



**Estratto Rassegna Stampa Assoporti  
giovedì, 30 gennaio 2020**



## Prime Pagine

30/01/2020	<b>Corriere della Sera</b>	9
<hr/>		
30/01/2020	<b>Il Fatto Quotidiano</b>	10
<hr/>		
30/01/2020	<b>Il Foglio</b>	11
<hr/>		
30/01/2020	<b>Il Giornale</b>	12
<hr/>		
30/01/2020	<b>Il Giorno</b>	13
<hr/>		
30/01/2020	<b>Il Manifesto</b>	14
<hr/>		
30/01/2020	<b>Il Mattino</b>	15
<hr/>		
30/01/2020	<b>Il Messaggero</b>	16
<hr/>		
30/01/2020	<b>Il Resto del Carlino</b>	17
<hr/>		
30/01/2020	<b>Il Secolo XIX</b>	18
<hr/>		
30/01/2020	<b>Il Sole 24 Ore</b>	19
<hr/>		
30/01/2020	<b>Il Tempo</b>	20
<hr/>		
30/01/2020	<b>Italia Oggi</b>	21
<hr/>		
30/01/2020	<b>La Nazione</b>	22
<hr/>		
30/01/2020	<b>La Repubblica</b>	23
<hr/>		
30/01/2020	<b>La Stampa</b>	24
<hr/>		
30/01/2020	<b>MF</b>	25
<hr/>		

## Primo Piano

29/01/2020	<b>Il Nautilus</b>	26
<hr/>		
Per Assoporti è necessario ed urgente attuare una profonda semplificazione delle procedure amministrative per la realizzazione delle opere pubbliche		
<hr/>		
29/01/2020	<b>Portnews</b>	27
<hr/>		
Di troppa burocrazia si muore		
<hr/>		
29/01/2020	<b>Il Nautilus</b>	28
<hr/>		
AL VIA A MILANO IL FORUM DI CONFRONTO TRA PRODUZIONE E LOGISTICA ITALIANA NEL MONDO POST-GLOBALE		
<hr/>		

29/01/2020	<b>The Medi Telegraph</b>		30
Il 2020 in salita dei porti italiani: a rischio anche le piccole opere / IL CASO			

## Trieste

29/01/2020	<b>Giornale Architettura</b>		31
Trieste, per Porto vecchio è la volta buona?			

## Venezia

30/01/2020	<b>Il Fatto Quotidiano</b>	Pagina 14	<i>Giuseppe Pietrobelli</i>	33
"Se continuano a non pagare a febbraio fermiamo il Mose"				
30/01/2020	<b>Corriere del Veneto</b>	Pagina 8	<i>Alberto Zorzi</i>	35
Comitatone a metà febbraio Mose, più flessibilità per pagare				
30/01/2020	<b>Il Gazzettino</b>	Pagina 28	<i>ROBERTA BRUNETTI</i>	36
Mose, nuovi intoppi e ritardi Imprese al braccio di ferro				
30/01/2020	<b>La Nuova di Venezia e Mestre</b>	Pagina 1		38
Mose, nuovo sopralluogo ma nessuna decisione				
30/01/2020	<b>La Nuova di Venezia e Mestre</b>	Pagina 2		39
Riecco la commissaria Sopralluogo al Lido e riunione sul Mose				
30/01/2020	<b>La Nuova di Venezia e Mestre</b>	Pagina 2		41
Agenzia al posto del Consorzio il business della manutenzione				
30/01/2020	<b>La Nuova di Venezia e Mestre</b>	Pagina 3		42
«I lavoratori vogliono risposte» le imprese del Cvn all' attacco				
30/01/2020	<b>La Nuova di Venezia e Mestre</b>	Pagina 39		43
«VGate, un Consiglio aperto per dare voce alle categorie»				

## Savona, Vado

30/01/2020	<b>Il Secolo XIX (ed. Savona)</b>	Pagina 16		44
Spiaggia della Margonara i comitati all' attacco «Serve bonifica urgente»				
30/01/2020	<b>La Stampa (ed. Savona)</b>	Pagina 45		45
Spiaggetta abbandonata alla Margonara lettera ai Comuni e all' Asl: area inutilizzabile				
30/01/2020	<b>Il Secolo XIX (ed. Savona)</b>	Pagina 17		46
«Palazzina del Porto agibile» spiraglio per non abbatterla				
30/01/2020	<b>La Stampa (ed. Savona)</b>	Pagina 44	<i>GIOVANNI CIOLINA</i>	47
Autorità Portuale: palazzina dissequestrata e agibile				
29/01/2020	<b>Savona News</b>			48
Savona, in fiamme la palazzina dell' Autorità di Sistema: aperto un fascicolo per incendio colposo				

## Genova, Voltri

30/01/2020	<b>Il Secolo XIX</b>	Pagina 14-15		49
«Raddoppio del binario in porto via dalle strade 12500 Tir l' anno»				
30/01/2020	<b>Il Secolo XIX</b>	Pagina 12		50
Fusione tra Psa e Sech, Signorini: «Il via libera entro venti giorni»				
29/01/2020	<b>Ansa</b>			51
Porto Genova: Psa-Prà raddoppia i treni con secondo binario				

29/01/2020	<b>BizJournal Liguria</b>		52
<hr/>			
29/01/2020	<b>FerPress</b>		53
Inaugurato il secondo binario di accesso al terminal di Genova Prà realizzato da RFI e Italferr			
<hr/>			
29/01/2020	<b>Genova24</b>		54
Porto di Genova, al terminal Psa di Pra' arriva il secondo binario ferroviario			
<hr/>			
29/01/2020	<b>Informare</b>		55
Nel porto di Genova è stato inaugurato il secondo binario ferroviario di accesso al terminal PSA Genova Pra'			
<hr/>			
29/01/2020	<b>Informazioni Marittime</b>		56
Genova Pra', inaugurato il secondo binario di accesso al terminal PSA			
<hr/>			
29/01/2020	<b>larepubblica.it (Genova)</b>		57
Porto di Genova: il terminal Psa-Prà raddoppia i treni con un secondo binario			
<hr/>			
29/01/2020	<b>Messaggero Marittimo</b>	<i>Massimo Belli</i>	58
PSA Genova Pra' inaugura secondo binario			
<hr/>			
29/01/2020	<b>PrimoCanale.it</b>		59
Terminal Psa di Genova Pra', ecco il secondo binario in porto			
<hr/>			
29/01/2020	<b>PrimoCanale.it</b>	<i>ELISABETTA BIANCALANI</i>	60
Raddoppio dei binari al terminal Psa di Pra', Danesi: "Fondamentali il senatore Rossi e Primocanale"			
<hr/>			
29/01/2020	<b>shippingitaly.it</b>		61
Psa Genova Prà punta al raddoppio dei treni entro cinque anni			
<hr/>			
29/01/2020	<b>shippingitaly.it</b>		62
Fusione Psa - Sech: per Signorini la questione si risolve entro un mese			
<hr/>			
29/01/2020	<b>Transportonline</b>		63
Al terminal Psa di Pra' arriva il secondo binario ferroviario			
<hr/>			
29/01/2020	<b>BizJournal Liguria</b>		64
Porto di Genova, Filt Cgil: "Indispensabili aree per lo stoccaggio dei container e il potenziamento del Terminal Erzelli"			
<hr/>			
29/01/2020	<b>Ansa</b>		65
Porto Genova: al Fruit Logistica di Berlino il 5-7 febbraio			
<hr/>			
29/01/2020	<b>Informare</b>		66
Le AdSP del Mar Ligure Occidentale e del Tirreno Settentrionale parteciperanno a Fruit Logistica			
<hr/>			
29/01/2020	<b>Messaggero Marittimo</b>	<i>Redazione</i>	67
Ports of Genoa e Cisco a Fruit Logistica			
<hr/>			
30/01/2020	<b>Il Secolo XIX</b>	Pagina 20	68
Pimkie chiude, dieci commesse perdono il lavoro			
<hr/>			
30/01/2020	<b>La Repubblica (ed. Genova)</b>	Pagina 16	70
Il futuro è il Nord ovest			
<hr/>			
30/01/2020	<b>La Repubblica (ed. Genova)</b>	Pagina 16	72
Il mare tesoro della Liguria			
<hr/>			
29/01/2020	<b>shippingitaly.it</b>		74
Danesi annuncia: in arrivo a Genova portacontainer da 20.000 Teu			

## La Spezia

30/01/2020	<b>Il Secolo XIX (ed. La Spezia)</b>	Pagina 24	75
Container e logistica, da Vezzano l' appello «Raddoppiare i collegamenti con Genova»			
<hr/>			
29/01/2020	<b>Messaggero Marittimo</b>	<i>Giulia Sarti</i>	76
La Spezia Shunting Railways: è record nel 2019			

## Ravenna

30/01/2020	<b>Il Resto del Carlino (ed. Ravenna)</b>	Pagina 41	77
Nave dalla Cina, precauzioni al porto			

30/01/2020	<b>Il Resto del Carlino (ed. Ravenna)</b> Pagina 41	78
	«L' Hub volano per lo sviluppo»	
30/01/2020	<b>Il Sole 24 Ore</b> Pagina 12	79
	Ravenna ristruttura il porto, via alla gara da 235 milioni	
30/01/2020	<b>Corriere di Romagna (ed. Ravenna-Imola)</b> Pagina 7	80
	Fusignani: «Stop alle conflittualità per rendere il porto competitivo»	
29/01/2020	<b>Ravenna Today</b>	81
	Hub portuale, il sindaco: "Quella dei container è una sfida che va giocata". Ma l' opposizione è critica	
29/01/2020	<b>Ravenna24Ore.it</b>	83
	Fusignani: "Porto di Ravenna più competitivo evitando le conflittualità"	
29/01/2020	<b>RavennaNotizie.it</b>	85
	Il consiglio comunale di Ravenna si è riunito per parlare di Hub Portuale	
29/01/2020	<b>ravennawebtv.it</b>	86
	Il vicesindaco Fusignani: 'Il nostro porto ha grandi opportunità per essere più competitivo evitando le conflittualità e con l' impegno di tutti'	

## Livorno

29/01/2020	<b>Expartibus</b>	88
	Quasi 3 milioni all' Autorità portuale toscana	
29/01/2020	<b>Messaggero Marittimo</b>	89
	Tre milioni all' Autorità portuale toscana <i>Massimo Belli</i>	
29/01/2020	<b>Il Nautilus</b>	90
	Livorno presenta la sua Catena Logistica del freddo	
30/01/2020	<b>Primo Magazine</b>	91
	Livorno Cold Chain alla Fruit Logistica 2020 <i>GAM EDITORI</i>	
29/01/2020	<b>Corriere Marittimo</b>	92
	Raugei: Livorno Reefer Terminal, dalla cessione dell' immobile il consolidamento economico /INTERVISTA <i>LUCIA NAPPI</i>	

## Ancona e porti dell'Adriatico centrale

30/01/2020	<b>Corriere Adriatico</b> Pagina 1	93
	Porto, opere per 90 milioni Più spazio e binari in arrivo	
30/01/2020	<b>Corriere Adriatico</b> Pagina 2	94
	Il porto ora si fa largo Opere per 90 milioni tra progetti e cantieri	
30/01/2020	<b>Corriere Adriatico</b> Pagina 3	96
	Demolizioni e nuovi usi per dar forza allo sviluppo	
30/01/2020	<b>Corriere Adriatico</b> Pagina 3	97
	Giampieri: «Così costruiamo futuro e lavoro per il porto»	

## Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

30/01/2020	<b>Il Messaggero (ed. Civitavecchia)</b> Pagina 41	99
	Port Mobility a Medov: «Leggi rispettate»	
30/01/2020	<b>Il Messaggero (ed. Civitavecchia)</b> Pagina 41	100
	Tassare le Authority, i portuali dicono no	
30/01/2020	<b>Il Faro Online</b>	101
	Civitavecchia, Tedesco promette battaglia: "I porti non si tassano"	
29/01/2020	<b>La Provincia di Civitavecchia</b>	102
	Tassazione AdSP, Scilipoti (CPCà"ANCIP): Bene la posizione di Tedesco	

29/01/2020	<b>Il Nautilus</b>		103
Porto di Civitavecchia: al via la II edizione di "Formati al porto"			
29/01/2020	<b>Il Nautilus</b>		104
Visita istituzionale a Bruxelles: Di Majo incontra il presidente del Parlamento europeo, David Sassoli			
29/01/2020	<b>Messaggero Marittimo</b>	<i>Giulia Sarti</i>	105
Di Majo incontra Sassoli a Bruxelles			
29/01/2020	<b>La Provincia di Civitavecchia</b>		106
Ex Privilege, c'è la firma: il cantiere può riaprire			

