei veicoli leggeri che intralcia continuamente la viabilità. Il vice sindaco ha affermato che il Comune sta dedicando grande attenzione al porto e che sono stati fatti sforzi importanti per affrontare le richieste della portualità, dall'autotrasporto, alla diportistica, alla cantieristica e che il lavoro proseguirà per le grandi opere di collegamento con l'A 14. Nel concludere l'incontro, Gasparoni ha rivendicato ancora una volta all'Autorità di Sistema portuale del Mare Adriatico centrale, l'acquisizione oltre che dell'Area Bunge anche tutta le rete stradale che collega il sistema porto, con tutti i suoi plessi commerciali, dall'ex Tubimar, all'ex scalo Marotti ed alle vie di collegamento in modo da garantirne anche la manutenzione, che non può essere lasciata solo al Comune. Gasparoni ha chiesto che il sindaco Mancinelli convochi subito dopo l'incontro con il Ministro il tavolo di concertazione con tutte le parti interessate dalle istituzioni





## Marche: incontro con governatore Contea di Spalato. Fondamentale lo sviluppo dei trasporti tra le due sponde dell' Adriatico

(FERPRESS) - Ancona, 28 GEN - Collegare le due sponde dell' Adriatico per rinsaldare i rapporti di amicizia, culturali ed economici tra le Marche e la Dalmazia. È stato il tema al centro dell' incontro istituzionale che si è svolto, a Palazzo Raffaello (Ancona), tra le delegazioni delle due realtà territoriali, guidate dal presidente Luca Ceriscioli e dal governatore della Contea di Spalato, Blazenko Boban. L' occasione era rappresentata dalle modalità di attuazione del Protocollo d' intesa firmato, ad Ancona, il 28 agosto 2019. Le Regioni Marche e Spalato Dalmata si sono impegnate a lavorare assieme per la promozione e la valorizzazione dei territori e delle tipicità. Si è trattato del terzo appuntamento organizzato a seguito della sottoscrizione dell' intesa, subito orientato alla concretezza degli argomenti in discussione, con assoluta la priorità dei collegamenti, anche in vista dei due appuntamenti in programma nel 2020: il 50ennale del gemellaggio tra Ancona e Spalato, il 20ennale della firma della Carta di Ancona che ha poi portato all' istituzione della Macroregione Adriatico Ionica. "I ragazzi croati hanno un quadro dell' Italia completamente diverso dalla mia generazione, quella prima dell' era di internet

- ha sottolineato il sindaco di Spalato, Andro Krstulovic Opara - Avevamo la possibilità di guardare la televisione italiana e di imparare questa bellissima lingua. Oggi le generazioni europee hanno l' inglese come lingua franca, hanno maggiori collegamenti e a minor costo con il resto dell' Europa, nonostante che la Croazia disti solo 140 chilometri dall' Italia. Il problema da affrontare, allora, è quello di migliorare i collegamenti per incentivare gli scambi giovanili. Le nostre università hanno qualcosa in più da offrire ai giovani. Croazia e Spalato non sono solo estate, turismo e spiagge. Dobbiamo offrire le opportunità affinché i giovani italiani e marchigiani conoscano meglio i dirimpettai e viceversa. Se si risolve il problema dei collegamenti, crescerà anche la collaborazione reciproca". Il protocollo siglato, ha ricordato il presidente Ceriscioli, "vuole sviluppare scambi culturali e di competenza, ma ha bisogno di collegamenti stabili per potersi attuare. Oggi è più facile, da Spalato, andare a Londra che venire in Ancona, oltretutto spendendo molto meno. È evidente che serve qualcosa che vada oltre i collegamenti stagionali, turistici e commerciali. Occorre orientare lo sguardo anche verso gli aeroporti delle Marche e di Spalato, puntare su compagnie di navigazione che allungano i periodi dei collegamenti marittimi tra le due sponde. La Macroregione rappresenta un' opportunità per intercettare le novità della prossima programmazione europea sul fronte della mobilità e dei trasporti". Anche per il governatore Blazenko Boban, "fondamentale è il tema dello sviluppo dei collegamenti e dei trasporti, se vogliamo realizzare reti culturali, sportive ed economiche che uniscano le visioni e le aspirazioni dei giovani dei due Paesi". La vicepresidente della Regione Marche, Anna Casini (assessore alle Infrastrutture), ha parlato delle connessioni come del "pilastro più importante su cui costruire progetti e strategie, come ci hanno insegnato gli antichi Romani che realizzavano subito le vie di comunicazione". All' incontro ha partecipato Pierluigi Coppola, ministero dei Trasporti e Infrastrutture, coordinatore del Pilastro 2 Eusair (Connettere le Regioni): "Le nostre iniziative messe in campo vedono pieno allineamento con le conclusioni odierne. Stiamo delineando un masterplan (documento di indirizzo strategico) per i trasporti, la mobilità e le infrastrutture di tutta la Macroregione. Una visione dei collegamenti che corrisponda alle esigenze dei territori e non cada dall' alto. Ci troviamo in un momento favorevole perché sta iniziando il nuovo settennato di programmazione 2021-2027 ma anche perché siamo all' inizio di una revisione delle reti dei collegamenti



multimodali europei. Crediamo che la strategia macroregionale possa offrire contributi concreti., in sintonia con quanto detto oggi". Hanno partecipato all' incontro l' assessore comunale di Ancona, Paolo Marasca;



## FerPress

### Ancona e porti dell'Adriatico centrale

---

il presidente dell' Autorità portuale del Mare Adriatico Centrale, **Rodolfo Giampieri**; l' ambasciatore Fabio Pigliapoco (segretariato permanente dell' Iniziativa Adriatico Ionica).

# La Gazzetta Marittima

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

## AdSP Adriatico Centrale, anno record

ANCONA Cresce il traffico dei passeggeri nel 2019 nel **Sistema Portuale dell'Adriatico Centrale**, che comprende i porti di Pesaro, Falconara Marittima, Ancona, San Benedetto del Tronto, Pescara e Ortona. Secondo il Rapporto statistico 2019 dell'**Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale**, presentato in una conferenza stampa nella sede AdSP di Ancona, i passeggeri salgono da 1.163.814 a 1.202.973 (+3,4%). È stabile il traffico complessivo delle merci, con 11.804.844 milioni di tonnellate. Ancona rimane scalo di riferimento del **Sistema Portuale** con quasi 11 milioni di tonnellate di merci e circa 1,2 milioni di passeggeri. Ortona rappresenta il principale scalo abruzzese per il traffico merci, con oltre 1 milione di tonnellate. Pesaro mantiene un traffico passeggeri e di crocieristi di nicchia, con oltre 12.500 passeggeri. \*Nel dettaglio, è record storico per il porto di Ancona che registra nel 2019 una positiva dinamica del traffico container e una leadership nel settore passeggeri rafforzata dal traffico delle crociere. Le merci nei contenitori passano da 1.135.549 tonnellate del 2018 a 1.252.197 tonnellate del 2019, record assoluto dello scalo con una crescita del +10%. Dinamica

fortemente positiva per le esportazioni a 711.707 tonnellate (+13%) dopo due anni consecutivi di flessione. Sale l'import che si attesta sulle 540.490 tonnellate (+7%). Segno evidente che lo scalo dorico è un porto al servizio delle imprese marchigiane, abruzzesi e delle regioni limitrofe le quali stanno vivendo una fase di ripresa sui mercati internazionali. Il numero dei TEUs movimentati (unità di misura dei container) passa dai 159.061 del 2018 ai 176.193 del 2019, con un aumento del +11%. Il traffico TEUs 2019 rappresenta il terzo miglior risultato assoluto dello scalo. Tutto questo è avvenuto con una riduzione del numero toccate delle navi portacontainers che, nel 2019, è stato di 354 (-17% rispetto al 2018 e -23% rispetto al 2016). Segnale dell'aumentata capacità di carico delle navi che, pur di maggiori dimensioni, possono accedere al porto di Ancona grazie alla messa in funzione nel 2015 della banchina 26 con relativi lavori di dragaggio. Un altro segno di una migliore razionalizzazione della catena logistica e gestione del traffico commerciale da parte degli armatori è la tendenza alla diminuzione della movimentazione di TEUs vuoti che scendono dal 27% dei precedenti periodi al 22% del 2019. Più che positivi i numeri delle merci solide alla rinfusa e general-cargo che crescono del +27% passando da 305.169 tonnellate del 2018 a 386.948 tonnellate del 2019. Fra le categorie merceologiche trainanti, c'è lo sbarco dell'alluminio per il fabbisogno delle imprese del territorio regionale. In lieve calo il traffico delle Autostrade del **Mare**, con il dato delle merci trasportate su nave traghetto che passa da 4.770.397 tonnellate del 2018 a 4.693.531 tonnellate del 2019 (-2%). Il 38% (circa 1,8 milioni di tonnellate) della merce che viaggia su tir e trailer è collettame, cioè merci di vario tipo trasportate insieme. Seguono i prodotti alimentari, bevande e tabacchi (1,12 milioni di tonnellate, il 24% del totale) e i prodotti dell'agricoltura (704 mila tonnellate, il 15% del totale). Il 78% del traffico merci trasportate su nave traghetto è diretto e/o proviene dai porti greci di Igoumenitsa e Patrasso, il 18% dall'Albania e il 4% dalla Croazia. Il totale del traffico merci nello scalo dorico è stabile fra il 2018 e il 2019, con un valore passato da 10,8 milioni di tonnellate a 10,7 milioni di tonnellate. Un dato che risente del -4% delle merci liquide, passato da 4.607.454 tonnellate del 2018 a 4.434.506 tonnellate del 2019, con una diminuzione in parte dovuta alla temporanea indisponibilità del pontile utilizzato dalla raffineria Api di Falconara Marittima per l'imbarco dei prodotti petroliferi. Le merci solide (rinfuse + traghetti + containers) ammontano a 6.332.676 tonnellate (+2% rispetto al 2018). \*I passeggeri transitati nel porto di Ancona sono stati 1.189.441 nel 2019, con una crescita del





## La Gazzetta Marittima

### Ancona e porti dell'Adriatico centrale

---

+3% sul 2018 quando erano 1.151.266. Del totale, 1.089.332 sono stati i passeggeri dei traghetti, dato in sintonia con quello del 2018. Stabile nel 2019 il numero dei passeggeri per la Grecia (772.540) e per la Croazia (218.499). In crescita il numero delle persone che sono transitate sulla direttrice per l'Albania: i passeggeri sono stati 98.155 rispetto ai 90.832 del 2018, con un aumento del +8%. Record di crescita per i passeggeri delle crociere nello scalo dorico. Nel 2019 sono stati 100.109 con un incremento del +49% sul 2018 quando erano 67.031. Un dato decisamente migliore rispetto alla media nazionale di traffico crocieristico dell'11,2% registrata dalla recente analisi sul 2019 di Ship2Shore.\*Cresce il numero totale dei passeggeri nel porto di Pesaro nel 2019. Sono state 12.561 le persone transitate nello scalo, con una crescita dell'8% sul numero dei passeggeri del 2018, che erano 11.631. Positivo l'andamento del traffico estivo per la Croazia, quando è attiva da aprile a settembre la linea passeggeri per raggiungere le spiagge croate di Lussino, isola di Rab e Novalja, con 11.660 passeggeri. Stabile il numero dei crocieristi (901 persone) che, a bordo delle navi Artemis e Arethusa della compagnia Grand Circle Cruise Line, hanno viaggiato sull'itinerario Venezia, Ravenna, Pesaro, Ortona, Termoli, Monopoli, Otranto e Roccella Ionica e che hanno potuto scoprire la bellezza del territorio pesarese, Urbino, San Marino e alle altre località di pregio anche naturalistico della provincia.\*Ammontano a 1.037.662 tonnellate le merci movimentate nel porto di Ortona, scalo a vocazione rinfusiera e general-cargo, con una lieve crescita del 2% sul 2018 quando le merci erano pari a 1.013.352 tonnellate. Del totale delle merci, esprimono dato più che positivo i prodotti petroliferi raffinati sbarcati (+10%). Andamento molto positivo per i cereali sbarcati che hanno superato le 270 mila tonnellate, in aumento del +19% rispetto al 2018. Continua anche la presenza dei crocieristi, con 971 transiti nel 2019, che arrivano a bordo delle navi Artemis e Arethusa, impegnate nell'itinerario che coinvolge anche il porto di Pesaro.\*Sicurezza, crescita e sostenibilità dichiara il presidente dell'AdSP Rodolfo Giampieri questo l'orizzonte su cui sta lavorando l'**Autorità** di **Sistema Portuale** in collaborazione con tutte le istituzioni di riferimento e gli operatori portuali. I dati sono molto positivi e confermano che i porti del **sistema** sono infrastrutture al servizio dell'economia. I numeri sono molto interessanti e in crescita, sia dal punto di vista delle merci sia dei passeggeri. Per il porto di Ancona, ha sottolineato Giampieri, si è raggiunto il record assoluto di traffico delle merci nei container, con una crescita delle esportazioni del 13% e delle importazioni del 7%. Abbiamo la conferma dell'importanza di Ancona come porto passeggeri al centro dell'**Adriatico** e della Macroregione **Adriatico** Ionica, con quasi 1,2 milioni di passeggeri, e soprattutto del rilievo dello scalo a livello di crocieristi con una crescita del 49%, un forte segnale e un forte sostegno al turismo. Il nostro obiettivo 2020 è essere ancora più competitivi e sostenibili.\*Il mondo del lavoro **portuale** ha detto a sua volta Matteo Paroli, segretario generale dell'AdSP sta andando decisamente verso professionalità specializzate, con i porti che offrono sempre più occupazione di qualità. La totalità delle imprese portuali, sia ad Ancona sia ad Ortona, sta investendo sia sotto il profilo dei mezzi operativi sia nel campo degli organici e delle competenze professionali. Su questa linea, l'**Autorità** di **Sistema Portuale** sta approfondendo queste esigenze di specializzazione nell'ambito dello studio del Piano di fabbisogno dell'organico dei porti di **sistema** che è in corso di costante evoluzione e che ha lo scopo di assistere e affiancare le aziende nel campo della formazione del personale.\*L'attività svolta dalle Capitanerie di Porto Guardia Costiera nei porti dell'**Autorità** di **Sistema Portuale** dell'**Adriatico Centrale** ha concluso il contrammiraglio Enrico Moretti direttore marittimo delle Marche ha assicurato la sicurezza e la regolarità dei traffici marittimi. Nel 2019 molto intensa è stata l'attività del Corpo riferita agli aspetti di sicurezza **portuale**, alcuni dei quali sono stati assicurati anche mediante l'emanazione di specifiche ordinanze, fra tutte piace ricordare quella che istituisce nuovi schemi di separazione del traffico navale in entrata/uscita dal porto dorico. Fra gli interventi, ha aggiunto il contrammiraglio, piace evidenziare l'attività di controllo sul rispetto della normativa in materia di emissioni in atmosfera da parte delle navi ormeggiate in porto, e ciò sia per verificare il rispetto della normativa vigente sia, da parte delle compagnie di

navigazione che lo avevano sottoscritto, dell'accordo volontario denominato Ancona Blu Agreement. L'incontro si è concluso con l'intervento dell'assessore comunale al porto di Ancona Ida Simonella.

---



**«E' sbagliato tassare i porti»**

*La direttiva europea sul pagamento dell' Ires, Tedesco chiede al Governo di opporsi Per il sindaco «la privatizzazione sarebbe un salto nel buio per imprese e lavoratori»*

LA NORMATIVA Bruxelles vuol far pagare le tasse ai porti italiani considerando le Authority al pari di imprese private e non come enti dello Stato, ma il sindaco Ernesto Tedesco non ci sta e lancia un appello ai piani alti: «Il Governo difenda i porti italiani». «Il 10 gennaio scorso sulla Gazzetta europea afferma il primo cittadino - è comparsa la lettera con la quale il commissario alla concorrenza Margrethe Vestager chiede all' Italia di riscuotere l' Ires dalle **Autorità di sistema portuale**. Sostanzialmente, lo Stato dovrebbe tassare al 24% l' attività di enti pubblici: un' idea che si commenta da sé. Il Governo ha però pochi giorni ancora per rispondere e riteniamo che debba farlo in maniera netta, difendendo gli interessi nazionali, dei nostri porti, delle imprese e dei lavoratori, in questa come in altre occasioni». In sostanza l' Unione europea accusa i porti italiani di non aver mai pagato le tasse con la conseguenza di aver fatto concorrenza sleale alle altre banchine europee e per lo Stato italiano di aver rinunciato a una parte di entrate. Una diatriba che va avanti dal 2013, con l' Italia che non è riuscita a convincere Bruxelles che le **Autorità** portuali non svolgono attività economica, ma rilasciano concessioni e autorizzazioni per conto dello Stato per cui di fatto amministrano i beni demaniali. Quindi lo Stato dovrebbe pagare le tasse a se stesso. «Sulla portualità - prosegue Tedesco, che come consigliere nazionale si attiverà anche con l' Anci - che per un Paese come l' Italia rappresenta l' ossatura dell' economia nazionale, non si possono più registrare scivoloni, come accaduto per la privatizzazione degli scali strategici avvenuta in Grecia. Le città portuali non possono essere escluse da tali processi: una privatizzazione imposta dall' alto porrebbe le nostre imprese e i nostri lavoratori davanti a un salto nel buio, senza alcuna rete di protezione. Processi come questi vanno sottoposti alla sovranità del popolo. In tal senso sono certo che anche a Civitavecchia, dopo la risoluzione della cosiddetta guerra sul traffico della frutta, si verificherà una forte mobilitazione affinché le strutture portuali non debbano correre un pericolo ancora maggiore». Cristina Gazzellini © RIPRODUZIONE RISERVATA.



## La Provincia di Civitavecchia

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

### Tedesco: "I Porti non si tassano, il Governo si opponga al Commissario Ue"

Il Sindaco Promette: "Interesserò anche l' Anci" Pubblicato il 28 Gennaio 2020  
 CIVITAVECCHIA - «Il Governo difenda i porti italiani». Questo il tenore dell' appello che il sindaco Ernesto Tedesco ha lanciato in merito alla volontà della Commissione europea di imporre la tassazione alle 15 **Autorità di sistema** portuali dislocate sul territorio nazionale. «Il 10 gennaio scorso - spiega Tedesco - sulla Gazzetta europea è comparsa la lettera con la quale il commissario alla concorrenza Margrethe Vestager chiede all' Italia di riscuotere l' Ires dalle **Autorità di sistema portuale**. Sostanzialmente, lo Stato dovrebbe tassare al 24% l' attività di enti pubblici: una idea che si commenta da sé. Il Governo ha però pochi giorni ancora per rispondere e riteniamo che debba farlo in maniera netta, difendendo gli interessi nazionali, dei nostri porti, delle imprese e dei lavoratori, in questa come in altre occasioni. È il caso ad esempio - continua il Sindaco - della ipotesi, emersa in questi giorni, sulla cosiddetta spending review inserita nell' ultima legge di bilancio, destinato ad indebolire il **sistema** marittimo italiano proprio nel momento in cui sarebbe bene prevedere investimenti infrastrutturali». Sulla portualità, per Tedesco, l' Italia non può più fare errori «come accaduto per la privatizzazione degli scali strategici avvenuta in Grecia. Mi attiverò - promette - pertanto affinché anche l' Anci, nel mio ruolo di consigliere nazionale dell' Associazione dei Comuni, si faccia portatrice, presso i massimi livelli istituzionali, di politiche più attente all' economia del mare nel suo complesso e dei porti in particolare». Processi da cui le città portuali non possono essere escluse. «Una privatizzazione imposta dall' alto porrebbe le nostre imprese e i nostri lavoratori davanti ad un salto nel buio, senza alcuna rete di protezione. Processi come questi - tuona Tedesco - vanno sottoposti alla valutazione democratica dei territori che coinvolgono. Sono certo che anche a Civitavecchia, dopo la risoluzione della cosiddetta "guerra" sul traffico della frutta, si verificherà una forte mobilitazione affinché le strutture portuali non debbano correre un pericolo ancora maggiore». Condividi.



## **Trasporto turisti: «Revocare la concessione a Port Mobility»**

LA DISPUTA Non c'è pace nello scalo per quanto riguarda il servizio di navettamento. La società Medov è infatti tornata a chiedere all' **Autorità portuale** la revoca della concessione a Port Mobility. E lo ha fatto alcuni giorni fa con una lettera di diffida indirizzata tra gli altri al ministero dei Trasporti, all' Anac, alla Polmare e alla Capitaneria, oltre che alla stessa Authority e al Comune nelle persone del sindaco Ernesto Tedesco e del vice sindaco Massimiliano Grasso. La nota della società di trasporti che fa capo a Massimo Mensurati prende spunto da una precedente diffida che era stata inviata lo scorso 20 novembre agli uffici di Molo Vespucci. «Con tale comunicazione si legge Medov diffidava l' Adsp a far cessare lo svolgimento contra legem del servizio di navettamento da parte di Port Mobility, e pertanto a concludere entro il termine di 30 giorni la procedura di decadenza della concessione di Port Mobility per ripristinare la situazione di legalità nel porto, rimuovendo ogni servizio da parte di società private e procedendo al bando di gara per l' affidamento dei servizi di propria competenza. In mancanza prosegue la nota dove si manifestava anche l' intenzione di ricorrere in tutte le sedi competenti - Medov avrebbe ritenuto Molo Vespucci responsabile per i danni derivanti dall' illegittimo svolgimento del servizio navettamento da parte di Port Mobility». Medov nella nota del 20 novembre si riservava inoltre di presentare esposto per danno erariale alla procura della Corte dei Conti. Il 19 dicembre era arrivata la risposta dell' Authority nella quale l' ente diceva di aver diffidato Port Mobility a comunicare gli esiti dell' aggiudicazione della procedura del navettamento entro il 10 gennaio 2020 e che decorso questo termine avrebbe provveduto a comunicare la conclusione del procedimento avviato nei termini di revoca del servizio. «A oggi prosegue la nuova diffida di Medov - non risulta pubblicata alcuna comunicazione. Per questo si diffida ancora Adsp a dare seguito a quanto da essa stessa stabilito. In caso di mancata conclusione della procedura, a definire finalmente il procedimento di revoca del servizio di navettamento». Se entro il 30 gennaio non arriveranno dunque da Molo Vespucci notizie sulla gara del navettamento, Medov procederà a nuove azioni legali contro l' ente per non aver «garantito all' interno dello scalo il regime di concorrenzialità». Cristina Gazzellini © RIPRODUZIONE RISERVATA.



## Luciani e guerra a Civitavecchia: pace sociale e più contenitori

Il presidente della Compagnia Portuale Civitavecchia, Enrico Luciani ci ha invitato a una lunga nota dopo la sentenza del TAR Lazio sulla guerra delle banane. Eccone il testo. La sentenza emessa dal Tribunale Amministrativo sulla cosiddetta guerra delle banane è un atto storico per la portualità italiana. Oltre a dirimere la materia del contendere tra il concessionario RTC e l'impresa CFFT, i giudici amministrativi, infatti, ribadiscono e difendono l'essenza stessa della Legge n. 84/94. Lo Stato italiano ha finalmente scritto la parola fine alle troppe interpretazioni dannose e fantasiose che alcuni stakeholders hanno dato alla Legge stessa, e ha ribadito come il modello portuale italiano sia un sistema costituito da attori differenti che non devono prevalere gli uni sugli altri ma che insieme, ognuno per le proprie caratteristiche, devono concorrere al successo del medesimo sistema. Un sistema creato e formato dalle imprese portuali (art. 16), dai concessionari (art. 18), dal Pool di manodopera (art. 17) e dagli Armatori. Per Civitavecchia, inoltre, viene difeso giuridicamente il modello del nostro Porto, uno dei pochi ad avere ancora banchine pubbliche, un modello vincente che è riuscito a sopravvivere a crisi economico-finanziarie globali e al costante venir meno dei traffici. Ora però è giunto il momento di guardare avanti. Questa decisione dovrebbe obbligare, o perlomeno consigliare, il Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale M.T.C.S, Francesco Maria Di Majo, a chiamare gli attori in causa e mettere fine a questa annosa diatriba. L'attuale Governance Portuale laziale, fortificata da questi ineccepibili elementi giuridici, deve urgentemente cominciare a dare risposte concrete al Porto ed alla città, assumendosi inoltre le proprie responsabilità ed evitare che qualche pedina esterna faccia scaturire nuovi conflitti in un porto dove la crisi è ormai visibile a occhio nudo e la stessa Compagnia Portuale è parecchie giornate lavorate indietro rispetto al normale. Serve una pace sociale duratura per mantenere i traffici esistenti ed essere in grado di attrarne di nuovi. Una pace sociale necessaria per riequilibrare le componenti dei traffici tra merci, passeggeri e crociere e settore energetico. Che consenta soprattutto, e finalmente, allo scalo marittimo di movimentare un numero di containers quantomeno accettabile e non più risibile come quello attuale. D'ora in poi, chi vuole continuare a fare la guerra se ne assume la responsabilità, noi, d'altro canto siamo pronti come sempre a difendere l'interesse generale e pubblico del Porto, dando anche voce a tutti i disoccupati civitavecchiesi che vedono nello sviluppo dello scalo marittimo l'unica speranza di un futuro migliore e dignitoso. È arrivato infine il momento che il presidente dell'AdSP convochi gli stati generali del Porto al fine di dare vita ad un Patto per il lavoro tra tutti gli operatori, e che consenta inoltre di creare una carta dei servizi che renda appetibile il nostro porto. Non vogliamo più essere il porto di Roma solo su vecchie brochure scolorite. Vogliamo finalmente diventare ciò che per natura dovremmo essere, e cioè il vero gateway delle merci in entrata ed uscita dalla Capitale e da tutta l'Italia centrale. Enrico Luciani



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

## Il Sannio

### Napoli

# Il Comune vuole impedire la chiusura del polo partenopeo

## Tirrenia si inasprisce la vertenza

L'Assessore alle Politiche Sociali e al Lavoro Monica Buonanno ha incontrato le rappresentanze sindacali Filt Cigl Amedeo D' Alessio e Vita Convertino, Uil Trasporti Antonio Aniello, e Fit Cisl Raffaele Formisano che seguono la vertenza Cin Tirrenia Napoli, esplosa nelle ultime ore. "Ci preoccupa la paventata chiusura della storica sede di Napoli della Tirrenia - commenta l'Assessore- e, per questo motivo, a nome di tutta l'Amministrazione Comunale, esprimo la solidarietà e il nostro appoggio incondizionato ai lavoratori. Qui il porto e il mare sono simbolici: per una città come Napoli, capitale del Mezzogiorno, è assurdo pensare che si agisca in modo tale da mettere in pericolo 60 posti di lavoro proprio in questo comparto, andando ad incidere negativamente sulla vita dei lavoratori, sullo sviluppo locale e su una tradizionale storia di armatori, producendo di fatto un impoverimento del tessuto lavorativo e produttivo. E ci sembra ancora più assurdo che l'unica compagnia che gode attualmente di sovvenzionamenti statali per i collegamenti marittimi verso le grandi isole voglia costringere 60 famiglie al trasferimento o, nel peggiore dei casi, all'esubero e al licenziamento. Il Comune vuole mettere bene in chiaro il suo ruolo di accompagnamento e sostegno alla vertenza - spiega la Buonanno - dando voce non solo ai lavoratori che si trovano a vivere questa incresciosa situazione ma andando oltre: vogliamo agire nella tutela dei posti di lavoro nel loro complesso, perchè parliamo di un'azienda storica di Napoli e del comparto del trasporto marittimo, e su questo non si scherza!".



# Napoli Village

## Napoli

### Assessore Buonanno: "Vertenza Tirrenia, l'Amministrazione dalla parte dei lavoratori"

NAPOLI - L'Assessore alle Politiche Sociali e al Lavoro Monica Buonanno ha incontrato le rappresentanze sindacali FILT CGIL Amedeo D' Alessio e Vita Convertino, UIL TRASPORTI Antonio Aniello, e FIT Cisl Raffaele Formisano che seguono la vertenza CIN TIRRENIA NAPOLI, esplosa nelle ultime ore. 'Ci preoccupa la paventata chiusura della storica sede di Napoli della Tirrenia' - commenta l'Assessore- ' e, per questo motivo, a nome di tutta l'Amministrazione Comunale, esprimo la solidarietà e il nostro appoggio incondizionato ai lavoratori. Qui il **porto** e il mare sono simbolici: per una città come Napoli, capitale del Mezzogiorno, è assurdo pensare che si agisca in modo tale da mettere in pericolo 60 posti di lavoro proprio in questo comparto, andando ad incidere negativamente sulla vita dei lavoratori, sullo sviluppo locale e su una tradizionale storia di armatori, producendo di fatto un impoverimento del tessuto lavorativo e produttivo. E ci sembra ancora più assurdo che l' unica compagnia che gode attualmente di sovvenzionamenti statali per i collegamenti marittimi verso le grandi isole voglia costringere 60 famiglie al trasferimento o, nel peggiore dei casi, all' esubero e al licenziamento. Il Comune vuole mettere bene in chiaro il suo ruolo di accompagnamento e sostegno alla vertenza - spiega la Buonanno - dando voce non solo ai lavoratori che si trovano a vivere questa incresciosa situazione ma andando oltre: vogliamo agire nella tutela dei posti di lavoro nel loro complesso, perchè parliamo di un' azienda storica di Napoli e del comparto del trasporto marittimo, e su questo non si scherza! Voglio quindi dire - conclude l'Assessore Buonanno - che i lavoratori non sono soli, dietro di loro c'è un' intera città: con le OO.SS che seguono passo passo la vertenza abbiamo condiviso l'urgenza di intervenire e di chiedere nelle prossime ore un incontro al Ministero del Lavoro e a quello dei Trasporti, affinché sia fatta luce e chiarezza su questa pagina amara dell'imprenditoria napoletana'.



## ZES Campania, roadshow di UniCredit in Germania per presentare le opportunità.

Si è svolta a Monaco di Baviera, presso la sede di HVB, la presentazione delle Zone Economiche Speciali italiane. Dopo la tappa in Austria, che si è tenuta lo scorso giugno a Vienna, prosegue quindi in Germania il Roadshow internazionale che UniCredit ha predisposto per illustrare le misure e i vantaggi previsti dalle ZES. Le Zone Economiche Speciali, istituite con Decreto legge del 20 giugno 2017, sono finalizzate a favorire la creazione di condizioni più favorevoli in termini economici, finanziari e amministrativi, che consentano lo sviluppo delle iniziative imprenditoriali in alcune aree del Paese. La norma è destinata a Sicilia, Calabria, Basilicata, Puglia, Campania, Sardegna, Abruzzo e Molise. Sono stati 30 gli imprenditori tedeschi intervenuti all' incontro organizzato da UniCredit, tutti potenzialmente interessati ad investire nelle regioni del Mezzogiorno, a cui sono stati illustrati i vantaggi previsti dalla misura. Le imprese insediate nelle ZES, infatti, sono soggette ad un sistema differenziato di regole e opportunità, beneficiando di una combinazione integrata di contributi e incentivi finanziari, di misure fiscali, di procedure autorizzative semplificate e di sostegno alla ricerca, all' innovazione ed al trasferimento tecnologico. ' Le ZES costituiscono per il Sud del Paese una importante misura di incentivazione della crescita, come già avvenuto anche in altre nazioni europee - ha affermato Andrea Casini, Co-Ceo Commercial Banking Italy di UniCredit - cercare di attrarre i grandi investimenti delle imprese nelle aree ZES può infatti costituire un volano per promuovere un nuovo sviluppo delle regioni del Mezzogiorno, a vantaggio di tutto il Paese. UniCredit mette a disposizione del territorio la rete internazionale, con banche leader in 14 mercati strategici e una importante presenza operativa in altri 18 Paesi in tutto il mondo, proprio con l' obiettivo di favorire l' afflusso di investimenti, che è oggi fondamentale per promuovere uno sviluppo duraturo e sostenibile nel tempo. Proprio per questo abbiamo anche messo a disposizione un plafond di 1 miliardo di euro a favore delle imprese che vogliono investire nelle ZES, partendo dalla Sicilia, con l' obiettivo di estendere l' iniziativa anche alle altre ZES già operative' L' iniziativa di UniCredit ha visto il coinvolgimento delle strutture delle Region Sud e Sicilia di UniCredit, guidate rispettivamente da Annalisa Areni e da Salvatore Malandrino . L' incontro ha visto i saluti di benvenuto di Holger Frank , Head of UniCredit International Center Germany, di Alessandro Paoli , Head of UniCredit International Center Italy e di Enrico De Agostini , Console generale d' Italia a Monaco di Baviera. Successivamente Alexander Angerer , Team Leader International Business Development della Camera di Commercio italo-tedesca, ha illustrato lo stato delle prospettive economiche e delle relazioni d' affari italo-tedesche. Luigi Traettino , Presidente di Confindustria Caserta e componente del Comitato di Indirizzo della ZES Campania, ha illustrato le opportunità per investire nella regione, mentre Flora Albano, Responsabile Ufficio Politiche Comunitarie dell' **Autorità Portuale** Sicilia Occidentale e Massimo Scatà, Responsabile Affari Generali dell' **Autorità Portuale** Sicilia Orientale, hanno presentato le opportunità della ZES Sicilia. Ha concluso i lavori Ferdinando Natali , Responsabile Corporate Sud e Sicilia di UniCredit, che ha parlato dei servizi messi a disposizione da UniCredit per gli imprenditori interessati a cogliere le opportunità delle ZES del Sud.

The screenshot shows a news article from the 'Gazzetta di Napoli' website. The main headline is 'ZES Campania, roadshow di UniCredit in Germania per presentare le opportunità.' Below the headline is a photograph of a presentation slide with the UniCredit logo and the text 'ZES Campania, roadshow di UniCredit in Germania per presentare le opportunità.' To the right of the article is a sidebar with social media sharing icons (Facebook, Twitter, LinkedIn, YouTube, Instagram) and an advertisement for 'FacileFareWeb' which promotes creating a professional website with domain, e-commerce, and booking included for €9.