## Napoli

30/01/2020	<b>Il Roma</b>	Pagina 9	107
Porti, è boom di crocieristi: Salerno da record			
29/01/2020	<b>FerPress</b>		108
AdSP Tirreno centrale: nel 2019 boom di crocieristi. Bene anche passeggeri di corto raggio, traffico merci e container			
29/01/2020	<b>Ildenaro.it</b>		109
Boom di crocieristi nei porti campani: nel 2019 quasi un terzo in più rispetto al 2018			
29/01/2020	<b>Messaggero Marittimo</b>	<i>Giulia Sarti</i>	110
Scali campani: un buon 2019			
29/01/2020	<b>Napoli Post</b>		111
PORTI CAMPANIA, DATI POSITIVI			
30/01/2020	<b>Primo Magazine</b>	<i>GAM EDITORI</i>	112
Dati di traffico nei porti campani: risultati positivi per il 2019			
29/01/2020	<b>Sea Reporter</b>		113
Dati di traffico nei porti campani: si chiude con risultati positivi il 2019.			
29/01/2020	<b>Stylo 24</b>		114
Dati di traffico nei porti campani: si chiude con risultati positivi il 2019			
30/01/2020	<b>La Repubblica (ed. Napoli)</b>	Pagina 3	115
Tirrenia, fumata nera: verso il trasferimento di 60 dipendenti			
30/01/2020	<b>PORTI CAMPANI INRETE</b>	Pagina 2 <i>EMILIA LEONETTI</i>	116
CLAUDIO DE VINCENTI: IN EUROPA MANCA LA CONSAPEVOLEZZA DELLA NUOVA CENTRALITÀ DEL MEDITERRANEO			
30/01/2020	<b>PORTI CAMPANI INRETE</b>	Pagina 8 <i>EMILIA LEONETTI</i>	119
IL DIRETTORE DEL MUSEO DI PIETRARSA RACCONTA IL LEGAME CON IL TERRITORIO E CON IL MARE			
30/01/2020	<b>PORTI CAMPANI INRETE</b>	Pagina 16 <i>VITTORIO MARZANO</i>	121
PORTI E COLLEGAMENTI FERROVIARI: UNA QUESTIONE NON SOLO INFRASTRUTTURALE			

## Salerno

29/01/2020	<b>Salerno Today</b>		123
Porto di Salerno: la draga torna a lavoro, nuova illuminazione al Molo Manfredi			
30/01/2020	<b>PORTI CAMPANI INRETE</b>	Pagina 12 <i>EMILIA LEONETTI</i>	124
LA COMPAGNIA PORTUALE DI SALERNO CONTA SUL COMPLETAMENTO DELLE OPERE, DAL DRAGAGGIO A PORTA OVEST			
30/01/2020	<b>PORTI CAMPANI INRETE</b>	Pagina 14 <i>CLAUDIA AMBROSINO</i>	125
CULP FLAVIO GIOIA DI SALERNO			

## Bari

29/01/2020	<b>FerPress</b>		126
Bari: al via concertazione con Capitaneria di Porto e AdSP per nuovi ormeggi al porto di San Cataldo			

## Brindisi

30/01/2020	<b>La Gazzetta del Mezzogiorno (ed. Brindisi)</b> Pagina 36	127
<hr/>		
30/01/2020	<b>Quotidiano di Puglia (ed. Brindisi)</b> Pagina 13	128
<hr/>		
30/01/2020	<b>Quotidiano di Puglia (ed. Brindisi)</b> Pagina 13	CARMEN VESCO 130
<hr/>		
29/01/2020	<b>Brindisi Report</b>	132
<hr/>		
29/01/2020	<b>Brindisi Report</b>	MARCELLO ORLANDINI 133
<hr/>		

## Taranto

30/01/2020	<b>La Gazzetta del Mezzogiorno (ed. Taranto)</b> Pagina 7	135
<hr/>		
30/01/2020	<b>Quotidiano di Puglia (ed. Taranto)</b> Pagina 13	FRANCESCA RANA 136
<hr/>		
30/01/2020	<b>Quotidiano di Puglia (ed. Taranto)</b> Pagina 13	137
<hr/>		

## Manfredonia

30/01/2020	<b>La Gazzetta del Mezzogiorno (ed. Capitanata)</b> Pagina 34	138
<hr/>		

## Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi e Villa San Giovanni

30/01/2020	<b>Gazzetta del Sud (ed. Reggio Calabria)</b> Pagina 28	139
<hr/>		

## Olbia Golfo Aranci

30/01/2020	<b>La Nuova Sardegna</b> Pagina 17	140
<hr/>		

## Cagliari

30/01/2020	<b>La Stampa</b> Pagina 17	NICOLA PINNA 142
<hr/>		
29/01/2020	<b>Ansa</b>	144
<hr/>		
29/01/2020	<b>Sardinia Post</b>	145
<hr/>		

## Messina, Milazzo, Tremestieri

30/01/2020 **Gazzetta del Sud** Pagina 27 146  
Viabilità area portuale Scelte adottate e appalto

---

## Catania

30/01/2020 **La Sicilia** Pagina 17 147  
Pulizia del porto: revocata l' ordinanza del commissario

---

29/01/2020 **FerPress** 148  
AdSP Sicilia Orientale: commissario revoca ordinanza per tutela salute entro il porto di Catania. Competenza è del Comune

---

## Palermo, Termini Imerese

30/01/2020 **Giornale di Sicilia** Pagina 31 149  
Palermo «hub» mediterraneo Si punta al milione di crocieristi

---

30/01/2020 **La Sicilia** Pagina 2 150  
Sicilia snobbata dal traffico container e imprese troppo distanti dai fornitori

---

# CORRIERE DELLA SERA

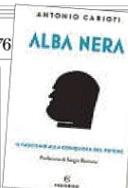
Milano, Via Solferino 28 - Tel. 02 62821  
Roma, Via Campania 39 C - Tel. 06 688281

FONDATA NEL 1876

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



**Domani su 7**  
Emma, a zero tutto e ricomincio ogni anno  
di **Andrea Laffranchi** nel settimanale  
**Michela Proietti** a pagina 27



**Il libro di Carloti**  
L'ascesa dell'ex socialista che fondò il fascismo  
L'«Alba nera» di Mussolini  
di **Dino Messina**  
a pagina 36



### I tre ostacoli

## LA DESTRA ORA DEVE SCEGLIERE

di **Ernesto Galli della Loggia**

In Emilia-Romagna a Matteo Salvini il colpo grosso non è riuscito. Ha preso una quantità di voti, ha aumentato di moltissimo il numero dei rappresentanti leghisti, ma gli elettori in fuga dai 5 Stelle, gli incerti, gli ex astenuti che questa volta sono andati a votare, la massa di tutti costoro gli ha voltato le spalle finendo per essere decisiva nel determinarne la sconfitta. Dimostrando così ancora una volta che con qualsiasi legge elettorale nei regimi democratici si conquista la maggioranza in un solo modo: vincendo al centro. È una lezione da non sottovalutare non solo per Salvini bensì per tutti i partiti. La destra però, proprio in vista dell'obiettivo di vincere al centro, in Italia deve superare almeno tre ostacoli di non poco conto. Il primo ostacolo è il passato. Nel nostro passato c'è stato il fascismo e poi, forse ancora più importante, la narrazione ufficialmente accreditata del mesesimo. Secondo la quale il fascismo sarebbe stato un'espressione per antonomasia della destra e quindi l'Italia, se non è governata dalla sinistra, sarebbe costantemente a rischio di ripiombare nella dittatura o comunque in un regime di reazione più o meno mascherato. Ne segue che nell'immaginario ufficiale della Repubblica tutti coloro che per una ragione o per l'altra sono in modo aperto schierati contro la sinistra (come ovviamente è la destra) sono per ciò stesso sospetti di essere — almeno potenzialmente e nei modi consoni ai tempi — una reincarnazione del fascismo, come minimo dei suoi «oggettivi» battistrada.

continua a pagina 28

**Emergenza** L'Oms sulla diffusione dei contagi: «Sviluppi preoccupanti». Oltre 160 le vittime

## Virus, italiani in quarantena

Deciso il rientro dei 59 connazionali da Wuhan: 14 giorni di isolamento

**VOLI SOSPESI, CHIUDE IKEA, STOP DI TOYOTA**  
La Cina è sempre più sola

di **Guido Santevecchi**

L'effetto virus, Cina isolata. Anche economicamente. Voli aerei interrotti, Starbucks chiude duemila negozi, metà della rete in Cina. Toyota e Hyundai fermano le catene di montaggio.

**COSA SAPERE, I CONSIGLI, LA PREVENZIONE**  
Come possiamo difenderci

di **Margherita De Bac**

Tasso di contagio, prevenzione e cure. La mascherina è davvero utile? Chi deve stare in isolamento? Ecco tutto quello che sappiamo del coronavirus e sulle origini del contagio che spaventa il mondo.

a pagina 5



GIANNELLI

TEMPI DURI FIGLIOLO!  
PRIMA LA BREXIT, POI MEGHAN, ORA NON HO BEN CAPITO IL RISCHIO DI QUESTO CORONAVIRUS!

«Sviluppi preoccupanti»: l'Organizzazione mondiale della sanità lancia l'allarme sulla diffusione del coronavirus. Le vittime sono già 169. I 59 italiani che rientreranno dalla Cina saranno messi in isolamento per 14 giorni, probabilmente in una struttura militare, dove trascorreranno il periodo di sorveglianza sanitaria. Sarebbe complicato effettuare la sorveglianza domiciliare. Potrà prendere il volo solo chi dopo il controllo medico che verrà svolto al momento di salire a bordo risulterà non avere già contratto il virus. In tutto saranno circa 600 i cittadini europei che hanno chiesto di essere rimpatriati dalla Cina.

da pagina 2 a pagina 5

### PASSAGGI

## Il sorpasso della paura sulla speranza

di **Antonio Scurati**



Il palazzo. La piazza. Da decenni queste due categorie dell'immaginario sociale ci sono servite a orientarci nel presente della contrapposizione politica ma anche, e soprattutto, a schierarci sulla linea del futuro.

continua a pagina 11

### Brexit



Un sorridente Nigel Farage, leader del partito della Brexit, fa mostra delle calze con i colori della Union Jack, la bandiera del Regno Unito

## Lacrime, canti, abbracci: l'addio della Ue a Londra

di **Ivo Caizzi** e **Luigi Ippolito**

Il Parlamento europeo ha approvato a larga maggioranza l'accordo di recesso del Regno Unito dall'Unione Europea: 621 a favorevoli, 49 i contrari e 13 gli astenuti. Domani, dunque, sarà Brexit. Un addio, per gli eurodeputati britannici, tra abbracci, lacrime e il «valzer delle candele».

alle pagine 12 e 13

### FONDO MONETARIO «IL REDDITO VARIVISTO»

## Il Fmi all'Italia: «Crescete ancora troppo poco»

di **Federico Fubini**

Il Fondo monetario internazionale (Fmi) avverte l'Italia: la crescita resta lenta. Anche sul reddito di cittadinanza ci sono appunti al nostro Paese: va modificato. Sulle spesa previdenziale — che finisce per influenzare il debito pubblico — il Fondo monetario dice che, a fronte di pensioni anticipate, l'assegno deve essere più leggero.

a pagina 30

### MISIANI VICEMINISTRO DELL'ECONOMIA

## «Occorre fare il tagliando al sostegno per i poveri»

di **Enrico Marro**

Il viceministro dell'Economia Antonio Misiani: «Ora un tagliando al sostegno per i poveri».

a pagina 31



### IL CAFFÈ

di **Massimo Gramellini**

Che effetto vi fa leggere che Giorgia Meloni, la leader assertiva della destra dura e pura, non dorme la notte per paura di un farneticante maschalzone (è la mia personalissima traduzione di «stalker») che su Facebook ha minacciato di strapparle la figlia di tre anni? Gli italiani, almeno quelli che hanno commentato la notizia sul web, sembrano spaccati in due. Chi manifesta solidarietà umana per la vittima del persecutore, a prescindere dalla casazione politica di riferimento. E chi, al contrario, non rinuncia a guardare il mondo attraverso quelle casacche e se ne esce con giudizi di tipo: hai seminato vento e adesso raccogli tempesta. Più d'uno è arrivato a rinfacciare alla Meloni di allontanarsi spesso da casa per ragioni di lavoro, ritenendolo un comportamento

## Meloni e pregiudizio

incoerente con il messaggio tradizionalista del suo partito. Per tali raffinati pensatori, soltanto le donne di idee progressiste possono lavorare e rammaricarsi di non dedicare ai figli tutto il tempo che vorrebbero. Quelle conservatrici non ne hanno il diritto e, se osano farlo, non sono credibili né meritevoli di comprensione. Si sprecano tanti discorsi per stabilire chi è e cosa sia di destra o di sinistra. Ma c'è una distinzione preliminare ed è quella che intercorre tra chi sente la vita a pelle e chi invece la filtra attraverso i pregiudizi, e in una persona non vede mai la persona, ma il simbolo. Individui del genere esistono a destra come a sinistra. E non ho ancora capito se mi fanno più pena o più paura.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

## FRANCESCO BRIOSCHI EDITORE

Lo straordinario libro del giovane scrittore russo Grigorij Sluzitel'



Il gatto Savelij ci racconterà di ciò che gli sta attorno, e soprattutto dell'amata Mosca, ogni particolare e ogni dettaglio.