## Nasce il porto turistico

*Pronto anche il piano per la realizzazione di un centinaio di alloggi*

Riqualificazione molo San Cataldo e annessa costruzione del porto turistico, tutto è pronto per la creazione del tavolo tecnico che definirà le linee guida della progettazione dell'intervento. Nello specifico, il progetto riguarda la realizzazione di una nuova banchina necessaria per l'arrivo a Bari di tre pattugliatori e dei relativi equipaggi, ma anche di oltre un centinaio di alloggi da destinare al personale e degli annessi servizi definiti dalla Capitaneria di Porto e dall'Autorità di sistema portuale di Bari, con cui il Comune ha stipulato un accordo di collaborazione. Nel complesso la nuova infrastruttura permetterà al Comune, nella stessa area, di attrezzare i servizi per un porto turistico destinato a imbarcazioni da diporto superiori ai 12 metri. Ieri l'incontro operativo con il sindaco Antonio Decaro, il direttore della ripartizione Urbanistica, Pompeo Colacicco e il contrammiraglio Giuseppe Meli, proprio per accelerare l'iter dell'intervento finanziato con fondi ministeriali per un importo di 36 milioni di euro già disponibili in favore dell'Autorità portuale, che tra l'altro si è impegnata ad assumere la funzione di stazione appaltante per la progettazione, direzione lavori, misura, contabilità delle opere e collaudo finale, mentre in capo al Comune sarà il compito di facilitare il percorso amministrativo per la realizzazione degli interventi. La riunione si è rivelata utile ad avviare la discussione sulla progettazione dei vari insediamenti che riguardano differenti funzioni, tra cui le nuove banchine e gli edifici dedicati ai servizi accessori all'attività della Capitaneria e agli alloggi del personale che a Bari troverà sede, più l'attracco turistico per le navi da diporto voluto dall'amministrazione comunale. Già nelle scorse settimane la giunta comunale aveva approvato una delibera con cui si sanciva la volontà dell'amministrazione comunale, d'intesa con l'Autorità portuale, di variare il piano regolatore dell'area portuale al fine di realizzare all'interno del porto del capoluogo una serie di nuovi spazi a servizio della Capitaneria che li ha deciso di localizzare la nuova infrastruttura con i relativi servizi. localizzare all'interno del molo San Cataldo l'attracco turistico per le grandi barche, con la possibilità di avere in quell'area nuovi servizi e attività dedicati ad un settore turistico che negli anni ha incontrato non poche difficoltà a svilupparsi - aggiunge -. Fino ad ora, infatti, i grandi yacht sono stati costretti ad attraccare fuori città proprio a causa dell'assenza di un porto turistico capace di accoglierli, sia per dimensioni sia per servizi. Con questo progetto si prevede la possibilità di ospitare fino a 261 barche, con ricadute economiche e sociali di notevole impatto per l'area della Fiera del Levante». «Definiremo, quindi, nell'ambito delle prime riunioni del tavolo tecnico costituitosi oggi, le caratteristiche e la localizzazione anche dei nuovi spazi necessari alle attività previste dal progetto della Capitaneria di Porto, che però devono integrarsi nel contesto urbano e creare osmosi tra il porto e il resto della città. Come Comune, abbiamo chiesto di condividere le fasi della progettazione in modo da evitare interventi decontestualizzati dal sistema urbano. Come d'intesa, la gara d'appalto per la realizzazione delle opere di difesa sarà gestita dall'Autorità di sistema portuale in accordo con la Guardia costiera nazionale e la Capitaneria di porto, mentre in una fase successiva sarà l'amministrazione comunale, sempre d'intesa con l'Autorità di sistema portuale, a bandire una gara per la realizzazione e la gestione del porto turistico», conclude.





# La Gazzetta del Mezzogiorno

Bari

---

[n. perch.]

A San Cataldo

## Porto turistico, resta il nodo delle palazzine per i militari

di Gabriella De Matteis Da una parte c'è il progetto della Capitaneria di **porto** che prevede la costruzione di due palazzine, dall'altra la posizione del Comune ribadita dal sindaco Antonio Decaro. I a pagina 5.



Il progetto

### San Cataldo, il nodo palazzine dei militari per il porto turistico

*Il sindaco Decaro ha incontrato la Capitaneria sulla vicenda legata ai due edifici da 33 mila cubi per il personale che opererà sui nuovi pattugliatori: volumi da spalmare per evitare un impatto devastante*

di Gabriella De Matteis Da una parte c'è il progetto della Capitaneria di **porto** che prevede la costruzione di due palazzine, dall'altra la posizione del Comune. Che con il sindaco Antonio Decaro ha chiarito: «Le attività previste devono integrarsi nel contesto urbano e creare osmosi fra il **porto** e il resto della città». Il piano che porterà alla realizzazione del **porto** turistico di San Cataldo e nello stesso tempo a un ampliamento della banchina che possa consentire l'attracco di tre grossi pattugliatori è stato al centro della prima riunione del tavolo tecnico al quale hanno partecipato, fra gli altri, lo stesso sindaco Decaro e il direttore della ripartizione Urbanistica, il contrammiraglio Giuseppe Meli. Al centro della discussione il progetto che già per il prossimo anno potrebbe essere cantierizzato: la realizzazione del **porto** turistico di San Cataldo, che comprenderà 270 posti per imbarcazioni da 12 metri e otto per mega yacht dai 25 ai 100 metri. Il piano che è stato già finanziato è molto più ampio, però, e prevede anche il potenziamento della banchina per consentire l'ormeggio di tre imponenti pattugliatori della guardia costiera. L'impiego di mezzi lunghi 100 metri porterà a Bari più di 200 militari, soltanto come componenti dell'equipaggio, e per questo richiederà la realizzazione di due palazzine. Un passaggio non di poco conto. Secondo il progetto originario, sulla banchina del molo di San Cataldo saranno realizzati tre ormeggi di 400 metri destinati ai pattugliatori della guardia costiera. Sui nuovi piazzali, questo almeno è il piano della Capitaneria di **porto**, dovrebbero essere costruite due palazzine, la prima con 46 alloggi e la seconda con 97, per un intervento stimato dalla Capitaneria in 33 mila metri cubi. I due edifici avranno un'altezza di 12 metri. L'amministrazione comunale, che a dicembre aveva espresso parere favorevole alla variante al piano regolatore del **porto**, aveva chiesto un approfondimento proprio sull'aspetto del progetto riguardante la costruzione delle due palazzine. E proprio questo passaggio è stato al centro della riunione. Il sindaco Decaro, di fatto, ha auspicato una soluzione condivisa. «Come Comune - ha spiegato il primo cittadino - abbiamo chiesto di condividere le fasi della progettazione, in modo da evitare interventi decontestualizzati dal sistema urbano». Come dire: la localizzazione dei due edifici non è scontata. E dovrà essere il frutto di una intesa. Appare poco probabile che le due palazzine possano sorgere sul molo San Cataldo (l'impatto non sarebbe di poco conto): più percorribile, invece, l'ipotesi di spalmare la volumetria in altre parti del **porto**. Il tavolo tecnico è stato quindi aggiornato, ma è stata comunque una riunione importante per fare il punto sul progetto che porterà a Bari un'opera attesa da anni. La superficie delle nuove banchine che saranno utilizzate per i tre grossi pattugliatori si estende su 32 mila metri quadrati. L'approdo turistico riguarderà invece una superficie per le nuove banchine di 18 mila metri quadrati. «Finalmente sta prendendo corpo l'idea di realizzare all'interno del molo San Cataldo l'attracco turistico per le grandi barche, con la possibilità di avere in quell'area nuovi servizi e attività dedicati a un settore turistico che ha incontrato non poche difficoltà a svilupparsi», ha spiegato il primo cittadino. Quando l'intesa con il Comune sarà formalizzata, le carte del progetto saranno trasmesse al Consiglio superiore dei lavori pubblici.





# La Repubblica (ed. Bari)

Bari

---

© RIPRODUZIONE RISERVATA

La realizzazione dei nuovi ormeggi e del porto turistico nell' area di San Cataldo

## Al via la fase di concertazione con la Capitaneria di Porto e l' Autorità di sistema portuale

Il sindaco Antonio Decaro ha partecipato ieri a un incontro operativo con il direttore della ripartizione Urbanistica e il Contrammiraglio Giuseppe Meli per avviare il tavolo tecnico che definirà le linee guida della progettazione dell' intervento di sistemazione e valorizzazione del molo San Cataldo, che ospiterà il **Porto** turistico e gli annessi servizi definiti dalla Capitaneria di **Porto** e dall' Autorità di sistema portuale di **Bari**, con cui il Comune ha stipulato un accordo di collaborazione. Nello specifico, il progetto riguarda la realizzazione di una nuova banchina necessaria per l' arrivo a **Bari** di tre pattugliatori e dei relativi equipaggi. Questa nuova infrastruttura permetterà al Comune, nella stessa area, di attrezzare i servizi per un **porto** turistico destinato a imbarcazioni da diporto superiori ai 12 metri. Già nelle scorse settimane la giunta comunale aveva approvato una delibera con cui si sanciva la volontà dell' amministrazione comunale, d' intesa con l' Autorità portuale, di variare il piano regolatore dell' area portuale al fine di realizzare all' interno del **porto** di **Bari** una serie di nuovi spazi a servizio della Capitaneria che lì ha deciso di localizzare la nuova infrastruttura con i relativi servizi. L' incontro è stato utile ad avviare la discussione sulla progettazione dei vari interventi che riguardano differenti funzioni, tra cui le nuove banchine e gli edifici dedicati ai servizi accessori all' attività della Capitaneria e agli alloggi del personale che a **Bari** troverà sede, più l' attracco turistico per le navi da diporto voluto dall' amministrazione comunale. L' intervento è finanziato con fondi ministeriali per un importo di 36 milioni di euro già disponibili in favore dell' AdSP, che si è impegnata ad assumere la funzione di stazione appaltante per la progettazione, direzione lavori, misura, contabilità delle opere e collaudo finale, mentre in capo al Comune sarà il compito di facilitare il percorso amministrativo per la realizzazione degli interventi. "L' incontro di oggi - commenta Antonio Decaro - è servito a definire insieme all' ammiraglio Meli e ai tecnici dell' Autorità portuale, il cronoprogramma operativo delle fasi di progettazione e attuazione di questo intervento, che cambierà in maniera sostanziale il volto di quella zona della città. Finalmente sta prendendo corpo l' idea di realizzare all' interno del molo San Cataldo l' attracco turistico per le grandi barche, con la possibilità di avere in quell' area nuovi servizi e attività dedicati ad un settore turistico che negli anni ha incontrato non poche difficoltà a svilupparsi. Fino ad ora, infatti, i grandi yacht sono stati costretti ad attraccare fuori città proprio a causa dell' assenza di un **porto** turistico capace di accoglierli, sia per dimensioni sia per servizi. Con questo progetto si prevede la possibilità di ospitare fino a 261 barche, con ricadute economiche e sociali di notevole impatto per l' area della Fiera del Levante. Definiremo, quindi, nell' ambito delle prime riunioni del tavolo tecnico costituitosi oggi, le caratteristiche e la localizzazione anche dei nuovi spazi necessari alle attività previste dal progetto della Capitaneria di **Porto**, che però devono integrarsi nel contesto urbano e creare osmosi tra il **porto** e il resto della città. Come Comune, abbiamo chiesto di condividere le fasi della progettazione in modo da evitare interventi decontestualizzati dal sistema urbano. Come d' intesa, la gara d' appalto per la realizzazione delle opere di difesa sarà gestita dall' Autorità di sistema portuale in accordo con la Guardia costiera nazionale e la Capitaneria di **porto**, mentre in una fase successiva sarà l' amministrazione comunale, sempre





## Quotidiano di Bari

Bari

---

d' intesa con l' Autorità di sistema portuale, a bandire una gara per la realizzazione e la gestione del **porto** turistico".

## La nuova vita del molo San Cataldo: ormeggi per pattugliatori e porto turistico, Comune e Capitaneria al lavoro sul progetto

*A Palazzo di Città un nuovo incontro per l'avvio del tavolo tecnico che permetterà di definire il progetto, frutto di un accordo tra amministrazione, Guardia costiera e Autorità di sistema portuale*

Procede passo dopo passo l'iter per la realizzazione del nuovo porto turistico al molo San Cataldo. In mattinata, il sindaco Antonio Decaro ha partecipato a un incontro operativo con il direttore della ripartizione Urbanistica e il Contrammiraglio Giuseppe Meli per avviare il tavolo tecnico che definirà le linee guida della progettazione dell'intervento. Nuovi ormeggi e porto turistico Il progetto, che nasce da un accordo siglato tra Comune, Capitaneria di Porto e **Autorità portuale** di Bari, riguarda la realizzazione di una nuova banchina necessaria per l'arrivo a Bari di tre pattugliatori e dei relativi equipaggi. Questa nuova infrastruttura permetterà al Comune, nella stessa area, di attrezzare i servizi per un porto turistico destinato a imbarcazioni da diporto superiori ai 12 metri. L'intervento è finanziato con fondi ministeriali per un importo di 36 milioni di euro già disponibili in favore dell'AdSP, che si è impegnata ad assumere la funzione di stazione appaltante per la progettazione, direzione lavori, misura, contabilità delle opere e collaudo finale, mentre in capo al Comune sarà il compito di facilitare il percorso amministrativo per la realizzazione degli interventi. Il punto sul progetto

Già nelle scorse settimane la giunta comunale aveva approvato una delibera con cui si sanciva la volontà dell'amministrazione comunale, d'intesa con l'**Autorità portuale**, di variare il piano regolatore dell'area **portuale** al fine di realizzare all'interno del porto di Bari una serie di nuovi spazi a servizio della Capitaneria che li ha deciso di localizzare le nuova infrastruttura con i relativi servizi. L'incontro di oggi - fanno sapere da Palazzo di Città - è stato utile ad avviare la discussione sulla progettazione dei vari insediamenti che riguardano differenti funzioni, tra cui le nuove banchine e gli edifici dedicati ai servizi accessori all'attività della Capitaneria e agli alloggi del personale che a Bari troverà sede, più l'attracco turistico per le navi da diporto voluto dall'amministrazione comunale. "Nel nuovo porto 261 barche" "L'incontro di oggi - commenta Antonio Decaro - è servito a definire insieme all'ammiraglio Meli e ai tecnici dell'**Autorità portuale**, il cronoprogramma operativo delle fasi di progettazione e attuazione di questo intervento, che cambierà in maniera sostanziale il volto di quella zona della città. Finalmente sta prendendo corpo l'idea di realizzare all'interno del molo San Cataldo l'attracco turistico per le grandi barche, con la possibilità di avere in quell'area nuovi servizi e attività dedicati ad un settore turistico che negli anni ha incontrato non poche difficoltà a svilupparsi. Fino ad ora, infatti, i grandi yacht sono stati costretti ad attraccare fuori città proprio a causa dell'assenza di un porto turistico capace di accoglierli, sia per dimensioni sia per servizi. Con questo progetto si prevede la possibilità di ospitare fino a 261 barche, con ricadute economiche e sociali di notevole impatto per l'area della Fiera del Levante. Definiremo, quindi, nell'ambito delle prime riunioni del tavolo tecnico costituitosi oggi, le caratteristiche e la localizzazione anche dei nuovi spazi necessari alle attività previste dal progetto della Capitaneria di Porto, che però devono integrarsi nel contesto urbano e creare osmosi tra il porto e il resto della città. Come Comune, abbiamo chiesto di condividere le fasi della progettazione in modo da evitare interventi decontestualizzati dal **sistema** urbano. Come d'intesa, la gara d'appalto per la realizzazione delle opere di difesa sarà gestita dall'**Autorità di sistema portuale** in accordo con la Guardia costiera nazionale e la Capitaneria di porto, mentre in una fase successiva sarà l'

amministrazione comunale, sempre d' intesa con l' **Autorità** di **sistema portuale**, a bandire una gara per la realizzazione e la gestione del



## Bari Today

Bari

---

porto turistico".

## Bari - al via la fase di concertazione con la Capitaneria di porto e l'Autorità portuale per il porto a San Cataldo

28/01/2020 AL VIA LA FASE DI CONCERTAZIONE CON LA CAPITANERIA DI PORTO E LAUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE PER LA REALIZZAZIONE DEI NUOVI ORMEGGI E DEL PORTO TURISTICO NELL'AREA DI SAN CATALDO Questa mattina il sindaco Antonio Decaro ha partecipato a un incontro operativo con il direttore della ripartizione Urbanistica e il Contrammiraglio Giuseppe Meli per avviare il tavolo tecnico che definirà le linee guida della progettazione dell'intervento di sistemazione e valorizzazione del molo San Cataldo, che ospiterà il Porto turistico e gli annessi servizi definiti dalla Capitaneria di Porto e dall'Autorità di sistema portuale di Bari, con cui il Comune ha stipulato un accordo di collaborazione. Nello specifico, il progetto riguarda la realizzazione di una nuova banchina necessaria per l'arrivo a Bari di tre pattugliatori e dei relativi equipaggi. Questa nuova infrastruttura permetterà al Comune, nella stessa area, di attrezzare i servizi per un porto turistico destinato a imbarcazioni da diporto superiori ai 12 metri. Già nelle scorse settimane la giunta comunale aveva approvato una delibera con cui si sanciva la volontà dell'amministrazione comunale, d'intesa con l'Autorità portuale, di variare il piano regolatore dell'area portuale, di variare il piano regolatore dell'area portuale, di variare il piano regolatore dell'area portuale al fine di realizzare all'interno del porto di Bari una serie di nuovi spazi a servizio della Capitaneria che lì ha deciso di localizzare le nuove infrastrutture con i relativi servizi. L'incontro di oggi è stato utile ad avviare la discussione sulla progettazione dei vari insediamenti che riguardano differenti funzioni, tra cui le nuove banchine e gli edifici dedicati ai servizi accessori all'attività della Capitaneria e agli alloggi del personale che a Bari troverà sede, più l'attracco turistico per le navi da diporto voluto dall'amministrazione comunale. L'intervento è finanziato con fondi ministeriali per un importo di 36 milioni di euro già disponibili in favore dell'AdSP, che si è impegnata ad assumere la funzione di stazione appaltante per la progettazione, direzione lavori, misura, contabilità delle opere e collaudo finale, mentre in capo al Comune sarà il compito di facilitare il percorso amministrativo per la realizzazione degli interventi. L'incontro di oggi - commenta Antonio Decaro - è servito a definire insieme all'ammiraglio Meli e ai tecnici dell'Autorità portuale, il cronoprogramma operativo delle fasi di progettazione e attuazione di questo intervento, che cambierà in maniera sostanziale il volto di quella zona della città. Finalmente sta prendendo corpo l'idea di realizzare all'interno del molo San Cataldo l'attracco turistico per le grandi barche, con la possibilità di avere in quell'area nuovi servizi e attività dedicati ad un settore turistico che negli anni ha incontrato non poche difficoltà a svilupparsi. Fino ad oggi le poche barche costate all'attracco fuori città proprio a causa dell'assenza di un porto turistico capace di accoglierli, sia per dimensioni sia per servizi. Con questo progetto si prevede la possibilità di ospitare fino a 261 barche, con ricadute economiche e sociali di notevole impatto per l'area della Fiera del Levante. Definiremo, quindi, nell'ambito delle prime riunioni del tavolo tecnico costituitosi oggi, le caratteristiche e la localizzazione anche dei nuovi spazi necessari alle attività previste dal progetto della Capitaneria di Porto, che però devono integrarsi nel contesto urbano e creare osmosi tra il porto e il resto della città. Come Comune, abbiamo chiesto di condividere le fasi della progettazione in modo da evitare interventi decontestualizzati dal sistema urbano. Come d'intesa, la gara d'appalto per la realizzazione delle opere di difesa sarà gestita dall'Autorità di sistema portuale in accordo con la Guardia costiera nazionale e la Capitaneria di Porto, mentre in una fase successiva sarà l'amministrazione comunale, sempre d'intesa con l'Autorità di sistema portuale per la realizzazione e la gestione del porto turistico.