Traduzione di Sydney Vicidomini

00130  
9 771120 498008  
Foto: Italiane Sped. in A.P. - DL 351/2003 conv. L. 446/2004 art. 1, c.1, DCD Milano





**Gli edicolanti** che rischiano la chiusura ieri hanno **protestato** con la "notte dei chioschi". Le **risorse** pubbliche dovrebbero andare a loro, non agli **editori**



Giovedì 30 gennaio 2020 - Anno 12 - n° 29  
 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

**IL REGGENTE** Intervista al "Fatto" sul futuro dei 5 Stelle  
**Crimi: "M5S a sinistra no, alleanze regionali si può"**

■ "Se si colloca in un campo politico, il Movimento non esiste più. Noi abbiamo il nostro campo e i nostri valori: di questo discuteremo agli Stati generali". Che saranno rinviati ad aprile, dopo il referendum sul taglio dei parlamentari fissato il 29 marzo

DE CAROLIS A PAG. 5



**GUAI** Gli inglesi chiedono il conto  
**Ferrero, scatole cinesi anti-fisco**

■ Una deputata britannica scoperchia il caso delle acrobazie fiscali del gruppo italiano: esporta profitti dalla Gran Bretagna al Lussemburgo e Londra dice no

CAPOZZI A PAG. 16



**Il reo è nudo**

di MARCO TRAVAGLIO

**I**l pellegrinaggio ad Hammamet col contorno di pregiudicati e miracolati che insegnano la legalità e riscrivono la storia in tv, sui giornali, nei libri e perfino al cinema, mentre chi raccontò Tangentopoli tace e accende. Poi l'incredibile bombardamento trasversale contro la blocca-prescrizione, invocata da vent'anni da tutte le persone di buon senso e in buona fede a tutela delle vittime e ora osteggiata come mai nessuna legge, neppure quelle ad personam di B. E ora, per tacere dei casi personali e del ritorno dei vitalizi, la pretesa della casta avvocatesca di imbavagliare e financo punire Piercamillo Davigo, reo di esprimere le sue idee documentate sulla giustizia, dunque inviso ai "liberali" alle voglie che vorrebbero addirittura levargli la parola all'inaugurazione dell'Anno giudiziario nella Milano dove per tanti anni onorò la Giustizia (come se l'Anno giudiziario lo inaugurassero gli avvocati). Sembrano fatti casuali, ma basta unire i puntini per vedere il disegno complessivo: la Nuova Restaurazione accompagnata da un terribile puzzo di fogna putrida che ricorda i tempi loschi della Bicamerale.

Allora (1996-'98) si chiuse violentemente e rapidamente la stagione di Mani Pulite, infatti destra e sinistra inciuciarono per allungare i processi e mandarli in prescrizione. Questa volta si tratta di archiviare con la stessa violenza e rapidità la lunga parentesi "populista" e "giustizialista", iniziata nel 2007 in piazza Maggiore a Bologna e in decine di altre collegate con centinaia di migliaia di "vaffa" ai pregiudicati in Parlamento e ai privilegi di casta. I poteri marci, riavutisi dalla grande paura del 2018, approfittano dell'implosione dei 5 Stelle (momentaneo definitiva, si vedrà) per rialzare la testa, affilare le zanne, allungare le grinfe, regolare i conti e dichiarare che la ricreazione è finita, come se l'ansia di pulizia che si è sfogata in questi anni nel voto "grillino" (ma anche tanti movimenti "carsici" della sinistra apolide, dai Girotondi alle Sardine) fosse evaporata nelle urne europee e regionali. Nemmeno Conte, Di Maio e Bonafede sospettavano che toccare la prescrizione - in uno con la riforma del voto di scambio, l'aumento delle pene per gli evasori e la revisione delle concessioni autostradali - avrebbe scatenato una simile onda d'urto. La Bongiorno, santa patrona del potere reale (da Andreotti a B. & Fini a Salvini), li aveva avvertiti: "È una bomba atomica". Aveva ragione, anche se lei la vedeva con gli occhi dei giapponesi come una tragedia, e noi con quelli degli Alleati come una liberazione. Il sistema dei poteri marci si regge su tre capisaldi: mafia, corruzione, evasione.

SEGUE A PAGINA 24

**È PARTITA LA RESTAUZIONE**

**IL SENATO RIDÀ I VITALIZI A 700 POLITICI**

ESCLUSIVO: LA DELIBERA DELL'ORGANO DI "GIUSTIZIA" INTERNO CHE STA PER ANNULLARE I TAGLI E ADDIRITTURA RESTITUIRE GLI ARRETRATI. PURE A PALMA, CONSIGLIERE DELLA CASELLATI

PROIETTI A PAGINA 2

RENZUSCONI, L'ORA DELLA SUCCESSIONE  
 FRANCO MONACO A PAG. 13

BRUNETTA LANCIA FORZA ITALIA VIVA  
 DANIELA RANIERI A PAG. 13

MILANO. DALLA CHIESA: "CHI MEGLIO DI LUI?"  
**Avvocati, bavaglio a Davigo Csm: "No censure alle idee"**  
 MASCALI E TRUZZI A PAG. 10 - 11

**UN CARABINIERE SUGGERITORE**

**La citofonata di Salvini interferì in un'indagine**

BUONO E MANTOVANI A PAG. 8



**PER GLI ITALIANI IN CINA**

**Virus, rimpatrio aereo "E poi la quarantena"**

CATTANO E PASCIUTI A PAG. 17



**AL GF VIP** Troppa grazia e intelligenza lì dentro

**Barbara Alberti, io ti rapirò**

di SELVAGGIA LUCARELLI

**S**tanotte ho sognato di essere il protagonista di Reality, il film di Matteo Garrone. Non so se avete presente la scena in cui questo pescivendolo che sogna di entrare nella casa del Grande fratello scavalca la recinzione di Cinecittà e si intrufola nella casa, di



notte, mentre un manipolo di subumani si tuffano in piscina o improvvisano balletti scemi. Ecco, ho sognato di intrufolarmi anche io in quella casa, approfittando del colpo di sonno dell'autore del turno di notte, e di rapire Barbara Alberti. Rapirla di un rapimento salvifico.

PAGINA 21

**La cattiveria**

La Mussolini: "Segre non fomenta odio contro fascismo" Il Coronavirus: "Oms non fomenta odio contro di me"

WWW.FORUM.SPINOZA.IT

**CHE STORIA**

**Krug al Colle, fritti e ostriche: i menu raccontano l'Italia**

TAGLIABUE A PAG. 22





ANNO XXV NUMERO 25

Redazione e Amministrazione: Via Vittor Pisani 19 - 20124 Milano, Tel. 02 58989011

quotidiano

Sped. in Abb. Postale - DL 353/2003 Conv. L. 46/2004 Art. 1, c. 1, D/BG MILANO

DIRETTORE CLAUDIO CERASA



GIOVEDÌ 30 GENNAIO 2020 - € 1,80

Il direttore di BuzzFeed, Ben Smith, s'accasa al Nyl, il giornale che era stato incaricato di seppellire. Storia di una controrivoluzione

C'è stato un tempo, nemmeno troppo lontano, in cui la dirigenza del New York Times produceva dettagliati report interni nei quali, con tono allarmato, osservava l'irreversibile ascesa di compagnie digitali come BuzzFeed, Vox, First Look Media, Huffington Post...

rosamente impuri, stava mandando in pensione un mondo intero, ancora popolato di "redattori che non hanno dimetichevato con il web" e di responsabili che passano "troppo tempo a occuparsi della composizione della prima pagina". Non rimaneva che sprangare le finestre, chiudere le falde e disporre strategicamente sacchi di sabbia per arginare l'ondata. Era stato proprio BuzzFeed a dare conto del documento commissionato da A. G. Sulzberger - figlio dell'allora editore del Times, di cui poi ha preso il posto - senza riuscire a nascondere un pizzico di maliziosa euforia per l'ennesima prova documentale del vecchio mondo che si rendeva conto d'essere spacciato.

zFeed era Ben Smith, cronista brillante e grande produttore di scoop politici cresciuto alla scuola del New York Observer e poi espulso a Politico. Smith era l'uomo incaricato dall'imprenditore visionario Jonah Peretti di trasformare BuzzFeed in una corazzata equipaggiata per vincere la sanguinosa battaglia del giornalismo digitale. Fra le mansioni non scritte di Smith c'era anche quella di dimostrare l'obsolescenza di venerabili testate come il New York Times. Due giorni fa Smith è stato assunto del New York Times, dove farà il media critic, ruolo ridefinito dal leggendario David Carr, sostituito dopo la sua morte, nel 2015, da Jim Rutenberg, scrittore interno che ha inaugurato un plurilenne interrogio. Smith ha detto che gli mancava il lavoro di scrittura, l'adrenalina della cronaca, i ferri del mestiere e si diceva, ma non può più leggere nel percorso a ritroso dalla testata disprezzata alla Gray Lady un segno dei tempi. Da quell'epoca non troppo lontana in cui tirava

aria di dismissione e pensionamento, il New York Times ha cambiato modelli ed escogitato nuove soluzioni, ha rovesciato l'impianto di crisi, puntando molto sugli abbonamenti e appoggiandosi sempre meno sulla pubblicità (oggi circa il 10 per cento del ricavo, dieci anni fa oltre il doppio), ha lanciato nuovi prodotti multimediali e ha allargato la redazione, puntando sulla qualità, attirando a sé molte firme autorevoli, proprio quel genere di professionalità che sembravano destinate a cercare spazio e meglio in meglio in un mondo di nuovi prodotti. BuzzFeed e i suoi simili digitali si sono trovati in fase calcante. Il veggeggiato "pivot to video" (ha dato risultati deludenti, il modello si è inceppato e lo scorso anno l'editore ha licenziato il 15 per cento del personale) è stato il primo round fra oltre 200 giornalisti durante la direzione di Smith. L'ha detto e ha pronunciato rimesso nel mondo che era stato incaricato di mandare in pensione.

Due strade per il 2023

Il futuro del governo passa anche da una pazzia idea di doppio forno di Renzi

Il Pd osserva con sospetto i 17 renziani albanò la posta sulle nomine, la Lega ora teme il pantano. Indizi di una nuova stabilità

Oltre lo schema prescrizione

Roma. Talvolta anche i piccoli indizi indicano l'inizio di un percorso. È chiaro che la nomina di Ernesto selegni è legata anche alle altre nomine di un regale a Matteo Renzi, dice, nella buvette di Montecitorio, Giorgio Mulè. Il quale, di primo mattino, ha strabuzzato gli occhi nel leggere l'intervista a cui il suo collega di Forza Italia Renato Brunetta indica l'idea di un governo di centrodestra col sostegno di Italia Viva. "Una iniziativa personale", si schermisce Mulè. E sembra strano, ma a due notizie si legano, in modo netto, nei conciliaboli del Transatlantico. Perché in effetti il ritorno di Ruffini in quell'agenzia dove proprio Renzi lo aveva licenziato nel 2016, è un chiaro segnale mandato all'ex premier. "Si era una notizia che avevano richiesto", conferma Luigi Marinelli. E se la richiesta è stata esaudita, però, è perché chi più d'ogni altro regge le sorti del governo, è cioè Dario Franceschini, forse la teme davvero la nosa del cavallo del senatore di Scandicci. D'altronde devono essere arrivate anche alle orecchie del capo delledizione del Pd le lusinghe di quei deputati leghisti piemontesi che lunedì pomeriggio provavano a irretire i renziani. "Pensateci, sarebbe l'ideale per tutti". E devono essere riusciti fra i corridoi di Palazzo Madama anche i ragionamenti non proprio educatori di Roberto Calderoli, che all'idea di dover passare tre mesi nel pantano dell'opposizione, ha fatto della scellerata spregiudicatezza di Matteo Salvini non s'è affatto rassegnato. E allora meglio prevenire, meglio imbonire lo scalpitante alleato di governo. Renzi, che non sta parlando così, mi ha lasciato capire che il ribaltone al momento non è in programma, ma se fosse l'unica exit strategy la valuteremo, eccome.



MATTEO RENZI

Sopprimere Fondnps

Il fondo di previdenza dell'Inps (al collasso) è lo specchio della politica che non impara dai propri errori. Inchiesta

Roma. Se fosse un caso sanitario, la storia potrebbe essere riassunta in questo modo: i medici dicono che non c'è nulla da fare, che il quadro clinico indica uno stato degenerativo della patologia in presenza di sofferenze acute e senza alcuna possibilità di guarigione, e per questo suggeriscono una forma di eutanasia; il paziente, in forma scritta e orale e nel pieno delle sue capacità cognitive, chiede di porre fine alle sofferenze proprie e dei suoi cari; i genitori se ne disinteressano, non prendono iniziative né si prendono cura del figlio malato, facendo così proseguire l'accanimento terapeutico. Invece si tratta di un caso previdenziale, cosa che comporta l'assunzione di non dover affrontare dilemmi bioetici sulla scelta di farla finita o meno.

La storia è quella di Fondnps, il fondo di previdenza complementare dell'Inps che versa da tempo in condizioni talmente drammatiche da chiederne la soppressione da parte della Covic (l'autorità di vigilanza sui fondi pensione). Una soluzione accettata e richiesta dagli stessi amministratori del fondo, che è diventata legge con la Legge di Stabilità per il 2018, ma che non si concretizza perché da due anni il ministero del Lavoro e il Mef non emanano il decreto. La chiusura del fondo, che si trascina da anni, sembra ora andare verso le sue fasi conclusive. Dopo il recente parere favorevole del Consiglio di stato sullo schema di decreto del governo. Ma il caso è rilevante perché sempre in questo periodo, mentre si riesce a chiudere Fondnps, il governo - su idea del presidente dell'Inps Pasquale Tridico - sta pensando di creare "una forma complementare pubblica, gestita dall'Inps, volontaria e alternativa alle forme complementari private".

Se Trump scatta in Libia

La guerra civile a Tripoli finirebbe in poche ore se il presidente prendesse una decisione. Non è interessato

In Libia soltanto centocinquanta chilometri dall'Isola di Lampedusa si combatte un conflitto internazionale che coinvolge le nazionalità di oltre 100 mila persone. In Italia ha perso la capacità di farsi ascoltare in questa guerra - almeno per ora - anche se gli effetti arriveranno fino a noi. Per questo vale la pena approfondire cosa succede, in poche puntate. Oggi si parla dell'uomo che potrebbe chiudere la guerra civile in un minuto: Donald Trump.

Roma. Due giorni fa a Washington, nella sala dove il presidente americano Donald Trump annunciava il piano di pace fra Israele e palestinesi insieme al primo ministro israeliano Benjamin Netanyahu, c'era un sorridone Yussef al Othali, l'ambasciatore degli Emirati Arabi Uniti nella capitale americana e considerato una star della diplomazia. Trump è molto sensibile alle dichiarazioni pubbliche di alleanza che riceve e di sicuro ha notato anche al Othali, che è in Egitto, che in Libia stanno dalla parte del generale Haftar, hanno approvato il suo piano di pace - e quindi gli hanno dato credibilità - e hanno fatto sapere a Trump che il governo di Tripoli e contro Haftar, ha criticato il piano di pace con durezza. Sono cose che possono far pendere il presidente americano da una parte invece che dall'altra.

LA GUERRA A 150 KM / 2

israeliano Benjamin Netanyahu, c'era un sorridone Yussef al Othali, l'ambasciatore degli Emirati Arabi Uniti nella capitale americana e considerato una star della diplomazia. Trump è molto sensibile alle dichiarazioni pubbliche di alleanza che riceve e di sicuro ha notato anche al Othali, che è in Egitto, che in Libia stanno dalla parte del generale Haftar, hanno approvato il suo piano di pace - e quindi gli hanno dato credibilità - e hanno fatto sapere a Trump che il governo di Tripoli e contro Haftar, ha criticato il piano di pace con durezza. Sono cose che possono far pendere il presidente americano da una parte invece che dall'altra. Quando si parla di America e Libia il punto di partenza è che all'Amministrazione Trump basterebbe una telefonata per fermare la guerra civile in corso. Da quando un drone ha ucciso il generale iraniano Qassem Soleimani mentre usciva dall'aeroporto internazionale di Baghdad, si è capito che questo governo americano è disposto a compiere azioni - quando vuole. Nel caso libico però non ci sarebbero nemmeno azzardi. Se la Casa Bianca minacciasse il generale Haftar di bombardare le due parti in conflitto, il generale Haftar non scalo per tutti i rifornimenti, la guerra finirebbe oggi e senza morti. Le forze del generale sarebbero costrette a interrompere il conflitto e a tornare a Tripoli. Il generale Haftar non parlerebbe mai. Per non parlare di cosa accadrebbe se (per pura ipotesi) gli americani decidessero di intervenire con più forza. Haftar ha risposto un mese dopo a un Lindean Government Solutions, presa con un contratto da due milioni di dollari per tredici mesi - che si dice - include anche un incontro fra Haftar e Trump. Il calcolo delle relazioni libiche è chiaro il presidente è impulsive, il giorno che decide di schierarsi con noi è fatta, gli altri saranno fregati. Per ora però non è successo. Il dipartimento di Stato continua a fare pressione su Haftar perché desista dall'idea di entrare con la forza a Tripoli, perché sarebbe una carneficina, e quindi in teoria questo mette l'America dalla parte del governo di Serraj. Ma il 15 aprile scorso Trump si è fatto convincere durante un incontro con il presidente egiziano Abdel Fattah el Sisi a fare una telefonata alla parte del governo di Serraj. Il contenuto preciso non è uscito (le telefonate di Trump sono rischiose) ma lo ha esortato a proseguire nelle "operazioni antiterroristiche", che si è terminata usata da Haftar per descrivere la sua guerra. Dopo i terroristi sarebbero Serraj e il governo di accordo nazionale. Poi Trump non ha più parlato e la città da allora va avanti senza una posizione definitiva dell'America. (Donatella Romero)

(secondo di una serie di articoli)

Il vero virus che la Cina non può curare

La Commissione Ue sospende i viaggi in Cina. Toyota ferma la produzione. Starbucks chiude metà dei negozi. Il virus mette paura. Ma la vera crisi con cui deve fare i conti la Cina riguarda la sfiducia generata dai regimi illiberali. Il vaccino c'è la globalizzazione

La Commissione europea, ieri, ha sospeso i viaggi di tutti i suoi funzionari diretti e provenienti dalla Cina. Lo stesso ha fatto British Airways, compagnia di bandiera britannica, che sempre ieri ha deciso di sospendere tutti i voli diretti e provenienti dalla Cina. La United Airlines, quale ora prima, aveva fatto lo stesso con i suoi collegamenti con Pechino, Shanghai e Hong Kong. Anche l'indonesiana Lion Air, la più importante compagnia aerea del sud-est asiatico, ha appena deciso di interrompere tutti i voli con la Cina a partire dal 1° febbraio. Una della case automobilistiche più importanti del mondo, la Toyota, qualche giorno fa ha seguito lo stesso passo sospendendo i suoi collegamenti in Cina fino al prossimo 1° febbraio. La catena di caffè americana Starbucks, sempre ieri, ha annunciato la chiusura temporanea di metà dei propri punti vendita in Cina in tutto sono 4292 negozi e pochi giorni prima anche McDonald's aveva preso la stessa decisione. Il 28 gennaio anche Apple ha fatto sapere di aver temporaneamente sospeso i suoi negozi in Cina e di aver ridotto l'orario degli altri store e lo stesso hanno fatto anche i negozi di lusso come Dior, Gucci, Prada, Louis Vuitton, Hermès e altri. Il presidente cinese Xi Jinping ha detto che il governo cinese ha fatto tutto il possibile per contenere il virus e che il paese non è in grado di gestire una crisi di questa portata.

La Cina, come si è visto, ha mostrato con orgoglio in queste ore la sua incredibile capacità di mobilitare forze e risorse per rispondere con l'efficienza a una possibile crisi sanitaria internazionale. Lo ha fatto mettendo in quarantena 17 grandi città da milioni e milioni di abitanti e lo ha fatto annunciando che alcune città per rispondere all'emergenza chiuderanno ospedali dedicati al coronavirus nei prossimi giorni. Una buona risposta da parte dei medici e dei professionisti della sanità pubblica è dunque già iniziata. Ma ciò che la classe dirigente cinese sta probabilmente scoprendo in queste ore è che di fronte a una crisi che colpisce la vita delle persone serve qualcosa di più rispetto alla semplice organizzazione dell'efficienza: serve, per esempio, dimostrare di essere pronti a fare qualsiasi cosa per considerare la salute dei cittadini più importante degli interessi del potere. Serve, per esempio, avere la certezza che le proprie azioni non siano infettate da una maleducazione del coronavirus - una maleducazione del coronavirus - una maleducazione del coronavirus - una maleducazione del coronavirus.



IL GOVERNO ARRE LE FRONTIERE ALLE ONDE CHE FANNO SBARCARA I TERRORISTI IN TUTTI I PAESI. CINESI SI NEGRANO A SEI ORE DI INTERVISTA. SEI ORE DI INTERVISTA. SEI ORE DI INTERVISTA. SEI ORE DI INTERVISTA.

dei quali le teorie degli esperti arrivano persino a essere messe in discussione da alcuni simpatizzanti che vorrebbero far valere la dottrina dell' "uno vale uno" anche in campo scientifico. Per quanto però i sistemi democratici possano a volte apparire più fragorosi e persino più ostentati, in Cina non credibili rispetto ai sistemi non democratici, è in casi come quelli legati al coronavirus in cui le dittature mostrano forse il loro lato più debole. Limitare la libertà può portare più efficienza ma limitare la libertà - a partire per esempio da quella di stampa - significa creare le condizioni per rendere i regimi più vulnerabili sul lato della credibilità. Un paese in cui la libertà di stampa non esiste, come la Cina, in cui le informazioni vengono bloccate, in cui il regime non è disposto a insabbiare le notizie e i diritti umani vengono violati e in cui i dissidenti possono fare una brutta fine, è un paese che non ha a disposizione etica e autorità indipendenti, per non dire trasparenza, che possano essere ritenute affidabili nella diffusione delle informazioni. E dunque, come si fa a credere a quello che dice la Cina? (segue a pagina quattro)

Il Csm e gli avvocati di Milano con i controgonisti

Ma gli avvocati della Camera penali, eccezione non ci hanno visto più. Le esternazioni del giudice Piercamillo Davigo negano i fondamenti costituzionali del giusto processo, della presunzione di innocenza e del rito con l'arresto e nel processo penale", hanno detto. Non è gradito qui, noi che crediamo al diritto, al garantismo e pure al giusto processo. Quali estremismi intendono, ha poco importanza, una vale l'altra, un deciso gar. Può essere sul Fatto, o su un vecchio gag che in Italia stai più al sicuro ad ammettere la moglie che a divorziare. Non se sta dov'è, hanno detto. E quelli del Csm, hanno fatto offuscato. Stipusse che venga proprio da un'associazione di avvocati la richiesta di censurare la libera manifestazione del pensiero". Che lei legge le ultime tre parole. E vi viene da ridere.