1 cookie ci aiutano a fornire i nostri servizi. Utilizzando tali servizi, accetti l'utilizzo dei cookie. [Modifica](#)

**PugliaLive**  
Home | Archivio | Appuntamenti | Rubriche | Verine | Relazioni | Collaboratori

Preferenze di Bari | Cerca nel sito

### Bari - al via la fase di concertazione con la Capitaneria di porto e l'Autorità portuale per il porto a San Cataldo

28/01/2020

**AL VIA LA FASE DI CONCERTAZIONE CON LA CAPITANERIA DI PORTO E LAUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE PER LA REALIZZAZIONE DEI NUOVI ORMEGGI E DEL PORTO TURISTICO NELL'AREA DI SAN CATALDO**

Questa mattina il sindaco Antonio Decaro ha partecipato a un incontro operativo con il direttore della ripartizione Urbanistica e il Contrammiraglio Giuseppe Meli per avviare il tavolo tecnico che definirà le linee guida della progettazione dell'intervento di sistemazione e valorizzazione del molo San Cataldo, che ospiterà il Porto turistico e gli annessi servizi definiti dalla Capitaneria di Porto e dall'Autorità di sistema portuale di Bari, con cui il Comune ha stipulato un accordo di collaborazione.

Nello specifico, il progetto riguarda la realizzazione di una nuova banchina necessaria per l'arrivo a Bari di tre pattugliatori e dei relativi equipaggi. Questa nuova infrastruttura permetterà al Comune, nella stessa area, di attrezzare i servizi per un porto turistico destinato a imbarcazioni da diporto superiori ai 12 metri. Già nelle scorse settimane la giunta comunale aveva approvato una delibera con cui si sanciva la volontà dell'amministrazione comunale, d'intesa con l'Autorità portuale, di variare il piano regolatore dell'area portuale, di variare il piano regolatore dell'area portuale, di variare il piano regolatore dell'area portuale al fine di realizzare all'interno del porto di Bari una serie di nuovi spazi a servizio della Capitaneria che lì ha deciso di localizzare le nuove infrastrutture con i relativi servizi.

L'incontro di oggi è stato utile ad avviare la discussione sulla progettazione dei vari insediamenti che riguardano differenti funzioni, tra cui le nuove banchine e gli edifici dedicati ai servizi accessori all'attività della Capitaneria e agli alloggi del personale che a Bari troverà sede, più l'attracco turistico per le navi da diporto voluto dall'amministrazione comunale. L'intervento è finanziato con fondi ministeriali per un importo di 36 milioni di euro già disponibili in favore dell'AdSP, che si è impegnata ad assumere la funzione di stazione appaltante per la progettazione, direzione lavori, misura, contabilità delle opere e collaudo finale, mentre in capo al Comune sarà il compito di facilitare il percorso amministrativo per la realizzazione degli interventi.

L'incontro di oggi - commenta Antonio Decaro - è servito a definire insieme all'ammiraglio Meli e ai tecnici dell'Autorità portuale, il cronoprogramma operativo delle fasi di progettazione e attuazione di questo intervento, che cambierà in maniera sostanziale il volto di quella zona della città. Finalmente sta prendendo corpo l'idea di realizzare all'interno del molo San Cataldo l'attracco turistico per le grandi barche, con la possibilità di avere in quell'area nuovi servizi e attività dedicati ad un settore turistico che negli anni ha incontrato non poche difficoltà a svilupparsi. Fino ad oggi le poche barche costate all'attracco fuori città proprio a causa dell'assenza di un porto turistico capace di accoglierli, sia per dimensioni sia per servizi. Con questo progetto si prevede la possibilità di ospitare fino a 261 barche, con ricadute economiche e sociali di notevole impatto per l'area della Fiera del Levante. Definiremo, quindi, nell'ambito delle prime riunioni del tavolo tecnico costituitosi oggi, le caratteristiche e la localizzazione anche dei nuovi spazi necessari alle attività previste dal progetto della Capitaneria di Porto, che però devono integrarsi nel contesto urbano e creare osmosi tra il porto e il resto della città. Come Comune, abbiamo chiesto di condividere le fasi della progettazione in modo da evitare interventi decontestualizzati dal sistema urbano. Come d'intesa, la gara d'appalto per la realizzazione delle opere di difesa sarà gestita dall'Autorità di sistema portuale in accordo con la Guardia costiera nazionale e la Capitaneria di Porto, mentre in una fase successiva sarà l'amministrazione comunale, sempre d'intesa con l'Autorità di sistema portuale per la realizzazione e la gestione del porto turistico.

Notizie: [Gazzetta Pugliese](#) - Reg. n.3/2007 del 11/01/2007 Tribunale di Bari  
Direttore Responsabile: [Roberto Ferraro](#)  
Editore: [Associazione Culturale Pugliese](#) - Codice fiscale n.9388210724 - Reg. n. 8113 del 25/04/2005

sistema portuale, a bandire una gara per la realizzazione e la gestione del porto turistico.

---



## E giovedì 6 febbraio si riunisce il tavolo sul futuro del porto

*Convocazione a Roma con le associazioni datoriali e sindacali anche per parlare di indotto*

Dopo l'incontro di oggi a palazzo Chigi, per tornare a discutere del Contratto istituzionale di sviluppo per Brindisi, un altro vertice romano attende, a stretto giro, l'amministrazione comunale guidata dal sindaco Riccardo Rossi. Il prossimo 6 febbraio, infatti, si terrà un tavolo sul porto di Brindisi. Un vertice auspicato dal Comune, dall'**Autorità di sistema portuale** del mare Adriatico meridionale ed anche dagli operatori che vivono quotidianamente i problemi dello scalo brindisino. La convocazione, tuttavia, ha fatto elevare nuovamente, per qualche ora, il livello di scontro tra l'amministrazione comunale e l'Authority.

«Come da mia precisa richiesta al ministero dello Sviluppo economico, per il 6 febbraio è stato convocato - ha annunciato infatti solo pochi giorni fa il sindaco - un tavolo di analisi e monitoraggio per il porto di Brindisi e il suo indotto. Alla presenza del sottosegretario di Stato Alessandra Todde e delle associazioni datoriali e sindacali, parteciperemo ad un incontro di approfondimento in merito alle criticità che riguardano l'area **portuale** della città e il relativo indotto. Il fine è ovviamente quello di individuare le necessarie misure di rilancio delle attività produttive che riguardano il nostro scalo». Contemporaneamente, però, anche il

presidente dell'**Autorità di sistema** Ugo Patroni Griffi ha rivendicato il risultato ottenuto. «Sono contento - ha commentato infatti - che il mio grido, direi urlo, di allarme sulla situazione del porto e del retroporto di Brindisi sia stato ascoltato, e che venga convocato il tavolo da me richiesto. Tantopiù che la stagnazione si è talmente aggravata da rendere irrealizzabili non solo le opere strategiche ma anche quelle minimali necessarie ad assicurare un minimo di servizi, degni di un paese normale, ai viaggiatori». In effetti, anche Patroni Griffi qualche settimana fa aveva auspicato un tavolo sul futuro dello scalo brindisino. Da palazzo di città, tuttavia, hanno chiarito che la richiesta da parte del sindaco era stata formalizzata precedentemente. In particolare, a giugno dello scorso anno quando fu convocato il tavolo nazionale sulla decarbonizzazione. © RIPRODUZIONE RISERVATA.



## Avvenire

Taranto

### Profughi, l' odissea ora è finita

DANIELA FASSINI

Assegnati i porti a Ocean Viking (Taranto) e Alan Kurdi (Malta). Open Arms con 237 persone, in attesa Salvini: denuncerò per sequestro di persona Lamorgese e Conte. Caso Mare Jonio, chiesta archiviazione. Mentre la Ocean Viking arriverà questa mattina nel **porto** di Taranto, con il suo carico umano di 403 profughi, non si fermano le attività di soccorso in mare. La nave Ong Open Arms nella sola giornata di ieri ha effettuato infatti due operazioni di salvataggio e ora a bordo conta 237 persone. Fra loro anche «alcuni casi medici» informa la Ong spagnola che rimane in attesa di un **porto**. Nel frattempo la Alan Kurdi della Ong tedesca Sea Eye con i suoi 77 naufraghi ha raggiunto l' isola di Malta per lo sbarco assegnato. Ma è anche polemica politica. Dopo l' autorizzazione a procedere sul caso Gregoretti e i nuovi soccorsi in mare, ieri il leader della Lega è tornato nuovamente all' attacco. «Dato che il governo ha impiegato 4 giorni per concedere un **porto** sicuro alla Ocean Viking e ai suoi 403 passeggeri, denuncerò per sequestro di persona Conte e Lamorgese. È sequestro di persona solo quando sono coinvolto io? E allora ci vediamo in tribunale»

ha scritto provocatoriamente su Facebook Matteo Salvini, ripetendo quello che aveva già preannunciato in tv nel corso dei suoi interventi sul dopo voto regionale. Intanto però, in uno dei suoi report periodici, l' Istituto Ispi ha pubblicato i dati sui migranti morti nel Mediterraneo centrale (elaborati con fonti Acnur e Oim) nei diversi periodi di governo. Succede che la politica dei porti chiusi e la guerra alle Ong altro non ha portato che a una maggiore mortalità in mare. Si ribalta anche il mantra 'più Ong, più morti in mare' ripetuto da una certa politica. «Dopo cinque mesi di Lamorgese al Viminale, le Ong hanno più che raddoppiato il tempo trascorso davanti alle coste libiche (dal 25% al 58% dei giorni). Cos' è successo? Il rischio di morte in mare è crollato» spiega il ricercatore dell' istituto, Matteo Villa. Se, numeri alla mano, nel periodo dei 'grandi sbarchi', con le navi Ong attive in mare fra il periodo 2016-2017 e con Minniti al Viminale la percentuale di morti e dispersi sul totale delle partenze dalla Libia si attestava al 2,0%-2,1%, la stessa è cresciuta vorticosamente nel periodo 'salviniano', tra giugno e dicembre 2018 (5,7%) e poi, ancora di più (tra gennaio e agosto 2019) fino a 6,7%. Con Lamorgese al Viminale (da settembre 2019 a gennaio 2020) il tasso di mortalità è di nuovo ridisceso, fermandosi all' 1,3%. La forbice tra la percentuale più bassa e quella più alta si traduce, in numeri, in circa 900 morti in più nel mare. La mortalità si riferisce, in particolare, alle persone partite dalla Libia. La rotta cioè sulla quale ha influito la strategia dei 'porti chiusi' e della guerra alle navi Ong. I dati confermano anche che, malgrado l' assenza di navi Ong in certi periodi, i profughi partono comunque. Preferiscono rischiare la vita piuttosto che rimanere rinchiusi nell' inferno libico. Intanto sono attesi al **porto** San Cataldo di Taranto, stamattina, i 403 profughi soccorsi in cinque operazioni notturne dalla nave Ocean Viking. Tra loro ci sono anche 12 donne incinte, 132 minori non accompagnati e 20 nuclei familiari, tutti provenienti da Marocco, Guinea, Senegal, Burkina Faso, Kenya, Nigeria, Mali e Somalia. Sale così a 1.300 il numero di profughi sbarcati in Italia da inizio anno, stando ai dati aggiornati quotidianamente dal Viminale. Nello stesso periodo dell' anno scorso erano state 155. Infine, la procura di Agrigento ha chiesto l' archiviazione dell' inchiesta sul caso della Mare Jonio, nave della Ong Mediterranea Saving Humans, sbarcata lo scorso aprile a Lampedusa dopo avere soccorso dei migranti in difficoltà.





## Avvenire

### Taranto

---

Nell' indagine sono indagati il capo missione Luca Casarini e il comandante Pietro Marrone che si rifiutò di spegnere i motori. Adesso spetterà al gip decidere se archiviare o meno le indagini per le accuse di favoreggiamento dell' immigrazione clandestina e avere disobbedito all' ordine di nave militare. RIPRODUZIONE RISERVATA.

## IN FUGA DALLA LIBIA IN GUERRA

### Taranto porto sicuro per 403 disperati

*Sulla Ocean Viking anche 12 donne incinte e 132 minori soli*

ROMA. Quando hanno ascoltato l'annuncio che sarebbero stati sbarcati a Taranto, sul loro volto è comparso un sorriso enorme, mentre alcuni non sono riusciti a trattenere la commozione. È stata una giornata di festa sulla Ocean Viking, la nave di Sos Mediterranee e Medici Senza Frontiere che ha ottenuto un porto sicuro per poter sbarcare nel capoluogo pugliese le 403 persone soccorse nel Mediterraneo. Un altro via libera, questa volta da Malta, è arrivato per la Alan Kurdi, che nei giorni scorsi ha soccorso 77 persone. Resta ancora in stallo, invece, la situazione sulla Open Arms che resta in attesa di un porto sicuro, mentre a bordo le persone salvate sono 237, in seguito al terzo salvataggio in meno di 24 ore. La situazione sempre più delicata in Libia si traduce in un maggior numero di partenze verso l'Europa, spesso con imbarcazioni e gommoni non adatti alla traversata. Secondo i dati diffusi da Alarm Phone, il servizio telefonico dedicato alle persone in difficoltà nel Mediterraneo, negli ultimi 5 giorni sono arrivate segnalazioni su 9 imbarcazioni con un totale di circa 650 persone a bordo. «Non avrebbero dovuto attraversare il mare in barche sovraffollate e in cattive condizioni meteorologiche - si legge in una nota -. Avrebbero dovuto poter viaggiare attraverso percorsi sicuri per raggiungere un luogo sicuro». Intanto al molo San Cataldo del porto di Taranto sono ore di attesa per accogliere i 403 naufraghi salvati dalla Ocean Viking. Tra loro ci sono anche 12 donne incinte, 132 minori non accompagnati e 20 nuclei familiari, tutti provenienti da Marocco, Guinea, Senegal, Burkina Faso, Kenya, Nigeria, Mali e Somalia. I minori non accompagnati saranno trasferiti in strutture comunali, mentre gli altri transiteranno dall'Hotspot per le procedure di identificazione prima dello smistamento in altri centri. Sale così a 1.300 il numero di migranti sbarcati in Italia da inizio anno, stando ai dati aggiornati quotidianamente dal Vi minale. Nello stesso periodo dell'anno scorso erano state 155. Nonostante il via libera concesso da Malta alla Alan Kurdi, l'equipaggio lamenta un sistema troppo complesso per l'assegnazione del porto sicuro. «Anche se eravamo davanti le coste italiane - spiega il capo comunicazione, Julian Pahlke -, ci è stato assegnato un porto sicuro a Malta e TARANTO. Alcune immagini dello sbarco dalla Ocean Viking avvenuto nel porto pugliese lo scorso 23 dicembre dobbiamo navigare per 10 ore. L'Europa deve accordarsi su un meccanismo che non costringa ogni nave diversa a negoziare singolarmente». Sulla situazione migranti, che ha visto anche la richiesta della procura di Agrigento di archiviare le posizioni di Luca Casarini e Pietro Marrone, capo missione e comandante della nave Mare Jonio di Mediterranea indagati per favoreggiamento dell'immigrazione clandestina e il mancato rispetto di un ordine dato da una nave militare, torna ad attaccare Matteo Salvini. Il leader della Lega, che rischia il processo per il caso Gregoretti con l'accusa di sequestro di persona, minaccia di denunciare - per lo stesso reato - l'attuale governo per aver impiegato quattro giorni «per concedere un porto sicuro». «È sequestro di persona solo quando sono coinvolto io? si domanda ironicamente -. E allora ci vediamo in tribunale». Per il parlamentare pugliese della Lega, Rossano Sasso, «appare sempre più evidente e sempre più fondata la teoria che vede i porti pugliesi sostituire quelli siciliani». «Questo governo - afferma - sta riempiendo la Puglia di migranti, con un disegno scientifico e sistematico, siamo a circa 1500 immigrati in poche settimane».