Il sindaco di Madrid, José Luis Martínez-Almeida, ha detto che qualsiasi iniziativa che garantisca "il diritto fondamentale" dei genitori a educare i propri figli sembra "appropriata e corretta". Gli ha risposto il leader di Podemos, Pablo Iglesias: "Almeida, né io né tu e Abascal dobbiamo educare i bambini, ma gli insegnare le regole della convivenza". Il leader di Vox, Santiago Abascal, ha risposto: "No Pablo, tu educi i tuoi, come è certo è che tu e la tua stessa comunista non educerete la mia". Il presidente del Partito popolare, Pablo Casado, ha paragonato la linea del governo a quella del regime di Castro: "I miei figli sono miei e non della rivista la mia". Il presidente del Partito popolare Cañizares, definito in passato il "piccolo Ratzinger" per il profilo di sfida alla cultura dominante, ha detto che la Spagna si trova in una situazione critica, una vera emergenza. Gli intellettuali spagnoli si schierano col governo. Lo scrittore e filosofo José Antonio Marina ha detto che quella del Pd è "una controrivoluzione del secolo e dei tempi di Cánovas" e che sarebbe un "ritorno del franchismo". Il filosofo e storico francese Rémi Braque, professore di Filosofia araba e medievale all'Università Saint-Joseph di Parigi, ha la laurea honoris causa dell'Università San Pablo ha detto che "se vuoi ottenere qualcosa, anche le cose più stupide, basta chiedere all'Autorità". Il leader di France ha spiegato che "l'attacco alla chiesa è perfetto per sembrare progressista" e che il problema del Pd è reale, perché "alcuni insegnamenti non insegnano più ma sono militanti di un'ideologia". Il dibattito si riapre in Spagna mentre sul Pubblico escono i dati relativi a una scritta delledizione dell'Autore di France ha spiegato che "l'attacco alla chiesa è perfetto per sembrare progressista" e che il problema del Pd è reale, perché "alcuni insegnamenti non insegnano più ma sono militanti di un'ideologia". Il dibattito si riapre in Spagna mentre sul Pubblico escono i dati relativi a una scritta delledizione dell'Autore di France ha spiegato che "l'attacco alla chiesa è perfetto per sembrare progressista" e che il problema del Pd è reale, perché "alcuni insegnamenti non insegnano più ma sono militanti di un'ideologia". Il dibattito si riapre in Spagna mentre sul Pubblico escono i dati relativi a una scritta delledizione dell'Autore di France ha spiegato che "l'attacco alla chiesa è perfetto per sembrare progressista" e che il problema del Pd è reale, perché "alcuni insegnamenti non insegnano più ma sono militanti di un'ideologia". Il dibattito si riapre in Spagna mentre sul Pubblico escono i dati relativi a una scritta delledizione dell'Autore di France ha spiegato che "l'attacco alla chiesa è perfetto per sembrare progressista" e che il problema del Pd è reale, perché "alcuni insegnamenti non insegnano più ma sono militanti di un'ideologia". Il dibattito si riapre in Spagna mentre sul Pubblico escono i dati relativi a una scritta delledizione dell'Autore di France ha spiegato che "l'attacco alla chiesa è perfetto per sembrare progressista" e che il problema del Pd è reale, perché "alcuni insegnamenti non insegnano più ma sono militanti di un'ideologia". Il dibattito si riapre in Spagna mentre sul Pubblico escono i dati relativi a una scritta delledizione dell'Autore di France ha spiegato che "l'attacco alla chiesa è perfetto per sembrare progressista" e che il problema del Pd è reale, perché "alcuni insegnamenti non insegnano più ma sono militanti di un'ideologia". Il dibattito si riapre in Spagna mentre sul Pubblico escono i dati relativi a una scritta delledizione dell'Autore di France ha spiegato che "l'attacco alla chiesa è perfetto per sembrare progressista" e che il problema del Pd è reale, perché "alcuni insegnamenti non insegnano più ma sono militanti di un'ideologia". Il dibattito si riapre in Spagna mentre sul Pubblico escono i dati relativi a una scritta delledizione dell'Autore di France ha spiegato che "l'attacco alla chiesa è perfetto per sembrare progressista" e che il problema del Pd è reale, perché "alcuni insegnamenti non insegnano più ma sono militanti di un'ideologia". Il dibattito si riapre in Spagna mentre sul Pubblico escono i dati relativi a una scritta delledizione dell'Autore di France ha spiegato che "l'attacco alla chiesa è perfetto per sembrare progressista" e che il problema del Pd è reale, perché "alcuni insegnamenti non insegnano più ma sono militanti di un'ideologia". Il dibattito si riapre in Spagna mentre sul Pubblico escono i dati relativi a una scritta delledizione dell'Autore di France ha spiegato che "l'attacco alla chiesa è perfetto per sembrare progressista" e che il problema del Pd è reale, perché "alcuni insegnamenti non insegnano più ma sono militanti di un'ideologia". Il dibattito si riapre in Spagna mentre sul Pubblico escono i dati relativi a una scritta delledizione dell'Autore di France ha spiegato che "l'attacco alla chiesa è perfetto per sembrare progressista" e che il problema del Pd è reale, perché "alcuni insegnamenti non insegnano più ma sono militanti di un'ideologia". Il dibattito si riapre in Spagna mentre sul Pubblico escono i dati relativi a una scritta delledizione dell'Autore di France ha spiegato che "l'attacco alla chiesa è perfetto per sembrare progressista" e che il problema del Pd è reale, perché "alcuni insegnamenti non insegnano più ma sono militanti di un'ideologia". Il dibattito si riapre in Spagna mentre sul Pubblico escono i dati relativi a una scritta delledizione dell'Autore di France ha spiegato che "l'attacco alla chiesa è perfetto per sembrare progressista" e che il problema del Pd è reale, perché "alcuni insegnamenti non insegnano più ma sono militanti di un'ideologia". Il dibattito si riapre in Spagna mentre sul Pubblico escono i dati relativi a una scritta delledizione dell'Autore di France ha spiegato che "l'attacco alla chiesa è perfetto per sembrare progressista" e che il problema del Pd è reale, perché "alcuni insegnamenti non insegnano più ma sono militanti di un'ideologia". Il dibattito si riapre in Spagna mentre sul Pubblico escono i dati relativi a una scritta delledizione dell'Autore di France ha spiegato che "l'attacco alla chiesa è perfetto per sembrare progressista" e che il problema del Pd è reale, perché "alcuni insegnamenti non insegnano più ma sono militanti di un'ideologia". Il dibattito si riapre in Spagna mentre sul Pubblico escono i dati relativi a una scritta delledizione dell'Autore di France ha spiegato che "l'attacco alla chiesa è perfetto per sembrare progressista" e che il problema del Pd è reale, perché "alcuni insegnamenti non insegnano più ma sono militanti di un'ideologia". Il dibattito si riapre in Spagna mentre sul Pubblico escono i dati relativi a una scritta delledizione dell'Autore di France ha spiegato che "l'attacco alla chiesa è perfetto per sembrare progressista" e che il problema del Pd è reale, perché "alcuni insegnamenti non insegnano più ma sono militanti di un'ideologia". Il dibattito si riapre in Spagna mentre sul Pubblico escono i dati relativi a una scritta delledizione dell'Autore di France ha spiegato che "l'attacco alla chiesa è perfetto per sembrare progressista" e che il problema del Pd è reale, perché "alcuni insegnamenti non insegnano più ma sono militanti di un'ideologia". Il dibattito si riapre in Spagna mentre sul Pubblico escono i dati relativi a una scritta delledizione dell'Autore di France ha spiegato che "l'attacco alla chiesa è perfetto per sembrare progressista" e che il problema del Pd è reale, perché "alcuni insegnamenti non insegnano più ma sono militanti di un'ideologia". Il dibattito si riapre in Spagna mentre sul Pubblico escono i dati relativi a una scritta delledizione dell'Autore di France ha spiegato che "l'attacco alla chiesa è perfetto per sembrare progressista" e che il problema del Pd è reale, perché "alcuni insegnamenti non insegnano più ma sono militanti di un'ideologia". Il dibattito si riapre in Spagna mentre sul Pubblico escono i dati relativi a una scritta delledizione dell'Autore di France ha spiegato che "l'attacco alla chiesa è perfetto per sembrare progressista" e che il problema del Pd è reale, perché "alcuni insegnamenti non insegnano più ma sono militanti di un'ideologia". Il dibattito si riapre in Spagna mentre sul Pubblico escono i dati relativi a una scritta delledizione dell'Autore di France ha spiegato che "l'attacco alla chiesa è perfetto per sembrare progressista" e che il problema del Pd è reale, perché "alcuni insegnamenti non insegnano più ma sono militanti di un'ideologia". Il dibattito si riapre in Spagna mentre sul Pubblico escono i dati relativi a una scritta delledizione dell'Autore di France ha spiegato che "l'attacco alla chiesa è perfetto per sembrare progressista" e che il problema del Pd è reale, perché "alcuni insegnamenti non insegnano più ma sono militanti di un'ideologia". Il dibattito si riapre in Spagna mentre sul Pubblico escono i dati relativi a una scritta delledizione dell'Autore di France ha spiegato che "l'attacco alla chiesa è perfetto per sembrare progressista" e che il problema del Pd è reale, perché "alcuni insegnamenti non insegnano più ma sono militanti di un'ideologia". Il dibattito si riapre in Spagna mentre sul Pubblico escono i dati relativi a una scritta delledizione dell'Autore di France ha spiegato che "l'attacco alla chiesa è perfetto per sembrare progressista" e che il problema del Pd è reale, perché "alcuni insegnamenti non insegnano più ma sono militanti di un'ideologia". Il dibattito si riapre in Spagna mentre sul Pubblico escono i dati relativi a una scritta delledizione dell'Autore di France ha spiegato che "l'attacco alla chiesa è perfetto per sembrare progressista" e che il problema del Pd è reale, perché "alcuni insegnamenti non insegnano più ma sono militanti di un'ideologia". Il dibattito si riapre in Spagna mentre sul Pubblico escono i dati relativi a una scritta delledizione dell'Autore di France ha spiegato che "l'attacco alla chiesa è perfetto per sembrare progressista" e che il problema del Pd è reale, perché "alcuni insegnamenti non insegnano più ma sono militanti di un'ideologia". Il dibattito si riapre in Spagna mentre sul Pubblico escono i dati relativi a una scritta delledizione dell'Autore di France ha spiegato che "l'attacco alla chiesa è perfetto per sembrare progressista" e che il problema del Pd è reale, perché "alcuni insegnamenti non insegnano più ma sono militanti di un'ideologia". Il dibattito si riapre in Spagna mentre sul Pubblico escono i dati relativi a una scritta delledizione dell'Autore di France ha spiegato che "l'attacco alla chiesa è perfetto per sembrare progressista" e che il problema del Pd è reale, perché "alcuni insegnamenti non insegnano più ma sono militanti di un'ideologia". Il dibattito si riapre in Spagna mentre sul Pubblico escono i dati relativi a una scritta delledizione dell'Autore di France ha spiegato che "l'attacco alla chiesa è perfetto per sembrare progressista" e che il problema del Pd è reale, perché "alcuni insegnamenti non insegnano più ma sono militanti di un'ideologia". Il dibattito si riapre in Spagna mentre sul Pubblico escono i dati relativi a una scritta delledizione dell'Autore di France ha spiegato che "l'attacco alla chiesa è perfetto per sembrare progressista" e che il problema del Pd è reale, perché "alcuni insegnamenti non insegnano più ma sono militanti di un'ideologia". Il dibattito si riapre in Spagna mentre sul Pubblico escono i dati relativi a una scritta delledizione dell'Autore di France ha spiegato che "l'attacco alla chiesa è perfetto per sembrare progressista" e che il problema del Pd è reale, perché "alcuni insegnamenti non insegnano più ma sono militanti di un'ideologia". Il dibattito si riapre in Spagna mentre sul Pubblico escono i dati relativi a una scritta delledizione dell'Autore di France ha spiegato che "l'attacco alla chiesa è perfetto per sembrare progressista" e che il problema del Pd è reale, perché "alcuni insegnamenti non insegnano più ma sono militanti di un'ideologia". Il dibattito si riapre in Spagna mentre sul Pubblico escono i dati relativi a una scritta delledizione dell'Autore di France ha spiegato che "l'attacco alla chiesa è perfetto per sembrare progressista" e che il problema del Pd è reale, perché "alcuni insegnamenti non insegnano più ma sono militanti di un'ideologia". Il dibattito si riapre in Spagna mentre sul Pubblico escono i dati relativi a una scritta delledizione dell'Autore di France ha spiegato che "l'attacco alla chiesa è perfetto per sembrare progressista" e che il problema del Pd è reale, perché "alcuni insegnamenti non insegnano più ma sono militanti di un'ideologia". Il dibattito si riapre in Spagna mentre sul Pubblico escono i dati relativi a una scritta delledizione dell'Autore di France ha spiegato che "l'attacco alla chiesa è perfetto per sembrare progressista" e che il problema del Pd è reale, perché "alcuni insegnamenti non insegnano più ma sono militanti di un'ideologia". Il dibattito si riapre in Spagna mentre sul Pubblico escono i dati relativi a una scritta delledizione dell'Autore di France ha spiegato che "l'attacco alla chiesa è perfetto per sembrare progressista" e che il problema del Pd è reale, perché "alcuni insegnamenti non insegnano più ma sono militanti di un'ideologia". Il dibattito si riapre in Spagna mentre sul Pubblico escono i dati relativi a una scritta delledizione dell'Autore di France ha spiegato che "l'attacco alla chiesa è perfetto per sembrare progressista" e che il problema del Pd è reale, perché "alcuni insegnamenti non insegnano più ma sono militanti di un'ideologia". Il dibattito si riapre in Spagna mentre sul Pubblico escono i dati relativi a una scritta delledizione dell'Autore di France ha spiegato che "l'attacco alla chiesa è perfetto per sembrare progressista" e che il problema del Pd è reale, perché "alcuni insegnamenti non insegnano più ma sono militanti di un'ideologia". Il dibattito si riapre in Spagna mentre sul Pubblico escono i dati relativi a una scritta delledizione dell'Autore di France ha spiegato che "l'attacco alla chiesa è perfetto per sembrare progressista" e che il problema del Pd è reale, perché "alcuni insegnamenti non insegnano più ma sono militanti di un'ideologia". Il dibattito si riapre in Spagna mentre sul Pubblico escono i dati relativi a una scritta delledizione dell'Autore di France ha spiegato che "l'attacco alla chiesa è perfetto per sembrare progressista" e che il problema del Pd è reale, perché "alcuni insegnamenti non insegnano più ma sono militanti di un'ideologia". Il dibattito si riapre in Spagna mentre sul Pubblico escono i dati relativi a una scritta delledizione dell'Autore di France ha spiegato che "l'attacco alla chiesa è perfetto per sembrare progressista" e che il problema del Pd è reale, perché "alcuni insegnamenti non insegnano più ma sono militanti di un'ideologia". Il dibattito si riapre in Spagna mentre sul Pubblico escono i dati relativi a una scritta delledizione dell'Autore di France ha spiegato che "l'attacco alla chiesa è perfetto per sembrare progressista" e che il problema del Pd è reale, perché "alcuni insegnamenti non insegnano più ma sono militanti di un'ideologia". Il dibattito si riapre in Spagna mentre sul Pubblico escono i dati relativi a una scritta delledizione dell'Autore di France ha spiegato che "l'attacco alla chiesa è perfetto per sembrare progressista" e che il problema del Pd è reale, perché "alcuni insegnamenti non insegnano più ma sono militanti di un'ideologia". Il dibattito si riapre in Spagna mentre sul Pubblico escono i dati relativi a una scritta delledizione dell'Autore di France ha spiegato che "l'attacco alla chiesa è perfetto per sembrare progressista" e che il problema del Pd è reale, perché "alcuni insegnamenti non insegnano più ma sono militanti di un'ideologia". Il dibattito si riapre in Spagna mentre sul Pubblico escono i dati relativi a una scritta delledizione dell'Autore di France ha spiegato che "l'attacco alla chiesa è perfetto per sembrare progressista" e che il problema del Pd è reale, perché "alcuni insegnamenti non insegnano più ma sono militanti di un'ideologia". Il dibattito si riapre in Spagna mentre sul Pubblico escono i dati relativi a una scritta delledizione dell'Autore di France ha spiegato che "l'attacco alla chiesa è perfetto per sembrare progressista" e che il problema del Pd è reale, perché "alcuni insegnamenti non insegnano più ma sono militanti di un'ideologia". Il dibattito si riapre in Spagna mentre sul Pubblico escono i dati relativi a una scritta delledizione dell'Autore di France ha spiegato che "l'attacco alla chiesa è perfetto per sembrare progressista" e che il problema del Pd è reale, perché "alcuni insegnamenti non insegnano più ma sono militanti di un'ideologia". Il dibattito si riapre in Spagna mentre sul Pubblico escono i dati relativi a una scritta delledizione dell'Autore di France ha spiegato che "l'attacco alla chiesa è perfetto per sembrare progressista" e che il problema del Pd è reale, perché "alcuni insegnamenti non insegnano più ma sono militanti di un'ideologia". Il dibattito si riapre in Spagna mentre sul Pubblico escono i dati relativi a una scritta delledizione dell'Autore di France ha spiegato che "l'attacco alla chiesa è perfetto per sembrare progressista" e che il problema del Pd è reale, perché "alcuni insegnamenti non insegnano più ma sono militanti di un'ideologia". Il dibattito si riapre in Spagna mentre sul Pubblico escono i dati relativi a una scritta delledizione dell'Autore di France ha spiegato che "l'attacco alla chiesa è perfetto per sembrare progressista" e che il problema del Pd è reale, perché "alcuni insegnamenti non insegnano più ma sono militanti di un'ideologia". Il dibattito si riapre in Spagna mentre sul Pubblico escono i dati relativi a una scritta delledizione dell'Autore di France ha spiegato che "l'attacco alla chiesa è perfetto per sembrare progressista" e che il problema del Pd è reale, perché "alcuni insegnamenti non insegnano più ma sono militanti di un'ideologia". Il dibattito si riapre in Spagna mentre sul Pubblico escono i dati relativi a una scritta delledizione dell'Autore di France ha spiegato che "l'attacco alla chiesa è perfetto per sembrare progressista" e che il problema del Pd è reale, perché "alcuni insegnamenti non insegnano più ma sono militanti di un'ideologia". Il dibattito si riapre in Spagna mentre sul Pubblico escono i dati relativi a una scritta delledizione dell'Autore di France ha spiegato che "l'attacco alla chiesa è perfetto per sembrare progressista" e che il problema del Pd è reale, perché "alcuni insegnamenti non insegnano più ma sono militanti di un'ideologia". Il dibattito si riapre in Spagna mentre sul Pubblico escono i dati relativi a una scritta delledizione dell'Autore di France ha spiegato che "l'attacco alla chiesa è perfetto per sembrare progressista" e che il problema del Pd è reale, perché "alcuni insegnamenti non insegnano più ma sono militanti di un'ideologia". Il dibattito si riapre in Spagna mentre sul Pubblico escono i dati relativi a una scritta delledizione dell'Autore di France ha spiegato che "l'attacco alla chiesa è perfetto per sembrare progressista" e che il problema del Pd è reale, perché "alcuni insegnamenti non insegnano più ma sono militanti di un'ideologia". Il dibattito si riapre in Spagna mentre sul Pubblico escono i dati relativi a una scritta delledizione dell'Autore di France ha spiegato che "l'attacco alla chiesa è perfetto per sembrare progressista" e che il problema del Pd è reale, perché "alcuni insegnamenti non insegnano più ma sono militanti di un'ideologia". Il dibattito si riapre in Spagna mentre sul Pubblico escono i dati relativi a una scritta delledizione dell'Autore di France ha spiegato che "l'attacco alla chiesa è perfetto per sembrare progressista" e che il problema del Pd è reale, perché "alcuni insegnamenti non insegnano più ma sono militanti di un'ideologia". Il dibattito si riapre in Spagna mentre sul Pubblico escono i dati relativi a una scritta delledizione dell'Autore di France ha spiegato che "l'attacco alla chiesa è perfetto per sembrare progressista" e che il problema del Pd è reale, perché "alcuni insegnamenti non insegnano più ma sono militanti di un'ideologia". Il dibattito si riapre in Spagna mentre sul Pubblico escono i dati relativi a una scritta delledizione dell'Autore di France ha spiegato che "l'attacco alla chiesa è perfetto per sembrare progressista" e che il problema del Pd è reale, perché "alcuni insegnamenti non insegnano più ma sono militanti di un'ideologia". Il dibattito si riapre in Spagna mentre sul Pubblico escono i dati relativi a una scritta delledizione dell'Autore di France ha spiegato che "l'attacco alla chiesa è perfetto per sembrare progressista" e che il problema del Pd è reale, perché "alcuni insegnamenti non insegnano più ma sono militanti di un'ideologia". Il dibattito si riapre in Spagna mentre sul Pubblico escono i dati relativi a una scritta delledizione dell'Autore di France ha spiegato che "l'attacco alla chiesa è perfetto per sembrare progressista" e che il problema del Pd è reale, perché "alcuni insegnamenti non insegnano più ma sono militanti di un'ideologia". Il dibattito si riapre in Spagna mentre sul Pubblico escono i dati relativi a una scritta delledizione dell'Autore di France ha spiegato che "l'attacco alla chiesa è perfetto per sembrare progressista" e che il problema del Pd è reale, perché "alcuni insegnamenti non insegnano più ma sono militanti di un'ideologia". Il dibattito si riapre in Spagna mentre sul Pubblico escono i dati relativi a una scritta delledizione dell'Autore di France ha spiegato che "l'attacco alla chiesa è perfetto per sembrare progressista" e che il problema del Pd è reale, perché "alcuni insegnamenti non insegnano più ma sono militanti di un'ideologia". Il dibattito si riapre in Spagna mentre sul Pubblico escono i dati relativi a una scritta delledizione dell'Autore di France ha spiegato che "l'attacco alla chiesa è perfetto per sembrare progressista" e che il problema del Pd è reale, perché "alcuni insegnamenti non insegnano più ma sono militanti di un'ideologia". Il dibattito si riapre in Spagna mentre sul Pubblico escono i dati relativi a una scritta delledizione dell'Autore di France ha spiegato che "l'attacco alla chiesa è perfetto per sembrare progressista" e che il problema del Pd è reale, perché "alcuni insegnamenti non insegnano più ma sono militanti di un'ideologia". Il dibattito si riapre in Spagna mentre sul Pubblico escono i dati relativi a una scritta delledizione dell'Autore di France ha spiegato che "l'attacco alla chiesa è perfetto per sembrare progressista" e che il problema del Pd è reale, perché "alcuni insegnamenti non insegnano più ma sono militanti di un'ideologia". Il dibattito si riapre in Spagna mentre sul Pubblico escono i dati relativi a una scritta delledizione dell'Autore di France ha spiegato che "l'attacco alla chiesa è perfetto per sembrare progressista" e che il problema del Pd è reale, perché "alcuni insegnamenti non insegnano più ma sono militanti di un'ideologia". Il dibattito si riapre in Spagna mentre sul Pubblico escono i dati relativi a una scritta delledizione dell'Autore di France ha spiegato che "l'attacco alla chiesa è perfetto per sembrare progressista" e che il problema del Pd è reale, perché "alcuni insegnamenti non insegnano più ma sono militanti di un'ideologia". Il dibattito si riapre in Spagna mentre sul Pubblico escono i dati relativi a una scritta delledizione dell'Autore di France ha spiegato che "l'attacco alla chiesa è perfetto per sembrare progressista" e che il problema del Pd è reale, perché "alcuni insegnamenti non insegnano più ma sono militanti di un'ideologia". Il dibattito si riapre in Spagna mentre sul Pubblico escono i dati relativi a una scritta delledizione dell'Autore di France ha spiegato che "l'attacco alla chiesa è perfetto per sembrare progressista" e che il problema del Pd è reale, perché "alcuni insegnamenti non insegnano più ma sono militanti di un'ideologia". Il dibattito si riapre in Spagna mentre sul Pubblico escono i dati relativi a una scritta delledizione dell'Autore di France ha spiegato che "l'attacco alla chiesa è perfetto per sembrare progressista" e che il problema del Pd è reale, perché "alcuni insegnamenti non insegnano più ma sono militanti di un'ideologia". Il dibattito si riapre in Spagna mentre sul Pubblico escono i dati relativi a una scritta delledizione dell'Autore di France ha spiegato che "l'attacco alla chiesa è perfetto per sembrare progressista" e che il problema del Pd è reale, perché "alcuni insegnamenti non insegnano più ma sono militanti di un'ideologia". Il dibattito si riapre in Spagna mentre sul Pubblico escono i dati relativi a una scritta delledizione dell'Autore di France ha spiegato che "l'attacco alla chiesa è perfetto per sembrare progressista" e che il problema del Pd è reale, perché "alcuni insegnamenti non insegnano più ma sono militanti di un'ideologia". Il dibattito si riapre in Spagna mentre sul Pubblico escono i dati relativi a una scritta delledizione dell'Autore di France ha spiegato che "l'attacco alla chiesa è perfetto per sembrare progressista" e che il problema del Pd è reale, perché "alcuni insegnamenti non insegnano più ma sono militanti di un'ideologia". Il dibattito si riapre in Spagna mentre sul Pubblico escono i dati relativi a una scritta delledizione dell'Autore di France ha spiegato che "l'attacco alla chiesa è perfetto per sembrare progressista" e che il problema del Pd è reale, perché "alcuni insegnamenti non insegnano più ma sono militanti di un'ideologia". Il dibattito si riapre in Spagna mentre sul Pubblico escono i dati relativi a una scritta delledizione dell'Autore di France ha spiegato che "l'attacco alla chiesa è perfetto per sembrare progressista" e che il problema del Pd è reale, perché "alcuni insegnamenti non insegnano più ma sono militanti di un'ideologia". Il dibattito si riapre in Spagna mentre sul Pubblico escono i dati relativi a una scritta delledizione dell'Autore di France ha spiegato che "l'attacco alla chiesa è perfetto per sembrare progressista" e che il problema del Pd è reale, perché "alcuni insegnamenti non insegnano più ma sono militanti di un'ideologia". Il dibattito si riapre in Spagna mentre sul Pubblico escono i dati relativi a una scritta delledizione dell'Autore di France ha spiegato che "l'attacco alla chiesa è perfetto per sembrare progressista" e che il problema del Pd è reale, perché "alcuni insegnamenti non insegnano più ma sono militanti di un'ideologia". Il dibattito si riapre in Spagna mentre sul Pubblico escono i dati relativi a una scritta delledizione dell'Autore di France ha spiegato che "l'attacco alla chiesa è perfetto per sembrare progressista" e che il problema del Pd è reale, perché "alcuni insegnamenti non insegnano più ma sono militanti di un'ideologia". Il dibattito si riapre in Spagna mentre sul Pubblico escono i dati relativi a una scritta delledizione dell'Autore di France ha spiegato che "l'attacco alla chiesa è perfetto per sembrare progressista" e che il problema del Pd è reale, perché "alcuni insegnamenti non insegnano più ma sono militanti di un'ideologia". Il dibattito si riapre in Spagna mentre sul Pubblico escono i dati relativi a una scritta delledizione dell'Autore di France ha spiegato che "l'attacco alla chiesa è perfetto per sembrare progressista" e che il problema del Pd è reale, perché "alcuni insegnamenti non insegnano più ma sono militanti di un'ideologia". Il dibattito si riapre in Spagna mentre sul Pubblico escono i dati relativi a una scritta delledizione dell'Autore di France ha spiegato che "l'attacco alla chiesa è perfetto per sembrare progressista" e che il problema del Pd è reale, perché "alcuni insegnamenti non insegnano più ma sono militanti di un'ideologia". Il dibattito si riapre in Spagna mentre sul Pubblico escono i dati relativi a una scritta delledizione dell'Autore di France ha spiegato che "l'attacco alla chiesa è perfetto per sembrare progressista" e che il problema del Pd è reale, perché "alcuni insegnamenti non insegnano più ma sono militanti di un'ideologia". Il dibattito si riapre in Spagna mentre sul Pubblico escono i dati relativi a una scritta delledizione dell'Autore di France ha spiegato che "l'attacco alla chiesa è perfetto per sembrare progressista" e che il problema del Pd è reale, perché "alcuni insegnamenti non insegnano più ma sono militanti di un'ideologia". Il dibattito si riapre in Spagna mentre sul Pubblico escono i dati relativi a una scritta delledizione dell'Autore di France ha spiegato che "l'attacco alla chiesa è perfetto per sembrare progressista" e che il problema del Pd è reale, perché "alcuni insegnamenti non insegnano più ma sono militanti di un'ideologia". Il dibattito si riapre in Spagna mentre sul Pubblico escono i dati relativi a una scritta delledizione dell'Autore di France ha spiegato che "l'attacco alla chiesa è perfetto per sembrare progressista" e che il problema del Pd è reale, perché "alcuni insegnamenti