## Porto aperto ai migranti I 403 della Ocean Viking sbarcano a Taranto

*La nave della Ong Sos Mediterranée da 4 giorni in attesa della comunicazione*

Quando hanno ascoltato l'annuncio che sarebbero stati sbarcati a Taranto, sul loro volto è comparso un sorriso enorme, mentre alcuni non sono riusciti a trattenere la commozione. È stata una giornata di festa sulla Ocean Viking, la nave di Sos Mediterranée e Medici Senza Frontiere che ha ottenuto un porto sicuro per poter sbarcare nel capoluogo pugliese le 403 persone soccorse nel Mediterraneo. Un altro via libera, questa volta da Malta, è arrivato per la Alan Kurdi, che nei giorni scorsi ha soccorso 77 persone. Resta ancora in stallo, invece, la situazione sulla Open Arms che resta in attesa di un porto sicuro, mentre a bordo le persone salvate sono 237, in seguito al terzo salvataggio in meno di 24 ore. La situazione sempre più delicata in Libia si traduce in un maggior numero di partenze verso l'Europa, spesso con imbarcazioni e gommoni non adatti alla traversata. Secondo i dati diffusi da Alarm Phone, il servizio telefonico dedicato alle persone in difficoltà nel Mediterraneo, negli ultimi 5 giorni sono arrivate segnalazioni su 9 imbarcazioni con un totale di circa 650 persone a bordo. «Non avrebbero dovuto attraversare il mare in barche sovraffollate e in cattive condizioni meteorologiche - si legge in una nota -.

Avrebbero dovuto poter viaggiare attraverso percorsi sicuri per raggiungere un luogo sicuro». Intanto al molo San Cataldo del porto di Taranto sono ore di attesa per accogliere i 403 naufraghi salvati dalla Ocean Viking. Tra loro ci sono anche 12 donne incinte, 132 minori non accompagnati e 20 nuclei familiari, tutti provenienti da Marocco, Guinea, Senegal, Burkina Faso, Kenya, Nigeria, Mali e Somalia. I minori non accompagnati saranno trasferiti in strutture comunali, mentre gli altri transiteranno dall'Hotspot per le procedure di identificazione prima dello smistamento in altri centri. Sale così a 1.300 il numero di migranti sbarcati in Italia da inizio anno, stando ai dati aggiornati quotidianamente dal Viminale. Nello stesso periodo dell'anno scorso erano state 155. Nonostante il via libera concesso da Malta alla Alan Kurdi, l'equipaggio lamenta un sistema troppo complesso per l'assegnazione del porto sicuro. «Anche se eravamo davanti le coste italiane - spiega il capo comunicazione, Julian Pahlke -, ci è stato assegnato un porto sicuro a Malta e dobbiamo navigare per 10 ore. L'Europa deve accordarsi su un meccanismo che non costringa ogni nave diversa a negoziare singolarmente». Ieri mattina il prefetto di Taranto, Demetrio Martino, ha presieduto una riunione per mettere a punto la macchina dell'accoglienza. Vi hanno preso parte i rappresentanti delle forze dell'ordine, il comune di Taranto, la Marina Militare, la Capitaneria di porto, l'Asl, il 118, i vigili del fuoco, la sanità marittima, l'**Autorità portuale**, la Croce Rossa. Sulla situazione migranti torna ad attaccare Matteo Salvini. Il leader della Lega, che rischia il processo per il caso Gregoretti con l'accusa di sequestro di persona, minaccia di denunciare - per lo stesso reato - l'attuale governo per aver impiegato quattro giorni «per concedere un porto sicuro». «È sequestro di persona solo quando sono coinvolto io? - si domanda ironicamente -. E allora ci vediamo in tribunale». Solo lo scorso 16 gennaio erano sbarcati al molo San Cataldo di Taranto altri 119 migranti soccorsi dalla Sea Watch 3 in tre distinti interventi in acque maltesi. Circa 40 minori stranieri non accompagnati sono stati trasferiti in strutture comunali, mentre gli altri migranti dislocati nei centri di accoglienza nazionali ed esteri come previsto dalle disposizioni del Viminale. Francia, Germania, Portogallo e Irlanda hanno già dato la loro disponibilità ad accogliere i richiedenti asilo. La nave aveva attraccato attorno alle 7.30, come da previsione. E poco dopo sono iniziate le operazioni di sbarco. La collaudata macchina





## Quotidiano di Puglia (ed. Brindisi)

Taranto

---

dell' accoglienza - coordinata dalla Prefettura e dal Comune, con il supporto delle Forze dell' ordine, della Croce Rossa, della Protezione Civile e delle associazioni di volontariato - ha provveduto ad assistere e soccorrere tutti i migranti. In tutto lo scorso 16 gennaio sono sbarcati 104 uomini e 15 donne provenienti da Algeria, Marocco, Libia ed Egitto. © RIPRODUZIONE RISERVATA.

## Salvini: «Denuncio Conte e Lamorgese Quattro giorni per concedere un porto»

«Dato che il governo ha impiegato 4 giorni per concedere un **porto** sicuro alla Ocean Viking e ai suoi 403 passeggeri, denuncerò per sequestro di persona Conte e Lamorgese. È sequestro di persona solo quando sono coinvolto io? E allora ci vediamo in tribunale». È quanto scritto ieri sui suoi canali social Matteo Salvini riferendosi al via libera allo sbarco della Ocean Viking nel **porto** di Taranto. L'ex ministro dell'Interno, poi, durante la registrazione di Fuori dal coro, su Rete 4 ha puntualizzato: «odiano Taranto e la Puglia, l'unica cosa che fanno è sbarcare lì gli immigrati. Conte - ha aggiunto - vorrei averlo in carne ed ossa per dirgli quand'è che si bloccano gli sbarchi, io l'ho denunciato, perché ha messo quattro giorni per farli sbarcare». Il leader della Lega ha continuato: «Quando uno entra in tribunale si dice che la legge è uguale per tutti. A metà febbraio il Senato deciderà se devo andare a processo, invito Conte e Lamorgese con me». Le parole di Salvini hanno generato in breve tempo una pioggia di reazioni e polemiche. Su twitter Nicola Fratoianni di Sinistra Italiana-Leu scrive: «Ma se Salvini vuole denunciare Conte e Lamorgese per il ritardo nell'assegnazione di un **porto** sicuro per la Ocean Viking (peraltro confondendo una nave militare con una nave Ong), non è che ammette lui stesso che quello che ha fatto con nave Gregoretti era un reato? Lo vedo un po' confuso, non si è ancora ripreso dopo l'Emilia Romagna». Sempre in un tweet la leader di Fratelli d'Italia Giorgia Meloni scrive: «Come volevasi dimostrare, il Governo fa sbarcare gli immigrati della Ocean Viking solo dopo il voto delle regionali. Nessuno a sinistra che si straccia le vesti o che chiede che l'attuale ministro dell'Interno venga indagato per sequestro di persona? Ipocriti». Il senatore Maurizio Gasparri fa sapere che «essendo ormai diventato uno specialista di vicende del genere, per avere seguito in termini istituzionali la vicenda Diciotti e la vicenda Gregoretti, approfondirò quanto è avvenuto per la Ocean Viking, per capire quali siano le modalità di intervento. Quando una nave bisogna farla sbarcare con urgenza, quando è meno urgente. Se un Ministro si comporta correttamente o se un altro fa cose che a mio avviso sono comunque corrette, ma in un contesto diverso. Visto che dobbiamo ancora discutere nell'aula del Senato della vicenda Gregoretti-Salvini, e farò sentire chiara e forte in quella occasione la mia voce, approfondirò in queste ore, con senso istituzionale, la vicenda del ritardato sbarco della Ocean Viking. Qualcuno dice che l'attesa era voluta per evitare interferenze con le elezioni in Emilia Romagna. Sarebbe incredibile e non ci credo. Però voglio capire bene che cosa è successo». Per Erio Congedo, coordinatore regionale Fratelli d'Italia Puglia, «chiuse le urne, si torna ad aprire i porti. Alla Puglia -a Taranto- ancora una volta tocca essere meta di sbarchi: la Ocean Vikings con a bordo 407 migranti ha atteso per giorni un posto sicuro per l'attracco, e toccherà di nuovo ai pugliesi accogliere vite umane alle quali questo governo non saprà dare dignità e integrazione». Per il parlamentare pugliese della Lega Rossano Sasso «appare sempre più evidente e sempre più fondata la teoria che vede i porti pugliesi sostituire quelli siciliani». «Questo governo - afferma - sta riempiendo la Puglia di migranti, con un disegno scientifico e sistematico, siamo a circa 1500 immigrati in poche settimane. La ricaduta sociale di questa scellerata scelta del governo Pd-M5S nei confronti della Puglia, presenterà costi purtroppo alti, in termini di sicurezza per le nostre città». La deputata di Forza Italia Vincenza Labriola ricorda che «Taranto ha già dato sul fronte immigrazione»





## Quotidiano di Puglia (ed. Brindisi)

Taranto

---

e invita «il Ministro Lamorgese a fare un giro in città per rendersi conto di come sia diventata una baraccopoli economicamente depauperata dove gli immigrati vivacchiano ovunque». © RIPRODUZIONE RISERVATA.

## Dopo il salvataggio di 400 migranti, la nave di Msf Ocean Viking verso il porto di Taranto

MILANO - "In un annuncio in 6 lingue, i 403 sopravvissuti a bordo di Ocean Viking hanno appena saputo che sbarcheranno a **Taranto**. Costretti a rischiare la vita nel Mediterraneo per fuggire, 216 uomini, 38 donne e 149 bambini raggiungeranno presto un **porto** sicuro". Così Medici Senza Frontiere sul suo profilo twitter. "Tra i 407 sopravvissuti a bordo, 132 sono minori non accompagnati, alcuni tra gli 11 e i 13 anni. È inquietante sentire le loro storie del viaggio attraverso la Libia che hanno fatto da soli" ha aggiunto Aloys Vimard, Coordinatore MSF a bordo della Ocean Viking. **LEGGI ANCHE: Migranti in fuga dalla Libia, nel Mediterraneo salvate oltre 500 persone in 72 ore.**

**DIRE** ultima storia: "Die Zingarelli spazzerò le gonne del re"

Chi siamo - Contatti - Notizie - RSS

Canali - Sport - Ingressi - Spazio - Multimedia - Newsletter

### il porto di Taranto

**I nostri Tg**

MONDO - SANITÀ - ECONOMIA - AMBIENTE - POLITICA

Da Bush a Shkreia, chi sono piazzotati nel mondo

News di Politica Italiana - 1 Stampa DIRE

"L'Emilia-Romagna confina Trentino", la sorprendente Lucia Borgonzoni (Lega)

Chi siamo

PREMIUM QUOTIDIANO - 2020 - 100% ONLINE - 100% POLITICA DEL SERGIO - 100% ACCREDITATI DAL MINISTERO

**DIREGGI**

Restazione @ 28/01/2020 - Politica  
redazioneweb@agenziadire.com

**"Tra i 407 sopravvissuti a bordo, 132 sono minori non accompagnati, alcuni tra gli 11 e i 13 anni"**

MILANO - "In un annuncio in 6 lingue, i 403 sopravvissuti a bordo di Ocean Viking hanno appena saputo che sbarcheranno a Taranto. Costretti a rischiare la vita nel Mediterraneo per fuggire, 216 uomini, 38 donne e 149 bambini raggiungeranno presto un porto sicuro". Così Medici Senza Frontiere sul suo profilo twitter.

"Tra i 407 sopravvissuti a bordo, 132 sono minori non accompagnati, alcuni tra gli 11 e i 13 anni. È inquietante sentire le loro storie del viaggio attraverso la Libia che hanno fatto

## L'Unione Sarda

Olbia Golfo Aranci

Comune. Incontro aperto al pubblico sul coordinamento di tutte le attività

### Luna Rossa, regia unica in vista delle regate

Un appuntamento interlocutorio, il primo aperto al pubblico, per capire cosa serve e cosa fare. Il Comune, su iniziativa dell' assessore alle Attività produttive Alessandro Sorgia, ha incontrato ieri i dirigenti della Prada' s Cup (il direttore tecnico Matteo Plazzi e la responsabile relazioni esterne Jennifer Hall) insieme a Regione (l' assessore al Turismo Gianni Chessa), albergatori, commercianti, ristoratori, **Autorità portuale**, Ctm, Cagliari calcio. «Le World Series, in programma dal 23 al 26 aprile, rappresentano un' occasione unica per la città», ha detto Sorgia. «Per questo motivo ho invitato tutti gli attori coinvolti in questo evento per discutere proposte e progetti e far sì che tutta la città possa prepararsi al meglio». Regia unica Durante la riunione di ieri, coordinata dal vicesindaco Giorgio Angius (in sostituzione di Paolo Truzzu impegnato in altri incontri istituzionali), l' amministrazione ha comunicato l' intenzione di creare una regia unica per la gestione delle relazioni con gli attori coinvolti. Regia politica affidata all' assessorato guidato da Alessandro Sorgia, regia tecnica al dirigente dello stesso assessorato, Giambattista Marotto. Oggi verrà firmata una delibera per designare un gruppo di venti persone che lavoreranno, sotto la regia dell' assessorato, a proposte e soluzioni. A meno di tre mesi dall' evento, il Comune, quindi, accelera. Sono tante le cose da organizzare: dal piano sulla viabilità pedonale, a quello sulla gestione del servizio rifiuti, dal posizionamento dei maxischermi alla messa a regime del sistema dell' accoglienza, fino alla definizione di un campo di regata alternativo a quello (per ora) ufficiale (Molo di Ponente-Capo Sant' Elia), da utilizzare in condizioni di vento avverse. «Stiamo coinvolgendo tutti, anche le scuole», ha detto Raffaele Onnis, presidente della commissione Politiche del Mare. L' accusa e le scuse L' incontro di ieri ha riaperto lo scontro in Consiglio tra maggioranza e opposizione. Matteo Massa (Progressisti) ha criticato l' amministrazione per non aver esteso l' invito a partecipare a tutti i consiglieri. Poi sono arrivate le scuse del sindaco. ( ma. mad. )



## Bilancio sociale di Caronte&Tourist: pronti nuovi investimenti

Emilio Pintaldi Il gruppo Caronte&Tourist presenta a Messina il bilancio di sostenibilità. Numeri alla mano, si tratta del maggior contribuente privato in Sicilia. Lo scorso anno ha versato 8 milioni e 300 mila euro. È stata l'occasione per affrontare i temi più attuali del momento, a partire dalle inchieste che riguardano l'azienda. «Abbiamo piena fiducia nella magistratura - ha dichiarato l'ing. Vincenzo Franza - ho letto le carte. Dimosteranno tutti la loro innocenza». Si sbagliava chi si aspettava imbarazzo da parte degli amministratori del gruppo, dopo le inchieste che hanno coinvolto i vertici e i dirigenti dell'azienda, da quella che riguarda Villa San Giovanni e un'area demaniale adibita a biglietteria che ha coinvolto, oltre ad alcuni manager del gruppo, il sindaco di Villa San Giovanni e alcuni funzionari, a quella sulle isole minori sui contributi regionali percepiti in assenza, secondo i magistrati, di determinati requisiti che riguardano in particolare l'accesso delle persone disabili sulle navi. Caronte&Tourist si è presentata al tavolo con i due amministratori delegati Vincenzo Franza e Lorenzo Maticena. In sala anche i rappresentanti del gruppo inglese che detiene una parte delle quote. Il compito di spiegare i dettagli del bilancio sociale è toccato al prof. Antonio Maria Chiesi. A rompere il ghiaccio il responsabile della comunicazione e del personale Tiziano Minuti: «Negli ultimi 40 giorni ci sono stati eventi che ci hanno coinvolto. Non ci sono state strumentalizzazioni». Poco dopo, a tornare sull'argomento, è stato Vincenzo Franza: «L'attenzione al territorio a volte viene travisata». Franza ha poi annunciato nuovi investimenti. Quando sarà pronto il nuovo porto di Tremestieri arriverà una gemella della nave Elio alimentata a metano. Sta per arrivare per le isole minori una nuova nave. Lorenzo Maticena ha annunciato che il gruppo è in corsa per ottenere una certificazione, la Iso 26.000, che diventerà un fiore all'occhiello per gli armatori essendo rilasciata solo in presenza di particolari requisiti che tengano conto del rispetto dell'ambiente e della reputazione. Nel corso del 2018 Caronte-Tourist ha coperto dieci rotte sulle acque del Mediterraneo con una flotta di 28 navi e continua ad assicurare collegamenti con 14 isole minori, Calabria, Campania e stagionalmente Sardegna e La Maddalena. L'impatto occupazionale generato è pari a 4706 unità. Nel 2018 ha assunto 88 giovani sotto i 30 anni. Significative le riduzioni di CO2. Meno 2,1 % rispetto al 2017. Conferenza stampa a Messinadi Vincenzo Franzae Lorenzo Maticena.



Le vetrine sulle opportunità delle zone economiche speciali

## La scommessa sulle Zes

*Musumeci vola negli Usa per incontrare la business community a stelle e strisce Mentre Unicredit dopo la tappa a Vienna porta la Sicilia sotto i riflettori a Monaco di Baviera. Incontri con gli operatori locali disposti a investire*

ANTONIO GIORDANO

La Sicilia punta forte sulle Zes, nate per attrarre investimenti. Il presidente della Regione Nello Musumeci in questi giorni sta incontrando la business community americana per presentare le opportunità delle Zone economiche speciali. «Vogliamo stimolare gli investimenti americani in Sicilia perché ora è una grande opportunità. Si pensi alle Zone Economiche Speciali (Zes), uno status fiscale concesso dal governo a zone del Mezzogiorno e della Sicilia. Si pensi ai bellissimi borghi oggi disabitati che potrebbero essere riqualificati come risorsa turistica attraverso una partnership pubblico-privato. O anche alla possibilità di affidare la cura e la valorizzazione di alcuni monumenti e zone archeologiche all' imprenditorialità privata, pur mantenendone la Regione la proprietà», ha detto Musumeci. «Abbiamo iniziato dagli Usa e dallo Stato di New York», ha detto Musumeci, «il nostro giro di consultazione, che proseguirà naturalmente in Australia, in Canada, e in altri Stati europei perché siamo convinti che oggi la Sicilia possa essere un naturale luogo di investimento. Naturalmente, non ci aspettiamo da questo incontro una soluzione in termine di intesa, ma è soltanto un primo approccio, per il quale ringraziamo ancora una volta l' Ice. Se fosse necessario», ha detto il governatore ai numerosi imprenditori presenti, «saremmo ben lieti di ospitare gli interessati in Sicilia per prendere atto direttamente della realtà che oggi abbiamo presentato». A promuovere le opportunità delle Zes c'è anche Unicredit che dopo Vienna ieri ha presentato le zone economiche a Monaco di Baviera, presso la sede di HVB. Sono stati 30 gli imprenditori tedeschi intervenuti all' incontro organizzato da UniCredit, tutti potenzialmente interessati ad investire nelle regioni del Mezzogiorno, a cui sono stati illustrati i vantaggi previsti dalla misura. Le imprese insediate nelle Zes, infatti, sono soggette ad un sistema differenziato di regole e opportunità, beneficiando di una combinazione integrata di contributi e incentivi finanziari, di misure fiscali, di procedure autorizzative semplificate e di sostegno alla ricerca, all' innovazione ed al trasferimento tecnologico. Le Zone Economiche Speciali, istituite con Decreto legge del 20 giugno 2017, sono finalizzate a favorire la creazione di condizioni più favorevoli in termini economici, finanziari e amministrativi, che consentano lo sviluppo delle iniziative imprenditoriali in alcune aree del Paese. La norma è destinata a Sicilia, Calabria, Basilicata, Puglia, Campania, Sardegna, Abruzzo e Molise. «Le Zes costituiscono per il Sud del Paese una importante misura di incentivazione della crescita, come già avvenuto anche in altre nazioni europee», ha affermato Andrea Casini, co-CEO commercial banking Italy di UniCredit, «cercare di attrarre i grandi investimenti delle imprese nelle aree Zes può infatti costituire un volano per promuovere un nuovo sviluppo delle regioni del Mezzogiorno, a vantaggio di tutto il Paese. UniCredit mette a disposizione del territorio la rete internazionale, con banche leader in 14 mercati strategici e una importante presenza operativa in altri 18 Paesi in tutto il mondo, proprio con l' obiettivo di favorire l' afflusso di investimenti, che è oggi fondamentale per promuovere uno sviluppo duraturo e sostenibile nel tempo. Proprio per questo abbiamo anche messo a disposizione un plafond di 1 miliardo di euro a favore delle imprese che vogliono investire nelle Zes, partendo dalla Sicilia, con l' obiettivo di estendere l' iniziativa anche alle altre Zes già operative». L'



iniziativa di UniCredit ha visto il coinvolgimento delle strutture delle Regioni Sud e Sicilia di UniCredit, guidate rispettivamente da Annalisa Areni e da Salvatore Malandrino.

---



## MF

### Palermo, Termini Imerese

---

Tra gli interventi quelli di Flora Albano, responsabile Ufficio Politiche Comunitarie dell' **Autorità Portuale** Sicilia Occidentale, e Massimo Scatà, responsabile Affari Generali dell' **Autorità Portuale** Sicilia Orientale. Ha concluso i lavori Ferdinando Natali, responsabile Corporate Sud e Sicilia di UniCredit. (riproduzione riservata)

## La Sicilia

Palermo, Termini Imerese

Internazionalizzazione. Incontro a Monaco di Baviera con 30 imprenditori

### UniCredit promuove le Zes di Sicilia in Germania

palermo. Si è svolta a Monaco di Baviera, presso la sede di HVB, la presentazione delle Zes italiane. Dopo la tappa in Austria, che si è tenuta lo scorso giugno a Vienna, prosegue quindi in Germania il Roadshow internazionale che UniCredit ha predisposto per illustrare le misure e i vantaggi previsti dalle Zes. Sono stati 30 gli imprenditori tedeschi intervenuti all'incontro organizzato da UniCredit, tutti potenzialmente interessati ad investire nelle regioni del Mezzogiorno, a cui sono stati illustrati i vantaggi previsti dalla misura. Le imprese insediate nelle Zes, infatti, sono soggette ad un sistema differenziato di regole e opportunità, beneficiando di una combinazione integrata di contributi e incentivi finanziari, di misure fiscali, di procedure autorizzative semplificate e di sostegno alla ricerca, all'innovazione ed al trasferimento tecnologico. «Le Zes costituiscono per il Sud del Paese una importante misura di incentivazione della crescita, come già avvenuto anche in altre nazioni europee - ha affermato Andrea Casini, Co-Ceo Commercial Banking Italy di UniCredit - cercare di attrarre i grandi investimenti delle imprese nelle aree Zes può costituire un volano per promuovere un nuovo sviluppo delle regioni del Sud, a vantaggio di tutto il Paese. UniCredit mette a disposizione del territorio la rete internazionale, con banche leader in 14 mercati strategici e una importante presenza operativa in altri 18 Paesi nel mondo, per favorire l'afflusso di investimenti, che è oggi fondamentale per promuovere uno sviluppo duraturo e sostenibile nel tempo. Proprio per questo abbiamo anche messo a disposizione un plafond di 1 mld di euro a favore delle imprese che vogliono investire nelle Zes, partendo dalla Sicilia, con l'obiettivo di estendere l'iniziativa alle altre Zes già operative». L'iniziativa di UniCredit ha visto il coinvolgimento delle strutture delle Region Sud e Sicilia di UniCredit, guidate rispettivamente da Annalisa Areni e da Salvatore Malandrino. L'incontro ha visto i saluti di Holger Frank, Head of UniCredit International Center Germany, di Alessandro Paoli, Head of UniCredit International Center Italy e di Enrico De Agostini, Console generale d'Italia a Monaco di Baviera. Poi Alexander Angerer, Team Leader International Business Development della Camera di Commercio italo-tedesca, ha illustrato lo stato delle prospettive economiche e delle relazioni d'affari italo-tedesche. Mentre Flora Albano, responsabile ufficio Politiche comunitarie dell'Autorità portuale Sicilia Occidentale, e Massimo Scatà, responsabile Affari generali dell'Autorità portuale Sicilia orientale, hanno presentato le opportunità della Zes Sicilia. Ha concluso i lavori Ferdinando Natali, Responsabile Corporate Sud e Sicilia di UniCredit, che ha parlato dei servizi messi a disposizione da UniCredit per gli imprenditori interessati a cogliere le opportunità delle Zes del Sud.



## La ministra De Micheli: così riparte il Sud

«Sul tavolo tre miliardi per l'upgrade tecnologico della linea ferroviaria Reggio-Salerno»

Klaus Davi E' conosciuta universalmente come una "secchiona". Carattere non facile, poco incline a essere una "piaciona", preferisce contare fino a dieci prima di parlare. Ci riferiamo alla 46enne piacentina Paola De Micheli, il terzo ministro della Repubblica che incontriamo. Ci riceve in Porta Pia, nella sede del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. «Chi gliel' ha fatto fare?», le chiedo. «La passione e anche un certo senso di sfida. Sono la prima donna della storia che fa il ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti. Mi sono laureata in Scienze Politiche e poi ho fatto il commissario del terremoto. Qualcuno mi giudica male, altri bene. Dico solo che ho aperto 2500 cantieri. Mi è sempre piaciuto il treno e ho lavorato come Sottosegretario di Stato alla Presidenza del Consiglio dei Ministri e al Ministero dell' Economia e delle Finanze». Quello delle infrastrutture è un universo che, si percepisce sul serio, la coinvolge. E la capiamo, poiché nessuna ripresa economica si è mai realizzata prescindendo da un rilancio delle grandi e medie opere, come dimostra la storia stessa del nostro Paese. Inevitabile una riflessione a caldo sulle elezioni in Emilia Romagna e in Calabria. «Credo che una delle chiavi dell' affermazione del Pd che comunque anche se il nostro candidato Callipo ha perso, comunque ha tenuto come partito, sia la volontà rinnovata di occuparsi delle persone, dei loro bisogni, ascoltando con umiltà senza rinunciare a un po' di orgoglio che viene dalla nostra storia». Torniamo al suo dicastero. «E' un mondo con mille sfaccettature. Che non finisci mai di conoscere. Quello dei porti, per fare solo un esempio, è un settore chiave della nostra economia: nel mar Mediterraneo passano 450 miliardi di merci. Queste "circolazioni" rappresentano una grandissima occasione di crescita e sviluppo. Sto pensando nei prossimi mesi di programmare una presentazione pubblica nazionale e internazionale dedicata agli investitori riguardante tutti gli snodi chiave degli investimenti che abbiamo programmato, e focalizzata soprattutto sul Sud». Per questo Sud cosa si può fare concretamente? Ribatte decisa: «Concretamente possiamo fare l' alta capacità (n.d.r: linea ferroviaria ad alta capacità è una struttura dotata di particolari meccanismi di controllo del traffico tali da permettere una superiore frequenza di passaggi e una maggiore velocità rispetto a quella convenzionale) Reggio Calabria-Salerno. In pratica metteremo sul tavolo tre miliardi puntando tutto sull' upgrade tecnologico dell' attuale linea. Per capirci, non sarà necessario fare buchi, trafori o gallerie. Che, tradotto, vorrebbe dire che nella tratta fra Reggio e Roma andremo più velocemente che da Torino a Roma a parità di chilometri. Inoltre - insiste - sono in cantiere 597 milioni di adeguamento tecnico della linea che va da Melito a Sibari, non saremo a livelli di Alta Velocità ma supereremo a 200 km all' ora. Già a giugno 2030 dunque partiranno due treni: Reggio-Roma e Reggio-Venezia con materiale rotabile ETR 600». Il problema, però, sono anche gli aeroporti. Reggio sta per chiudere e Crotone non è mai ripartito. «Sto per aprire il tavolo sul nuovo piano aeroporti, mi sono data un timing che va da febbraio a giugno con lo scopo unico di restituire a Reggio Calabria e Crotone una funzione precisa di circolazione e



## Gazzetta del Sud (ed. Reggio Calabria)

Palermo, Termini Imerese

---

di promozione dei territori». Parliamo della Sicilia... «Allora, in Sicilia noi abbiamo approvato una norma che commissaria tutte le strade provinciali perché ci sono i soldi e purtroppo non vengono spesi. A marzo nominerò un commissario competente sulle strade provinciali e anche sulla Ragusa-Catania, altra opera che è pronta per essere sbloccata. Uno dei miei obiettivi è favorire la realizzazione di porti verdi dotati di un sistema di elettrificazione delle banchine. La prima sperimentazione vorrei attuarla proprio a Trapani, che fa riferimento all' **Autorità Portuale** di Palermo». **Passiamo alla sfera privata. Lei è madre e ministro: difficoltà di gestione? Sensi di colpa?** «Dal punto di vista organizzativo ho cercato di stabilizzare la vita di mio figlio Pietro, che ha quasi quattro anni, il più possibile, nel senso che lui dal martedì al venerdì frequenta la scuola materna pubblica qui a Roma, quindi non lontano dal Ministero. Dopo l' asilo, alle quattro del pomeriggio viene qui, magari disegna, gioca, scartabella mentre io lavoro. Sensi di colpa? La verità è che la trasformazione, la crescita di un bambino di quest' età è talmente bella, miracolosa e stupefacente che non ho un senso di colpa riguardante l' affetto e la mia attenzione nei suoi confronti. Più che altro, talvolta mi manca avere la possibilità di vedere queste trasformazioni più nel dettaglio, però cerco di fare il possibile. Per esempio, poco tempo fa dovevo andare in Sicilia, a Palermo, per un convegno importantissimo dell' **autorità portuale**, ci tenevo moltissimo, ma mio figlio aveva la recita di Natale e quindi a Palermo non sono andata. Mi avranno odiata, c' erano un sacco di persone che arrivavano. Recupererò sicuramente». Lei ha uno stile opposto a quello di Salvini nel comunicare. «Non amo la finzione, preferisco la genuinità, proprio per come sono fatta. Anche con i suoi lati talora meno gradevoli». Tornando al Sud: per il Meridione, più che fare le solite grandi promesse, servirebbero anche due-tre cose, ma fatte bene e concretamente. «Io non faccio promesse. Lavoriamo per i grandi cantieri, ma vogliamo risolvere anche tutte le problematiche che ci sono nei singoli territori. Ad esempio, in Calabria, mentre apriamo il megalotto della 106 jonica da un miliardo e tre, sbloccheremo piccoli cantieri di adeguamento sulle altre statali». Il Partito democratico dovrebbe stare più sul territorio... «Non è vero che siamo distanti. Siamo sempre sui territori anche e soprattutto quando non siamo in campagna elettorale e forse per questo fa meno rumore. Ci sono cose importanti da fare come governo e ciascuno di noi sta tra le persone in un modo nuovo, quotidiano, anche da ministri. Credo molto nel valore della sobrietà. Stare vicino alle persone, noi lo facciamo, ma certo possiamo e dobbiamo migliorare». **Senta, il sessismo lo avverte?** «L' ho avvertito tantissimo, più vai su più c' è». Alla fine anche certe battute trasudano sessismo, penso ad Amadeus... «Anche se gli fosse venuta senza nessun obiettivo sessista, l' effetto non è stato gradevole». **Anche da ministro le è capitato di avvertire pregiudizi?** «È capitato che nel corso di una riunione dominata da dirigenti uomini, spesso l' interlocutore quando parlava di questioni tecniche tendesse a guardare l' uomo e non me. Ma quando ho cominciato a rispondere sul piano tecnico, alla terza risposta quello stesso interlocutore ha iniziato a guardare anche me. Per capirci, ci vogliono tre risposte tecniche del ministro per fare capire agli interlocutori che è il ministro, ancorché donna, che decide, anche se ovviamente si avvale di competenze straordinarie come quelle di cui mi avvalgo io».

## Gazzetta del Sud (ed. Reggio Calabria)

Palermo, Termini Imerese

---

Corteggiamenti, in passato, apprezzamenti non graditi, battutacce? «Battute e allusioni finché si vuole. Consideri che sono arrivata giovanissima in Parlamento, avevo 34 anni». Quasi una ragazzina. «Devo dire che la mia "emilianità" mi è servita perché ho sempre reagito a questa situazione con grande ironia e un simile atteggiamento spiazza sempre l'interlocutore». **Cioè, tipo che fa finta di non capire o fa la battuta?** «O mi guardo indietro come a dire "forse ti rivolgevi a qualcun altro?"». Cucina? «Sì molto. Ho fatto la cena dell'ultimo dell'anno poi ho anche servito a tavola e i miei commensali erano miei amici e qualche parente. Avevo 12-14 persone e mi dicevano "Quando mai mi ricapita che un ministro mi serva a tavola". In realtà è una cosa che mi piace fare sempre, soprattutto i fine settimana». Perché l'aiuta anche un po' a svagarsi no? E magari non solo piatti emiliano-romagnoli. «Sì, di tutto. Ogni tanto tento qualche sperimentazione, ad esempio sulle guide di cucina che mi regalano quando vado in giro per i territori dove c'è una tradizione culinaria importante come in Sicilia e Calabria. Provo a seguire le ricette, qualche volta mi vengono, qualche volta no. Vado più sui miei piatti forti, amo il risotto coi funghi delle montagne piacentine».

**La sua situazione sentimentale?** «Sono sposata felicemente, dopo un lungo fidanzamento, con un uomo di grandissima pazienza e intelligenza che ha tre anni più di me, 49. Ho avuto prima di lui qualche fidanzato per il quale le cose sono finite perché c'era competizione. Mi volevano bene ma erano troppo in competizione con me. Penso che competere sia una forma di energia spesa male. Non la pratico con gli uomini e tantomeno con le donne. Non rientra nella mia natura pragmatica che intravede nei propri simili persone da conoscere e quindi valorizzare». Criminalità organizzata: grandissimo tema, molto sentito... «L'altra sera in Calabria, quando ho annunciato a Corigliano-Rossano l'apertura, prevista per la prima decade di marzo, del cantiere del terzo megalotto della Statale 106 Jonica da un miliardo e centotrentacinque milioni, ho detto una cosa che ha ricevuto un minuto di applausi: ho detto "proteggiamo il cantiere", il cantiere è ricchezza, è futuro. E mi riferivo anche alle infiltrazioni mafiose, ma non solo. Il lavoro, i lavoratori vanno protetti». Due parole sulla Calabria... «La Calabria ce la può fare e ha tutte le caratteristiche necessarie. L'indole naturale dei calabresi è la gentilezza e l'accoglienza. E sono dei grandi lavoratori. Bisogna tramutare questo spirito anche in una opportunità. Il salto di qualità lo si può fare solo col turismo e per questo, ovviamente, ci vogliono le infrastrutture che funzionano: strade, aeroporti e porti. Ma come sta svoltando Gioia Tauro, può svoltare tutta la Calabria». **Cosa farà da grande?** «La politica intesa come servizio è la mia passione. Mi piacerebbe continuare con questo lavoro. Detto questo vengo dal mondo aziendale, dal quale sono in aspettativa, quindi un mestiere ce l'ho. Decideranno gli elettori e il mio partito». Prima rigaseconda riga Qui comincia il testo della scheda e delle brevi Qui comincia il testo della scheda e delle brevi Qui comincia il testo della scheda e delle brevi.