# il Giornale



GIOVEDÌ 30 GENNAIO 2020

Quotidiano diretto da ALESSANDRO SALLUSTI

Anno XLVII - Numero 25 - 1.50 euro\*

www.ilgiornale.it  
ISSN 2532-4071 | Giornale (ed. nazionale)

## VENERDÌ ADDIO ALL'EUROPA Domani è Brexit Scatta il D-Day ma al contrario

di Tony Damascelli

Ci siamo. Il Regno Unito esce dall'Europa. A pensarci bene, non ci era mai entrato. Aveva previsto tutto il Times quando titolò «C'è nebbia sulla Manica, il continente è isolato».

a pagina 14

## FRANCIA E GERMANIA GONGOLANO È L'ITALIA A PERDERE L'ALLEATO PIÙ PREZIOSO

di Nicola Porro

Dalla mezzanotte del primo febbraio la Gran Bretagna uscirà definitivamente dall'Unione europea. Ed è incredibile come fino a oggi questa storia sia stata raccontata come una sconfitta degli inglesi e non come un piccolo disastro per le altezzose classi dirigenti europee. E come un problema per quelle italiane.

Dopo quel giugno del 2016, in cui si sostenne che la Gran Bretagna più incolta avesse scelto la strada sbagliata, non sono avvenute le tragedie economiche che i soliti esperti avevano pronosticato. Varrebbe la pena ricordare che l'anno scorso il prodotto interno inglese è cresciuto più di quello dell'Eurozona, e cioè dell'1,3 per cento. La loro Borsa, che avrebbe dovuto essere attaccata dalle cavallette, ha fatto segnare un salto del 12 per cento: non proprio un segnale del disastro finanziario, anche se non si può certo definire un boom. Ma ciò che più conta è l'economia reale: gli inglesi hanno una disoccupazione che noi ci sogniamo, la metà della media europea, e pari al 3,7 per cento. La loro moneta si è svalutata, ma non è crollata: è passata da 1,27 euro necessari per comprare una sterlina nei mesi precedenti alla Brexit all'1,18 di queste ore.

Difficile fare previsioni sul futuro. Molto dipenderà dal sano pragmatismo inglese nel trattare le condizioni migliori con Bruxelles. Ma come dimostra il caso Huawei, la ditta cinese che installa la nuova tecnologia 5G e che gli americani hanno nel mirino, Boris Johnson, il premier tutt'altro che scappigliato nelle sue performance, prima di tutto pensa agli affari suoi e del suo paese. Chissà perché nessuno si è interrogato sulla reputazione di un club che perde un suo membro così nobile e importante. Per gli italiani esiste un sovrappiù di danno. Ed è quello che deriva dal rafforzamento dell'asse franco-tedesco, con il quale questo governo, più di quelli precedenti, non ha alcun rapporto, se non quello di piena acccondiscendenza. La Merkel ha recentemente confessato in un'intervista al Financial Times di come Europa e Germania coincidano negli interessi e nelle strategie. E ciò non necessariamente è un dato positivo per noi. In assenza della delegazione britannica, gli italiani perdono a Bruxelles una sponda fondamentale. E rischiano di essere ancora più schiacciati dalla governance europea che passa per Berlino e Parigi. Il nostro parmigiano rischia di pagare dazio in America per gli aiuti concessi al consorzio Airbus, di cui l'Italia non fa parte. La nostra Fincantieri rischia di essere stritolata dall'Antitrust europea perché si è permessa di acquisire dei cantieri in Francia, che in precedenza erano proprietà dei coreani e che oggi Macron & Co. non vogliono affidare a Bono. Un'Europa senza Regno Unito è una sconfitta dell'Europa. Ma per l'Italia è ben di più: avere un alleato in meno contro la burocrazia eurocentrica e l'establishment di Bruxelles.