Intervista al ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Paola De Micheli: «Ci sono tanti soldi da spendere per la viabilità nelle province. Previsto un nuovo sistema di elettrificazione delle banchine»

## «Strade, a marzo il commissario in Sicilia Voglio porti verdi: si inizierà da Trapani»

conosciuta universalmente come una «secchiona». Carattere non facile, poco incline a essere una «piaciona», preferisce contare fino a dieci prima di parlare. Parliamo della quarantaseienne piacentina Paola De Micheli, il terzo ministro della Repubblica che incontriamo. Ci riceve in Porta Pia, nella sede del ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. L'approccio dello staff è informale, sembra di stare in un'azienda più che in uno dei ministeri fra i più decisivi per le sorti economiche del paese. «Chi gliel'ha fatto fare?» «La passione e anche un certo senso di sfida. Sono la prima donna della storia che fa il ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti. Mi sono laureata in Scienze Politiche e poi ho fatto il commissario del terremoto. Qualcuno mi giudica male altri bene. Dico solo che ho aperto 2500 cantieri. Mi è sempre piaciuto il treno e ho lavorato come sottosegretario di Stato alla Presidenza del Consiglio dei ministri e al ministero dell'Economia e delle Finanze». Quello delle infrastrutture è un universo che la coinvolge. E la capiamo, poiché nessuna ripresa economica si è mai realizzata prescindendo da un rilancio delle grandi e medie opere, come dimostra la storia stessa del nostro Paese.

Inevitabile, però, una riflessione a caldo sulle elezioni in Emilia Romagna e in Calabria. «Credo che una delle chiavi dell'affermazione del Pd che comunque anche se il nostro candidato Callipo ha perso, comunque ha tenuto come partito, sia la volontà rinnovata di occuparsi delle persone, dei loro bisogni, ascoltando con umiltà senza rinunciare a un po' di orgoglio che viene dalla nostra storia. Non so se dedicare attenzione ai problemi e proporre soluzioni con senso di responsabilità sia servito a far crescere i consensi del mio partito, so che è il mio modo di fare politica». Tornando al suo dicastero. «È un mondo con mille sfaccettature. Che non finisci mai di conoscere. Quello dei porti, per fare solo un esempio, è un settore chiave della nostra economia: nel mar mediterraneo passano 450 miliardi di merci. Queste 'circolazioni' rappresentano una grandissima occasione di crescita e sviluppo. Sto pensando nei prossimi mesi di programmare una presentazione pubblica nazionale e internazionale dedicata agli investitori riguardante tutti gli snodi chiave degli investimenti che abbiamo programmato, e focalizzata soprattutto sul Sud». **Per questo Sud cosa si può fare concretamente?** Concretamente possiamo fare l'alta capacità (n.d.r.: linea ferroviaria ad alta capacità è una struttura dotata di particolari meccanismi di controllo del traffico tali da permettere una superiore frequenza di passaggi e una maggiore velocità rispetto a quella convenzionale) Reggio Calabria - Salerno. In pratica metteremo sul tavolo tre miliardi puntando tutto sull'upgrade tecnologico dell'attuale linea. Per capirci, non sarà necessario fare buchi, trafori o gallerie». Parliamo della Sicilia... «In Sicilia noi abbiamo approvato una norma che commissaria tutte le strade provinciali perché ci sono



## Giornale di Sicilia

Palermo, Termini Imerese

---

i soldi e purtroppo non vengono spesi. A marzo nominerò un commissario competente sulle strade provinciali e anche sulla Ragusa -Catania, altra opera che è pronta per essere sbloccata. Uno dei miei obiettivi è favorire la realizzazione di porti verdi dotati di un sistema di elettrificazione delle banchine. La prima sperimentazione vorrei attuarla proprio a Trapani, che fa riferimento all' **Autorità Portuale** di Palermo». **Passiamo alla sfera privata. Lei è madre e ministro: difficoltà di gestione? Sensi di colpa?** C'è un episodio legato a Palermo? «Dal punto di vista organizzativo ho cercato di stabilizzare la vita di mio figlio Pietro, che ha quasi quattro anni. Sensi di colpa? La verità è che la trasformazione, la crescita di un bambino di quest'età è talmente bella, miracolosa e stupefacente che non ho un senso di colpa riguardante l'affetto e la mia attenzione nei suoi confronti. Più che altro, talvolta mi manca avere la possibilità di vedere queste trasformazioni più nel dettaglio, però cerco di fare il possibile. Per esempio, poco tempo fa dovevo andare in Sicilia, a Palermo, per un convegno importantissimo dell' **autorità portuale**, ci tenevo moltissimo, ma mio figlio aveva la recita di Natale e quindi a Palermo non sono andata. Mi avranno odiata, c'erano un sacco di persone che arrivavano. Recupererò sicuramente. Tuttavia quella mattina mi sono guardata allo specchio e mi son detta "lo sto con mio figlio, mi capiranno"». Lei ha uno stile opposto a quello di Salvini nel comunicare. «Noi comunichiamo quello che siamo e quindi quello che facciamo. Io sono una persona che, per chi mi conosce, sa stare in compagnia. Posso anche fare la battuta di spirito. In occasione delle cene del Consiglio dei ministri io ero quella che voleva cantare, animare la serata. Sono una molto normale e ho una vita totalmente normale. Però, come dicevo, comunichiamo quello che siamo perché io credo che quando si ha una responsabilità l'undicesimo comandamento sia quello di non esagerare... Non amo la finzione, preferisco la genuinità, proprio per come sono fatta. Anche con i suoi lati talora meno gradevoli». Tornando al Sud: per il Meridione, più che fare le solite grandi promesse, servirebbero anche due-tre cose, ma fatte bene e concretamente. «Io non faccio promesse. Lavoriamo per i grandi cantieri, ma vogliamo risolvere anche tutte le problematiche che ci sono nei singoli territori». Il Pd dovrebbe stare più sul territorio... «Non è vero che siamo distanti. Siamo sempre sui territori anche e soprattutto quando non siamo in campagna elettorale e forse per questo fa meno rumore. Ci sono cose importanti da fare come governo e ciascuno di noi sta tra le persone in un modo nuovo, quotidiano, anche da ministri. Credo molto nel valore della sobrietà. Stare vicino alle persone, noi lo facciamo, ma certo possiamo e dobbiamo migliorare». **Senta, il sessismo lo avverte?** «L'ho avvertito tantissimo, più vai su più c'è». Alla fine anche certe battute trasudano sessismo, penso ad Amadeus... «Anche se gli fosse venuta senza nessun obiettivo sessista, l'effetto non è stato gradevole». **Anche da ministro le è capitato di avvertire pregiudizi?** «È capitato che nel corso di una riunione dominata da dirigenti uomini, spesso l'interlocutore quando parlava di questioni tecniche tendesse a guardare l'uomo e non me. Ma quando ho cominciato a rispondere sul piano tecnico, alla terza risposta quello stesso interlocutore ha iniziato a guardare anche me. Per capirci, ci vogliono tre risposte tecniche del ministro per fare capire agli interlocutori che è il ministro, ancorché donna, che decide, anche se ovviamente si avvale di competenze straordinarie

## Giornale di Sicilia

Palermo, Termini Imerese

---

come quelle di cui mi avvalgo io. Però ci sono volute tre mie risposte tecniche... Cose così, insomma».

**Corteggiamenti, in passato, apprezzamenti non graditi, battutacce?** «Battute e allusioni finché si vuole. Consideri che sono arrivata giovanissima in Parlamento, avevo 34 anni. «Devo dire che la mia emilianità mi ha aiutato perché ho sempre reagito a questa situazione con grandissima ironia e un simile atteggiamento spiazza sempre l'interlocutore». **Cioè, tipo che fa finta di non capire o fa la battuta?** « O mi guardo indietro come a dire forse ti rivolgevi a qualcun altro?». Primo ministro donna delle infrastrutture, un bel segnale. «È un ministero complicatissimo e grandissimo, perché copre ambiti che vanno dal codice della strada all' aerospazio. Poi ogni tanto alzo la voce, senza mai gridare, ma aumento di due toni il livello dei decibel». Cucina? «Sì molto. Ho fatto la cena dell' ultimo dell' anno poi ho anche servito a tavola e i miei commensali erano miei amici e qualche parente. Avevo 12-14 persone e mi dicevano Quando mai mi ricapita che un ministro mi serva a tavola. In realtà è una cosa che faccio sempre, soprattutto i fine settimana, quando ho un attimo di tempo cucino». Perché l' aiuta anche un po' a svagarsi no? E magari non solo piatti emiliano -romagnoli. «Sì, di tutto. Ogni tanto tento qualche sperimentazione, ad esempio sulle guide di cucina che mi regalano quando vado in giro per i territori dove c' è una tradizione culinaria importante come in Sicilia. Provo a seguire le ricette, qualche volta mi vengono, qualche volta no. Vado più sui miei piatti forti, amo il risotto coi funghi delle montagne piacentine». Criminalità organizzata: grandissimo tema, molto sentito... «L' altra sera in Calabria, quando ho annunciato a Corigliano-Rossano l' apertura, prevista per la prima decade di marzo, del cantiere del terzo megalotto della Statale 106 Jonica da un miliardo e centotrentacinque milioni, ho detto una cosa che ha ricevuto un minuto di applausi: ho detto "proteggiamo il cantiere", il cantiere è ricchezza, è futuro. E mi riferivo anche alle infiltrazioni mafiose, ma non solo. Il lavoro, i lavoratori vanno protetti». **Fashion week, Eicma salone del ciclo e motociclo, fiera del libro: per scuotere il Sud, lei sarebbe d' accordo a creare grandi eventi nel nostro Mezzogiorno?** «Alcuni eventi, come la Fiera del Levante, il Tarì per i gioielli o il Salone Nautico siciliano, ci sono già e li dovremmo solo valorizzare». **Cosa farà da grande?** «La politica intesa come servizio è la mia passione. Mi piacerebbe continuare con questo lavoro. Detto questo vengo dal mondo aziendale, dal quale sono in aspettativa, quindi un mestiere ce l' ho. Decideranno gli elettori e il mio partito».

Intervista al ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Paola De Micheli: «Ci sono tanti soldi da spendere per la viabilità nelle province. Previsto un nuovo sistema di elettrificazione delle banchine»

## «Strade, a marzo il commissario in Sicilia Voglio porti verdi: si inizierà da Trapani»

conosciuta universalmente come una «secchiona». Carattere non facile, poco incline a essere una «piaciona», preferisce contare fino a dieci prima di parlare. Parliamo della quarantaseienne piacentina Paola De Micheli, il terzo ministro della Repubblica che incontriamo. Ci riceve in Porta Pia, nella sede del ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. L'approccio dello staff è informale, sembra di stare in un'azienda più che in uno dei ministeri fra i più decisivi per le sorti economiche del paese. «Chi gliel'ha fatto fare?» «La passione e anche un certo senso di sfida. Sono la prima donna della storia che fa il ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti. Mi sono laureata in Scienze Politiche e poi ho fatto il commissario del terremoto. Qualcuno mi giudica male altri bene. Dico solo che ho aperto 2500 cantieri. Mi è sempre piaciuto il treno e ho lavorato come sottosegretario di Stato alla Presidenza del Consiglio dei ministri e al ministero dell'Economia e delle Finanze». Quello delle infrastrutture è un universo che la coinvolge. E la capiamo, poiché nessuna ripresa economica si è mai realizzata prescindendo da un rilancio delle grandi e medie opere, come dimostra la storia stessa del nostro Paese.

Inevitabile, però, una riflessione a caldo sulle elezioni in Emilia Romagna e in Calabria. «Credo che una delle chiavi dell'affermazione del Pd che comunque anche se il nostro candidato Callipo ha perso, comunque ha tenuto come partito, sia la volontà rinnovata di occuparsi delle persone, dei loro bisogni, ascoltando con umiltà senza rinunciare a un po' di orgoglio che viene dalla nostra storia. Non so se dedicare attenzione ai problemi e proporre soluzioni con senso di responsabilità sia servito a far crescere i consensi del mio partito, so che è il mio modo di fare politica». Tornando al suo dicastero. «È un mondo con mille sfaccettature. Che non finisci mai di conoscere. Quello dei porti, per fare solo un esempio, è un settore chiave della nostra economia: nel mar mediterraneo passano 450 miliardi di merci. Queste 'circolazioni' rappresentano una grandissima occasione di crescita e sviluppo. Sto pensando nei prossimi mesi di programmare una presentazione pubblica nazionale e internazionale dedicata agli investitori riguardante tutti gli snodi chiave degli investimenti che abbiamo programmato, e focalizzata soprattutto sul Sud». **Per questo Sud cosa si può fare concretamente?** Concretamente possiamo fare l'alta capacità (n.d.r. linea ferroviaria ad alta capacità è una struttura dotata di particolari meccanismi di controllo del traffico tali da permettere una superiore frequenza di passaggi e una maggiore velocità rispetto a quella convenzionale) Reggio Calabria - Salerno. In pratica metteremo sul tavolo tre miliardi puntando tutto sull'upgrade tecnologico dell'attuale linea. Per capirci, non sarà necessario fare buchi, trafori o gallerie». Parliamo della Sicilia... «In Sicilia noi abbiamo approvato una norma che commissaria tutte le strade provinciali perché ci sono



## Giornale di Sicilia (ed. Trapani)

Palermo, Termini Imerese

---

i soldi e purtroppo non vengono spesi. A marzo nominerò un commissario competente sulle strade provinciali e anche sulla Ragusa -Catania, altra opera che è pronta per essere sbloccata. Uno dei miei obiettivi è favorire la realizzazione di porti verdi dotati di un sistema di elettrificazione delle banchine. La prima sperimentazione vorrei attuarla proprio a Trapani, che fa riferimento all' **Autorità Portuale** di Palermo». **Passiamo alla sfera privata. Lei è madre e ministro: difficoltà di gestione? Sensi di colpa?** C'è un episodio legato a Palermo? «Dal punto di vista organizzativo ho cercato di stabilizzare la vita di mio figlio Pietro, che ha quasi quattro anni. Sensi di colpa? La verità è che la trasformazione, la crescita di un bambino di quest'età è talmente bella, miracolosa e stupefacente che non ho un senso di colpa riguardante l'affetto e la mia attenzione nei suoi confronti. Più che altro, talvolta mi manca avere la possibilità di vedere queste trasformazioni più nel dettaglio, però cerco di fare il possibile. Per esempio, poco tempo fa dovevo andare in Sicilia, a Palermo, per un convegno importantissimo dell' **autorità portuale**, ci tenevo moltissimo, ma mio figlio aveva la recita di Natale e quindi a Palermo non sono andata. Mi avranno odiata, c'erano un sacco di persone che arrivavano. Recupererò sicuramente. Tuttavia quella mattina mi sono guardata allo specchio e mi son detta "lo sto con mio figlio, mi capiranno"». Lei ha uno stile opposto a quello di Salvini nel comunicare. «Noi comunichiamo quello che siamo e quindi quello che facciamo. Io sono una persona che, per chi mi conosce, sa stare in compagnia. Posso anche fare la battuta di spirito. In occasione delle cene del Consiglio dei ministri io ero quella che voleva cantare, animare la serata. Sono una molto normale e ho una vita totalmente normale. Però, come dicevo, comunichiamo quello che siamo perché io credo che quando si ha una responsabilità l'undicesimo comandamento sia quello di non esagerare... Non amo la finzione, preferisco la genuinità, proprio per come sono fatta. Anche con i suoi lati talora meno gradevoli». Tornando al Sud: per il Meridione, più che fare le solite grandi promesse, servirebbero anche due-tre cose, ma fatte bene e concretamente. «Io non faccio promesse. Lavoriamo per i grandi cantieri, ma vogliamo risolvere anche tutte le problematiche che ci sono nei singoli territori». Il Pd dovrebbe stare più sul territorio... «Non è vero che siamo distanti. Siamo sempre sui territori anche e soprattutto quando non siamo in campagna elettorale e forse per questo fa meno rumore. Ci sono cose importanti da fare come governo e ciascuno di noi sta tra le persone in un modo nuovo, quotidiano, anche da ministri. Credo molto nel valore della sobrietà. Stare vicino alle persone, noi lo facciamo, ma certo possiamo e dobbiamo migliorare». **Senta, il sessismo lo avverte?** «L'ho avvertito tantissimo, più vai su più c'è». Alla fine anche certe battute trasudano sessismo, penso ad Amadeus... «Anche se gli fosse venuta senza nessun obiettivo sessista, l'effetto non è stato gradevole». **Anche da ministro le è capitato di avvertire pregiudizi?** «È capitato che nel corso di una riunione dominata da dirigenti uomini, spesso l'interlocutore quando parlava di questioni tecniche tendesse a guardare l'uomo e non me. Ma quando ho cominciato a rispondere sul piano tecnico, alla terza risposta quello stesso interlocutore ha iniziato a guardare anche me. Per capirci, ci vogliono tre risposte tecniche del ministro per fare capire agli interlocutori che è il ministro, ancorché donna, che decide, anche se ovviamente si avvale di competenze straordinarie

## Giornale di Sicilia (ed. Trapani)

Palermo, Termini Imerese

---

come quelle di cui mi avvalgo io. Però ci sono volute tre mie risposte tecniche... Cose così, insomma».