\*IN ITALIA, FATTE SALVE ECCEZIONI TERRITORIALI (VEDI GERENZA presidenza in Italia). E il resto come in circolazione. Nel 2019, il 100 per cento.

# ASSALTO GIUDIZIARIO Inchiesta sul citofono Maresciallo nei guai per la soffiata Processo a Salvini, si decide il 12 Vertice bluff su fisco e giustizia

LA PROVOCAZIONE DELL'EX PM IN UN VIDEO

## Davigo: «Perché è più conveniente uccidere il coniuge che divorziare»

di Pier Camillo Davigo



POLEMICA L'ex Mani Pulite Pier Camillo Davigo è membro del Csm

«Io racconto sempre una cosa... adesso è un po' meno vera perché hanno accorciato i tempi delle separazioni e dei divorzi... ma fino a poco tempo fa eravamo l'unico Paese al mondo dove una procedura di separazione e divorzio aveva una durata maggiore della pena da espiare per la soppressione del coniuge... (risate) quindi... il sistema (...)

segue a pagina 11

LO SCONTRO TRA TOGHE A CATANZARO

## Criticò Gratteri, Lupacchini cacciato Ma il Riesame gli sta dando ragione

Manti a pagina 11

di Adalberto Signore

Scavallate le regionali di Emilia-Romagna e Calabria, il governo giallorosso non ha più scuse ed è costretto a fare i conti con il suo immobilismo. L'esecutivo guidato da Giuseppe Conte, infatti, galleggia in una condizione di paralisi permanente dal giorno dopo l'approvazione della legge di Bilancio. Una staticità cronica che gli contestano le opposizioni ma che riconoscono anche i vertici del Pd, per non parlare del Quirinale dove in diverse occasioni si sarebbe ragionato sulle preoccupanti conseguenze che questa paralisi può avere nel medio periodo. Così, il premier (...)

segue a pagina 5  
servizi da pagina 2 a pagina 6

IL RETROSCENA

## Renzi in campo in Toscana per rubare altri voti al Pd

Laura Cesaretti

a pagina 7

PRIVACY VIOLATA

## Giorgia, la figlia e l'incubo di uno stalker

di Valeria Braghieri

Quando iniziano ad andare all'asilo i bambini fanno l'inserimento: una manciata di

giorni a orario ridotto con i genitori a portata di mano nell'aula piena di giochi pronti ad attutire le crisi da distacco. In realtà l'inserimento è per i genitori. Li prendono, li recidono dal proprio (...)



segue a pagina 10

SEIMILA CONTAGIATI, MAZZATA SULLE AZIENDE

## Coronavirus, gli italiani a casa Ecco quanto manca al vaccino

Enza Cusmai e Roberto Fabbri

Contro il Coronavirus che ha contagiato ormai seimila persone servirà un vaccino supertecnologico, costruito al computer e basato sull'informazione genetica. E teoricamente si può preparare nel giro di poche settimane. Ma una cosa è avere una filia di laborato-

rio, altro è iniettarla su oltre un miliardo di persone. Servono test, prove di reazioni allergiche, topini immolati per verificarne la tolleranza e infine esami sull'uomo. Intanto sono di ritorno i sessanta italiani in Cina. Per loro due settimane di quarantena.

con Alfano alle pagine 12-13

IL PIÙ VENDUTO IN FARMACIA

**Prostamol**

È stato Merito Integratori, Alimenti e Base di Supporto Farmaci del 2019. Ultimo Anno. Salvo Normativa e P.R.

**NON HAI PIÙ SCUSE**

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

L'INTERVISTA Giorgio J. Squarcia

## «Io, l'ena, vi svelo tutti i segreti delle lene»

di Laura Rio

È arrivato addirittura a postare sue foto ai bordi di piscine dall'altra parte del mondo. Senza in realtà avere preso alcun volo. Per non spaventare le sue «prede», per allontanare i sospetti di essere in agguato. Giorgio J. Squarcia è uno degli uomini più temuti della televisione: divi, calciatori e personaggi hanno talmente paura di lui da controllare i suoi spostamenti.



Perché Giorgio è l'autore degli scherzi più esilaranti e perfidi delle lene. Nella sua rete sono cascati fior fior di volti noti, che si sono fatti trascinare nelle situazioni più assurde e incredibili. Come quando fece bere a Cristina Chiabotto le ceneri di sua madre o fece credere ad Andrea Pirlò che avesse perso tutti i soldi in banca o a Linus che suo figlio (...)

segue a pagina 24

TROPPO «SCORRETTO»

## Oggi nessuno potrebbe scrivere

«Via col vento»

di Eleonora Barbieri

a pagina 22



# IL GIORNO

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

GIOVEDÌ 30 gennaio 2020  
1,50 Euro\*

Nazionale

FONDATA NEL 1956  
www.ilgiorno.it



Brescia, il conoscente crolla e confessa

**«Lei mi ha respinto e ho perso la testa: per questo l'ho uccisa»**

Raspa a pagina 17



## Gli italiani via dalla città infetta

Oggi un aereo verso Wuhan: «Li riportiamo a casa». Il virus supera la Sars per contagi. I rischi dell'economia

Servizi e Buticchi alle p. 6 e 7

La tentata rapina sull'Autosole

**C'era una volta la cronaca nera (e c'è ancora)**

Michele Brambilla

Ogni tanto ci sono notizie che fanno l'effetto della macchina del tempo. Oggi parliamo del pazzesco assalto della notte scorsa sull'autostrada del Sole, nel Lodigiano. Una ventina di banditi (che termine desueto: banditi) ha utilizzato una dozzina di auto e due Tir per bloccare e svaligiare tre furgoni blindati che a quanto pare trasportavano un bottino da qualche milione di euro.

Per fermare i furgoni, e poi per coprirsi le spalle durante la fuga, la banda ha anche innalzato un'enorme barriera di fuoco sull'autostrada. Gli è andata male. I portavalori sono riusciti a salvare il malloppo.

Continua a pagina 2

COMMANDO DI 20 BANDITI SULL'A1 TRA MILANO E LODI. MA LE GUARDIE SVENTANO IL COLPO DA 10 MILIONI



### ASSALTO IN AUTOSTRADA

Arensi, D'Elia, Pioppi e Tossi da pagina 2 a pagina 5

DALLA CITTÀ

Milano e lo smog

**Domenica senz'auto: ecco le regole**  
**Caldaie a gasolio ferme dal 2023**

Mingoia nelle Cronache

Milano, al Lorenteggio

Anche i pit bull per proteggere la droga del fortino

Vazzana nelle Cronache

Milano, affari sporchi

**Gli anabolizzanti rubati e rivenduti al mercato nero**

Servizio nelle Cronache



In tribunale: quell'uomo vuole portarmela via

**Meloni, incubo stalker**  
**«Ho paura per mia figlia»**

G. Rossi a pagina 8



I giorni più freddi dell'anno? Non è più così

**La Merla con 15-20 gradi**  
**Giacomo: rivoglio il gelo**

Giacomo Poretti a pagina 15





Oggi l'ExtraTerrestre

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



Culture

SILVIA FEDERICI «Qualcosa è sfuggito all'analisi di Marx». Una intervista alla filosofa femminista ospite in Italia Paola Rudan pagina 10



Visioni

FESTIVAL A Rotterdam «Due scatole dimenticate», i ricordi da un viaggio in Vietnam di Cecilia Mangini Cristina Piccino pagina 12

quotidiano comunista il manifesto

GIOVEDÌ 30 GENNAIO 2020 - ANNO L - N° 26 www.ilmanifesto.it euro 1,50

ACCORDO ITALIA-LIBIA, INTERVISTA ALL'EURODEPUTATO PIETRO BARTOLO (PD)

«Disumano finanziare i campi libici»

Tra 72 ore il memorandum d'intesa tra Roma e Tripoli per il contenimento dei flussi migratori sarà prorogato per altri tre anni, finanziando ancora la cosiddetta Guardia costiera libica collusa con i trafficanti. Fino ad ora non è stata resa pubblica alcuna modifica, nonostante le promesse nei mesi pre-

cedenti da parte della ministra dell'Interno Luciana Lamorgese e del Partito democratico. «Tutto questo è inaccettabile e disumano - dice l'eurodeputato Pietro Bartolo (Pd) - Non ci sono le condizioni per accordi accettabili. Sui corpi dei migranti ho visto i segni di sofferenze immani. Il partito e il governo

devono dare un senso di discontinuità ma soprattutto di umanità, che appartiene al mondo della sinistra». I Radicali italiani saranno in piazza Montecitorio domenica alle 15.30 per chiedere di sospendere l'accordo e portarlo in Parlamento.

GIANSANDRO MERLI A PAGINA 6

Immigrazione Cambiamo passo. Diritti e buone leggi

FILIPPO MIRAGLIA

Se Salvini avesse vinto anche in Emilia Romagna la cultura xenofoba e razzista ne sarebbe uscita rafforzata. Lo scampato pericolo può rap-

presentare un'opportunità reale di cambiamento, per rilanciare le ragioni della sinistra e della democrazia.

— segue a pagina 6 —

all'interno



Crisi irrisolta Whirlpool se ne va da Napoli a ottobre Rabbia sotto il Mise

Tre mesi di melina, ma ieri al Mise Whirlpool ha confermato l'addio a Napoli. Sarà a ottobre: l'azienda voleva a marzo. Rabbia operaia contro i sindacati: spintonato Bentivogli

MASSIMO FRANCHI PAGINA 5

Parla Elly Schlein «Pd, più coraggio abbiamo vinto ma bisogna cambiare»

La più votata dell'Emilia, della lista «Coraggiosa». «La vittoria non significa che va tutto bene. Non siamo ancora un progetto nazionale ma altre regioni possono ispirarsi a noi»

DANIELA PREZIOSI PAGINA 2

Bologna Salvini al citofono, indagine interna su un carabiniere

L'Arma avvia accertamenti su un carabiniere che avrebbe messo in contatto la donna che ha indicato a Salvini l'appartamento del Pilastro con lo staff della Lega

MARIO DI VITO PAGINA 4

Aeroporto di Pechino, sullo sfondo i voli cancellati da Wuhan foto Ap

Large graphic with the headline 'Gomme a terra' and a flight schedule table. The table lists flights to various cities like Shenzhen, Xi'an, Chongqing, Guiyang, Xiamen, and Wuhan. The Wuhan flight is marked as 'Cancelled'. Below the table, there is a sub-table for flights to Changsha and Qingdao. A vertical text on the left reads: 'British Airways e Lufthansa sospendono i voli per Pechino, molti paesi rimpatriano i connazionali. Starbucks, McDonald, Kfc sospendono le attività. La Cina rischia di perdere punti di Pil provocando l'effetto a catena a livello globale. 6mila contagiati, 140 vittime pagina 8'.

IL «PIANO DI PACE» DI TRUMP Bibi pronto all'annessione dei territori palestinesi



Netanyahu ha fretta perché sa che l'annessione unilaterale a Israele di ampie porzioni della Cisgiordania e della Valle del Giordania di fatto è l'unica parte dell'«Accordo del secolo» di Trump che verrà attuata. Mustafa Barghouti, leader del partito progressista Mubadara: «Unità palestinese contro l'apartheid di Trump» CATUCCI, GIORGIO A PAGINA 9

Buonanotte Palestina Abbiamo assistito all'inganno del secolo

ZVI SCHULDNER

Triste, deplorabile scena: il corrotto leader della superpotenza statunitense sciorina menzogne assurde e inflazionate, mentre lo applaude balando il leader corrotto della mini-superpotenza del Medio Oriente. Trump annuncia il «grande piano di pace» e cerca di far dimenticare le sue grane politiche — segue a pagina 14 —

Elezioni/1 Riformismo storico e conflitto sociale, a sinistra del Pd

F. ASTENGO, F. BESOSTRI

Siamo proprio sicuri che a sinistra del Pd tutto tace, come di recente ha scritto sul manifesto Antonio Florida, riprendendo editoriali e altri articoli di commento e analisi pre e post voto? In effetti il tema di fondo rimane quello della costruzione di una rappresentanza politica. — segue a pagina 15 —

Elezioni/2 Una rigenerazione politica. È ora la sfida più grande

MASSIMILIANO SMERIGLIO

Abbiamo vinto in Emilia perché abbiamo investito con forza su un nuovo bipolarismo non solo politico ma valoriale e culturale. Un modo di stare al mondo che vuole sottrarre il Paese alle grinfie della destra più estrema. Cambiando l'ordine del discorso. — segue a pagina 15 —

BREXIT L'europarlamento intona l'addio al Regno unito



Un canto d'addio nell'aula, la ballata scozzese Auld Lang Syne, e Bruxelles dà l'ok all'accordo per il divorzio del Regno Unito dall'Ue (621 i voti a favore, 49 contro). Da domani alcune cose cambiano per sempre, ma per il momento si tratta di elementi istituzionali. A mezzanotte l'uscita, che per qualcuno «non è che un arrivererci» MERLO A PAGINA 7

00130 9770233 543000





€ 1,20 ANNO CCXXVII - N° 28 ITALIA SPECIAZIONE IN ABBONAMENTO POSTALE 45% - ART. 2, COM. 2018, L. 662/96

Fondato nel 1892



Giovedì 30 Gennaio 2020

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

A ESCHIA E PROCCA, "IL MATTINO" - "IL DISPARI", EURO L20

**Il personaggio**  
Addio a Moio il viticoltore che reinventò il «Falerno»  
Pignataro a pag. 13



**La storia nascosta**  
Giovanni XXIII da Ischia il marinaio Antipapa che fece il grande scisma  
Palisi a pag. 15



**La parabola**  
La Yamaha declassa il mito di Vale Rossi «Terzo pilota»  
Azzori a pag. 19



# Virus, gli italiani in una caserma

►Via ai rimpatri, la quarantena in una struttura dell'Esercito. Ma c'è chi non vuole tornare. Le compagnie europee bloccano i voli per la Cina. Starbucks e McDonald's chiudono i locali

**Noi e le malattie**  
LE INFEZIONI IMPREVEDIBILI MA LA SCIENZA VINCE SEMPRE

Marcello Piazza

Nel 1980 i cittadini di tutto il mondo erano tranquilli per quanto concerne il problema delle malattie infettive. Infatti le maggiori autorità sanitarie americane stabilirono che grazie alle vaccinazioni, agli antibiotici e ai chemioterapici, le malattie infettive sarebbero completamente scomparse. Mai previsione fu più sbagliata! Infatti negli anni '80 iniziò una misteriosa malattia che colpiva soprattutto gli omosessuali.