**Corteggiamenti, in passato, apprezzamenti non graditi, battutacce?** «Battute e allusioni finché si vuole. Consideri che sono arrivata giovanissima in Parlamento, avevo 34 anni. «Devo dire che la mia emilianità mi ha aiutato perché ho sempre reagito a questa situazione con grandissima ironia e un simile atteggiamento spiazza sempre l'interlocutore». **Cioè, tipo che fa finta di non capire o fa la battuta?** « O mi guardo indietro come a dire forse ti rivolgevi a qualcun altro?». Primo ministro donna delle infrastrutture, un bel segnale. «È un ministero complicatissimo e grandissimo, perché copre ambiti che vanno dal codice della strada all' aerospazio. Poi ogni tanto alzo la voce, senza mai gridare, ma aumento di due toni il livello dei decibel». Cucina? «Sì molto. Ho fatto la cena dell' ultimo dell' anno poi ho anche servito a tavola e i miei commensali erano miei amici e qualche parente. Avevo 12-14 persone e mi dicevano Quando mai mi ricapita che un ministro mi serva a tavola. In realtà è una cosa che faccio sempre, soprattutto i fine settimana, quando ho un attimo di tempo cucino». Perché l' aiuta anche un po' a svagarsi no? E magari non solo piatti emiliano -romagnoli. «Sì, di tutto. Ogni tanto tento qualche sperimentazione, ad esempio sulle guide di cucina che mi regalano quando vado in giro per i territori dove c' è una tradizione culinaria importante come in Sicilia. Provo a seguire le ricette, qualche volta mi vengono, qualche volta no. Vado più sui miei piatti forti, amo il risotto coi funghi delle montagne piacentine». Criminalità organizzata: grandissimo tema, molto sentito... «L' altra sera in Calabria, quando ho annunciato a Corigliano-Rossano l' apertura, prevista per la prima decade di marzo, del cantiere del terzo megalotto della Statale 106 Jonica da un miliardo e centotrentacinque milioni, ho detto una cosa che ha ricevuto un minuto di applausi: ho detto "proteggiamo il cantiere", il cantiere è ricchezza, è futuro. E mi riferivo anche alle infiltrazioni mafiose, ma non solo. Il lavoro, i lavoratori vanno protetti». **Fashion week, Eicma salone del ciclo e motociclo, fiera del libro: per scuotere il Sud, lei sarebbe d' accordo a creare grandi eventi nel nostro Mezzogiorno?** «Alcuni eventi, come la Fiera del Levante, il Tarì per i gioielli o il Salone Nautico siciliano, ci sono già e li dovremmo solo valorizzare». **Cosa farà da grande?** «La politica intesa come servizio è la mia passione. Mi piacerebbe continuare con questo lavoro. Detto questo vengo dal mondo aziendale, dal quale sono in aspettativa, quindi un mestiere ce l' ho. Decideranno gli elettori e il mio partito».

tOrre di controllo

# L' Antitrust Ue gioca sporco contro i porti italiani: pretende che siano tassati, favorendo i porti del Nord e contro la Cina

TINO OLDANI

Stanno per scadere i 30 giorni che l' Unione europea, il 10 gennaio scorso, ha dato al governo italiano per rispondere all' accusa di favorire i porti italiani con aiuti di Stato. Un' accusa da non prendere sottogamba: anche se a prima vista sembra una questione fiscale di secondaria importanza, in realtà tocca questioni che vanno oltre la sfera fiscale e coinvolgono, a cascata, una serie di scelte strategiche per il futuro dell' economia italiana, dalla difesa nei nostri porti da quelli del Nord Europa, fino alla messa in discussione della Nuova via della seta, l' accordo firmato l' anno scorso con la Cina dal governo di Giuseppe Conte, allora gialloverde. Un accordo che Bruxelles, sotto l' impulso della Germania di Angela Merkel, sta facendo di tutto per vanificare. A rivelare il contenuto della lettera della Ue è stato il sito dell' Huffington Post, con un ampio servizio di Claudio Paudice. La Dg Competition, guidata dalla vicepresidente Margrethe Vestager, sostiene che le 15 Autorità di sistema portuale (Asp) operanti in Italia godono di aiuti di Stato in quanto pagano soltanto l' Irap (3,9%) e non l' Ires (24%). Un' esenzione che per Bruxelles costituisce un' infrazione del libero mercato, distortivo della concorrenza, tale da agevolare i porti italiani nei confronti degli altri porti europei, soprattutto quelli del Nord Europa, che sono controllati da soci privati e pagano tutte le imposte. Nel corso dell' inchiesta Ue, durata più di un anno, il ministero dei Trasporti italiano ha risposto che le Autorità portuali fanno parte dell' amministrazione pubblica, come è stato confermato da una sentenza della Corte costituzionale. Pertanto sono tenute a pagare l' Irap, ma non l' Ires. Non solo: anche se pagassero l' Ires, sarebbe soltanto una partita di giro all' interno dello Stato italiano. Un' imposta priva di senso. Ma l' Ue la pensa diversamente: ritiene che le Asp incassano un canone dagli utenti dei porti, introito sul quale non pagano tutte le tasse dovute, consentendo ai porti italiani di fare una concorrenza sleale agli altri porti europei. Da qui la minaccia di una procedura d' infrazione se l' Italia non si adegnerà al più presto. Dalle carte dell' inchiesta, emerge che l' Ue sostiene che tra i 20 porti europei più trafficati, tre sono italiani: Genova, La Spezia e Gioia Tauro. Il governo Conte 2 ha obiettato che i volumi traffico dei porti italiani sono molto lontani da quelli del Nord Europa, in testa Anversa, Rotterdam e Amburgo, come risulta dalle stesse statistiche Ue: 44,3 milioni di tonnellate Teu movimentate dai primi tre porti del Nord, contro i 15 milioni dei primi tre del Mediterraneo. Ma Bruxelles ha fatto orecchio da mercante, facendo intuire che la sentenza potrebbe essere già scritta. Dietro questa intransigenza, a mio parere, non vi è solo una questione fiscale e di presunti aiuti di Stato, ma ben altro. Vi è soprattutto il deliberato tentativo di Bruxelles, imposto dalla Germania di Angela Merkel, di ostacolare in ogni modo l' accordo tra Italia e Cina firmato un anno fa per attuare la Nuova via della seta e intensificare gli scambi commerciali, facendo perno soprattutto sul porto di Trieste, molto più vicino al cuore industriale della Germania, la Baviera, rispetto ai porti del Nord. Un accordo strategico, firmato da Giuseppe Conte, ma subito contestato in sede europea dalla Merkel e da Emmanuel Macron. Il motivo è spiegato molto bene da un capitolo dell' ultimo saggio di Federico Rampini («La seconda guerra fredda»). Per trent' anni la Germania è stata il paese europeo più filo-cinese, traendone immensi vantaggi. Grazie ai bassi costi produttivi, più di 5mila imprese tedesche si sono insediate in Cina.





## Italia Oggi

### Focus

---

Sul mercato cinese, i prodotti tedeschi, soprattutto auto e tecnologie, hanno fatto faville, tanto che il 40 per cento delle auto Volkswagen sono vendute in Cina. Oltre a fare centinaia di miliardi di euro di profitti, per anni la Germania ha appoggiato politicamente Pechino, anche rispetto alle critiche degli Usa di Barack Obama. Ma negli ultimi due anni c'è stata una svolta silenziosa: Berlino ha scoperto che i cinesi le hanno rubato tecnologia a man bassa. Il colpo più grosso? Dopo avere comprato il primo treno ad alta velocità dalla Siemens, Pechino ne ha copiato la tecnologia, producendo treni simili in proprio e reti dedicate per migliaia di chilometri, tanto da realizzare la più vasta rete ad alta velocità del mondo. E quando la Merkel ha letto il piano «Made in China 2025» di Xi Jinping, con cui la Cina punta a raggiungere la supremazia tecnologica mondiale, ha capito che i cinesi avevano superato la Germania, e l'avrebbero poi invasa con la Nuova via della seta. Insomma, l'Italia ha firmato questo accordo con la Cina proprio quando la Merkel ne stava prendendo le distanze. E ora sta arrivando il conto, tramite Bruxelles. © Riproduzione riservata.

## L'UE riveda la propria decisione

Il Governo si impegna ad operarsi presso le istituzioni europee al fine di addivenire ad una revisione della decisione della Commissione Europea e a promuovere un tavolo tecnico a livello ministeriale finalizzato alla definizione di un complesso di controdeduzioni da inoltrare all'Unione Europea. E' quanto hanno chiesto ieri, in una risoluzione scritta presentata alla Camera, i deputati di Italia Viva Raffaella Paita, Mauro Del Barba, Luciano Nobili e Massimo Ungaro. I parlamentari ricordano come con lettera del 15 novembre scorso, pubblicata nella Gazzetta Ufficiale dell'Unione europea in data 10 gennaio 2020, la Commissione europea abbia comunicato all'Italia la propria decisione di avviare il procedimento di cui all'articolo 108, paragrafo 2, del trattato sul funzionamento dell'Unione europea in merito all'esclusione dall'Ires dai porti italiani; Il documento ricordano i deputati fa seguito alla decisione - adottata in data 8 gennaio 2019 - in cui la Commissione europea propone al nostro Paese, ai sensi dell'articolo 22 del regolamento (UE) 2015/1589 del Consiglio, di adottare opportune misure atte ad abolire la vigente esenzione dall'imposta sulle società per i porti in Italia e a garantire che i porti che svolgono attività di natura economica siano assoggettati allo stesso regime di imposta sulle società che si applica alle imprese private; «Il nostro Paese si legge nella risoluzione ha sempre sostenuto che le Autorità portuali siano parte integrante della pubblica amministrazione, svolgendo compiti e servizi di matrice pubblicistica, conseguentemente assoggettabili alle disposizioni di cui all'articolo 74 del Tuir, ove si determina l'esclusione degli enti pubblici dall'applicazione dell'Ires di cui al titolo II, capo I, dello stesso testo unico». Secondo gli scriventi la Commissione non considera, ai fini dell'esclusione delle **AdSP** dall'applicazione dell'IRES, la circostanza che esse contribuiscono al perseguimento dell'interesse pubblico generale. Difatti, «in base alla legislazione vigente, l'utilizzazione degli spazi portuali è assegnata alle autorità in quanto funzionali allo svolgimento di funzioni di rango pubblicistico, non già al perseguimento dell'interesse economico derivante dai ricavi delle attività ivi operate; inoltre, l'attività delle autorità si svolge mediante atti tipici amministrativi, quali autorizzazioni e concessioni. Da ciò discende che è preminente l'interesse pubblico rispetto all'ottica di mercato che prevede la massima utilizzazione economica e reddituale della risorsa portuale»; Secondo i presentatori dell'atto di indirizzo, non apparirebbe quindi possibile assimilare i canoni dell'utilizzazione degli spazi portuali «a rendite di attività di locazione presenti in altri Paesi europei ove si adotta un modello di mercato, ove la finalità è per l'appunto la massimizzazione della redditività nell'utilizzo della risorsa portuale»; Ecco perché, a detta dei parlamentari, il Governo deve agire subito e convincere Bruxelles a rivedere la propria decisione.

Focus Interventi Interviste News Expo 2019 Osservatorio Europeo 



Container e nuvole

di Hariesh Manaadiar

I dizionari tradizionali definiscono la digitalizzazione in modo generico, parlando della conversione di testi, immagini o suoni in una forma digitale che può essere elaborata da un computer. Con l'evoluzione delle tecnologie 4.0 questa definizione è però diventata del tutto obsoleta. La consultancy firm Gartner ne dà oggi un'accezione diversa, più adatta al settore navale e industriale: Digitalization is the use of digital technologies to change a business model and provide new revenue and value-producing opportunities; it is the process of moving to a digital business. Tradotto: la digitalizzazione è l'uso delle tecnologie digitali per cambiare un modello di business e fornire nuove opportunità di guadagno e di produzione di valore; è il processo di passaggio a un business digitale. Parole come Digital Freight Forwarder, Digital Carrier, Online Freight Marketplace, Freight Benchmarking, sono terminologie del tutto nuove che negli ultimi cinque anni sono entrate a far parte del mainstream. In particolare, nel settore del trasporto di contenitori i diversi processi tecnologici hanno avuto un impatto positivo sul business, spingendo gli spedizionieri e i vettori a personalizzare l'offerta di servizi on line a un livello tale da favorire le transazioni direttamente tra clienti e venditori (Business to Consumer - B2C). Oggi stiamo assistendo al diffondersi dei freight marketplace virtuali, all'interno dei quali i clienti possono ottenere informazioni in tempo reale sulle quotazioni delle merci, effettuare prenotazioni e gestire le spedizioni direttamente on-line. La necessità da parte dei caricatori di monitorare costantemente i movimenti dei noli ha portato diversi operatori indipendenti a elaborare dei veri e propri smart index, in grado di riportare il valore medio di nolo delle containership sul mercato, includendo informazioni sugli attuali freight rates, sui tassi precedenti e fornendo una stima di massima dei costi da sostenere su rotte specifiche. Questi indici hanno permesso al cliente di sviluppare una visione trasparente circa le movimentazioni delle merci e le fluttuazioni di mercato delle rate di nolo, dandogli la possibilità di prendere decisioni rapide e adeguate alle proprie esigenze. Un altro settore in cui la digitalizzazione ha avuto un impatto positivo è quello del booking on line. La maggior parte dei vettori dispone oggi di piattaforme che consentono ai clienti di effettuare le prenotazioni in modo rapido e comodo. Anche gli spedizionieri hanno acquisito nuove armi (digitali) per implementare la qualità dei servizi offerti, essendo oggi in grado di istruire la polizza di carico direttamente nel sistema del vettore e di generarla una volta che la nave è salpata. Alcuni delle shipping lines permettono ai clienti di stampare la loro polizza di carico direttamente presso i propri uffici; un bel passo in avanti rispetto ai tempi in cui l'unico modo per reperire il documento cartaceo era quello di mandare direttamente qualcuno dal vettore a prenderlo. L'ultimo decennio ha visto il proliferare di diverse centinaia di start-up digitali nel settore del trasporto merci. Queste newco hanno di fatto creato innovativi processi tecnologici in grado di trasformare i contratti di spedizione, le polizze di carico e gli stessi container in oggetti smart. Si tratta di un nuovo mondo nel quale hanno fatto la loro prima comparsa anche gli spedizionieri digitali: essi sono in grado di fornire gli stessi servizi di un freight forwarder tradizionale, ma in modo più efficace, efficiente ed economico, sulla base di piattaforme online. La Blockchain è stata sicuramente per il settore una vera e propria Digital ledger technology. Applicata allo shipping, la tecnologia alla base dei BITCOIN ha permesso di processare telematicamente ogni atto amministrativo, notificandolo

Focus Interventi Interviste News Expo 2019 Osservatorio Europeo Media in Q



a tutti gli attori in campo. Il vero punto di forza della blockchain è che le informazioni ivi contenute non possono che essere vere, anche perché una loro manomissione, o modifica avrebbe ripercussioni su tutta la catena, rischiando di distruggerla. La rivoluzione digitale ha insomma permesso al cliente



## Portnews

### Focus

---

di visualizzare in tempo reale tutti i movimenti della propria merce, ricevendo qualsiasi informazione in tempi rapidissimi. Lo stesso container, che negli ultimi 50 anni è rimasto sempre lo stesso per quanto riguarda il design e la struttura, è recentemente diventato intelligente. In che modo? Un piccolo dispositivo, inserito nella presa d'aria del contenitore, permette di monitorare e tracciarne i movimenti, oltre che lo stato di salute (in termini di danneggiamenti eventuali subiti durante il viaggio). Una volta installato nel container, questo chip inizia a trasmettere ogni tipo di informazione in diretta streaming. Tutto diventa visibile e tracciabile sul monitor del cliente, che se ne sta comodamente seduto nel suo ufficio. Potete immaginare quali vantaggi possa trarre il mercato del food and beverage da simili soluzioni tecnologiche: le merci deperibili hanno di fatto bisogno di essere monitorate con maggiore attenzione di quanto non accada per altre tipologie merceologiche, e avere a disposizione un sistema di alert che avvisi i clienti e le compagnie di navigazione di eventuali problemi incorsi al container in viaggio ha un valore aggiunto incredibile. In conclusione, il passaggio all'era digitale ha marcato un cambiamento nelle modalità di scambio delle informazioni, contribuendo a rivedere le professioni ad esse associate. Questa transizione online porterà al successo o alla fine di alcuni attori del settore. Tutto dipenderà da come sapranno usare le nuove tecnologie e da quale strategia adotteranno per supportare i nuovi processi digitali. Care imprese, che lo vogliate o no, il progresso ha già bussato alla vostra porta: sta a voi decidere se farlo entrare in casa o no.