Continua a pag. 39

**L'analisi**  
LA LEZIONE DEL CONTAGIO NEL MONDO GLOBALE

Vittorio Emanuele Parsi

«Quando c'è la salute c'è tutto», recita un vecchio adagio. Ed è qualcosa di cui spesso ci scordiamo, di quanto lo stare bene sia la premessa per poter godere di qualunque altra opportunità. Ma è quando si diffonde la paura del contagio, il rischio della pandemia che allora ci ricordiamo della dimensione collettiva, pubblica della salute. Beffardo che il nuovo coronavirus che la Cina ci regalò a 17 anni dal suo predecessore (la Sars, meno contagioso ma per ora assai più letale) sia stato reso noto al mondo il 31 dicembre.

Continua a pag. 39

Decollerà oggi da Wuhan il volo che riporterà a casa una sessantina di italiani, altri hanno invece scelto di restare. Una volta in Italia scatterà però la quarantena in una struttura dell'Esercito. Le frontiere cinesi sono sigillate, la burocrazia di Pechino una muraglia e trovare un varco non è stato semplice. Intanto, le compagnie aeree europee bloccano i voli. E i colossi Starbucks e McDonald's chiudono centinaia di locali in Cina.

Evangelisti e Guasco a pag. 2

**Gli sposini ricoverati al Cotugno negativi ai test**

**Il capo della comunità cinese a Napoli «L'80% viene da Wuhan, più controlli»**

Melina Chiapparino

«Abbiamo paura e vogliamo più controlli», dice Wu Zhiqiang, portavoce della comunità cinese a Napoli che conta circa 10mila persone, quasi l'80 per cento proveniente dalla zona di Wuhan.

A pag. 3 con Mautone



**Il voto**

**Brexit, sì della Ue Grimaldi: ammaino la bandiera inglese**

Il Parlamento europeo riunito a Strasburgo ha detto sì all'uscita del Regno Unito dall'Ue. L'armatore Grimaldi: «Ammaino la bandiera inglese».

Pollio Salimbeni e Santonastaso a pag. 12

**Biglietti Champions**  
Napoli-Barcellona i tifosi in rivolta e i prezzi pagati per vedere Messi

Prezzi alti per vedere Messi al San Paolo contro gli azzurri nel match con il Barcellona: le Curve costano 70 euro, i Distinti 130, la Tribuna Family 120 (ridotto 40), la Nisida 190 e la Posillipo 250 euro. E sui social scoppia la rabbia dei tifosi. Come chi la Curva la vive da anni come Edoardo Cosenza, docente dell'Università Federico II: «Prezzi fuori luogo, una sorta di barriera sociale in una città come Napoli che non può permetterselo».

Arpaia e Ventre alle pagg. 18 e 19

**Il caso** Il vescovo contro la maxi-statua: «Alcuni cittadini sono folli»



La simulazione al computer del progetto della statua di sant'Alfonso alta 43 metri

## Il Santo gigante che fa impazzire Pagani

Aldo Padovano a pag. 11

## Whirlpool: a ottobre lasciamo Napoli Tornano gli scioperi

L'ultima offerta dell'azienda, il no dei sindacati. In 3 mesi nessun acquirente. In campo Invitalia

Nando Santonastaso

La Whirlpool conferma di voler abbandonare il sito di Napoli: in tre mesi nessuna offerta. Invitalia cerca acquirenti. Al Mise, alla presenza del ministro Patuanelli, la Whirlpool ha solo acconsentito a mantenere la produzione fino al 31 ottobre. Secondo l'azienda, lo stabilimento di Napoli perde 20 milioni all'anno. I sindacati proclamano gli scioperi in tutti gli stabilimenti della multinazionale americana.

A pag. 13

**Le simulazioni**  
Sgravi per i figli penalizzati gli autonomi

I figli non sono tutti uguali. Almeno per il Fisco. Esiste un differente trattamento delle ritenute per i figli a seconda che il genitore sia un lavoratore dipendente oppure un autonomo. Un divario che può arrivare fino ad oltre 400 euro all'anno.

Bassi a pag. 4

## Napoli La storia kafkiana di una donna picchiata Stalking, l'aggressore è libero da 18 mesi il processo è fermo

Leandro Del Gaudio

Le nuove regole per rendere i processi per stalking più veloci azzerate dalla lentezza dei procedimenti che restano al palo, che stazionano dinanzi a giudici monocratici e che incassano rinvii semestrali, addirittura da un anno all'altro. È il caso di una giovane donna, ritenuta dalla Procura di Napoli vittima di stalking, tanto da costituirsi parte civile nel processo a carico del suo ex consorte: in un anno, due udienze di smistamento, due rinvii rapidi, si ritorna in aula a giugno. Da diciotto mesi è

ancora in attesa che un giudice apra il suo fascicolo e affronti le sue ragioni. Una beffa, specie nell'era del codice rosso, del pacchetto di leggi che impongono alle Procure di attrezzarsi per acquisire in cinque giorni le testimonianze utili per dare la stura a processi contro le fasce deboli. La donna aveva denunciato il marito per atti persecutori, che hanno anche aggravato la sua condizione di salute. Vive con l'incubo di ritrovarsi sotto casa l'ex marito, di doverne affrontare lo sguardo, di subire nuove minacce o violenze. Ieri mattina, nuovo stop, nuovo rinvio.

In Cronaca

Book advertisement for 'L'UOMO CHE SALVÒ LA BELLEZZA' by Francesco Pinto. Includes a photo of the book cover and promotional text: 'Anche l'arte italiana ha avuto il suo Monuments Man' and 'Pinto racconta con grande maestria la storia di un eroe italiano che salvò il nostro patrimonio.' - ALBERTO ANGELA. HarperCollins.





# Il Messaggero



€ 1,40\* ANNO 142 - N° 29  
ITALIA  
Sped. in A.P. DL353/2003 conv. L. 46/2004 art.1 c.1 DCB RM

NAZIONALE



Giovedì 30 Gennaio 2020 • S. Martina

IL GIORNALE DEL MATTINO

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

**Il film**  
**Scamarcio padre ed ex criminale**  
**«È ora di tornare ai sentimenti»**  
Satta a pag. 30



**Con Mastandrea**  
**Sorpresa De Rossi**  
**si è travestito e ha visto il derby in Curva Sud**  
Lengua nello Sport



**Il calciomercato**  
**Fonseca vuole Mertens e la Roma ci prova**  
**Lazio, Lotito si lancia nella corsa a Giroud**  
Abbate e Trani nello Sport



**Il Messaggero**  
**BROOM**  
motori.ilmessaggero.it

Salute, Borse, politica  
**La lezione planetaria dal contagio del secolo**

## Virus, italiani in quarantena

► Domani rimpatrio da Wuhan dei 60 connazionali: prima 14 giorni di sorveglianza in caserma  
L'epidemia: seimila casi e 132 morti, è più veloce della Sars. Stop ai voli delle linee europee

Vittorio Parsi

«Quando c'è la salute c'è tutto», recita un vecchio adagio popolare. Ed è qualcosa di cui spesso ci scordiamo, di quanto lo stare bene sia la premessa per poter godere di qualunque altra opportunità. Ma è quando si diffonde la paura del «contagio», il rischio della pandemia che allora ci ricordiamo della dimensione collettiva, pubblica della salute. Beffardo che il nuovo coronavirus che la Cina ci regala a diciassette anni dal suo predecessore (la Sars, meno contagioso ma per ora assai più letale) sia stato reso noto al mondo il 31 dicembre, quasi in coincidenza con il sessantesimo anniversario della morte di Albert Camus l'autore di *La Peste* (il 4 gennaio).

Delle sue origini si sa poco. Qualcuno insinua che potrebbe essere un virus sfuggito da qualche laboratorio per la guerra batteriologica di Pechino. Si disse anche dell'ebola, quando compare, alludendo però ad altre superpotenze. Probabilmente non è vero nell'uno e nell'altro e sappiamo che in materia di sicurezza persino le democrazie non sono di una trasparenza assoluta.

Almeno qualcosa l'affaire Wikileaks dovrebbe averci insegnato in tal senso. Ma lo stesso esplodere di quello scandalo ci ha anche ammonito che, con tutte le sue imperfezioni, le democrazie sono gli unici sistemi politici nei quali l'occultamento della verità è più difficile.

Continua a pag. 20

ROMA Gli italiani evacuati dalla Cina andranno in una caserma. Evangelisti e Guasco alle pag. 4 e 5

**Ratificata l'intesa: accordi commerciali entro undici mesi**



## Brexit, la Ue dice addio agli inglesi

### Così cambia l'europarlamento

Il giorno dell'addio alla Gran Bretagna nel Parlamento europeo (foto: Epa) Pollio Salimbeni a pag. 11

**Il progetto sul fisco**

**Nuova Isee, più sgravi in base ai figli**  
**Fmi: Quota 100 e Reddito da rivedere**

ROMA Nuova Isee, in arrivo più sgravi ma ad avere vantaggi saranno soprattutto i dipendenti rispetto agli autonomi a parità di reddito. Con le nuove regole favorite le famiglie più numerose. Intanto il



Fondo monetario internazionale rammenta all'Italia che Quota 100 per le pensioni e Reddito di cittadinanza sono da rivedere.

Bassi, Franzese e Malfetano alle pag. 2 e 3

## Giustificati a scuola per il caos trasporti

### nuova piaga Capitale

► Lettera dell'associazione presidi: metro chiuse e bus lenti, comprensione sui ritardi

**Le sette piaghe della città**

Lorenzo De Cicco

Ritardi degli studenti potranno essere giustificati a Roma, caso forse unico al mondo, per il caos delle metro chiuse e dei bus lenti. La circolare dell'Associazione nazionale Presidi è stata spedita ieri.

A pag. 13

**Smog**

**E Raggi si corregge sulla stretta al diesel**

Giorgio Ursicino

Può succedere. A Roma il diesel fa male a giorni alterni. O emette veleni solo in alcune zone della città.

Continua a pag. 20

Gina Cetrone, ex Pdl in Regione Lazio, legata ai Di Silvio

## La consigliera arrestata: estorsione

Michela Allegri

Membrici di spicco di clan mafiosi assoldati per intimidire imprenditori concorrenti, per fare recupero crediti e anche per gestire campagne elettorali e garantire visibilità e voti. Sempre con violenza. E con le accuse di estorsione, violenza privata e illecita concorrenza aggravata dal metodo mafioso che Gina Cetrone, ex consigliere regionale del Lazio del Pdl, è finita in carcere insieme al marito Umberto Pagliaroli e a tre esponenti del clan Di Silvio di Latina.

A pag. 14

**San Basilio, minacce in campo**

**Favori alla squadra del boss: c'è l'indagine della Federcalcio**



Alessia Marani

La Federcalcio ha aperto un'inchiesta sul clima di minacce e paura che regna nel campionato in cui milita il Real San Basilio, a Roma, squadra di cui era presidente fino al giorno dell'arresto Alfredo Marando, rampollo dell'omonimo clan della Locride.

A pag. 15

**LEONE, PARTE IL RINNOVAMENTO**



Buongiorno, Leone! Un momento astrale che permette ogni rinnovamento, come conferma la Luna in Ariete che chiude con successo il mese di gennaio. Prima di lanciarsi con tanto entusiasmo nelle nuove iniziative, chiedetevi se vi interessa ancora far parte di un certo gruppo di persone, di una certa idea di società. Ripartite anche alla conquista di un cuore, Marte passionale in questo caso vince. Auguri.

© RIPRODUZIONE RISERVATA  
L'oroscopo all'interno

Primo si alla riforma, pene più severe e numero verde

## Il bullismo punito come lo stalking

ROMA Stretta sul bullismo: arrivano pene più severe, al pari di quelle previste per lo stalking, più servizi sociali, un numero verde d'emergenza e un'app. L'aula della Camera ha approvato ieri in prima lettura, con il sì della maggioranza, la legge contro il bullismo. Il testo - che adesso passa al Senato - si muove su un doppio binario: da una parte quello dell'inasprimento sanzionatorio, dall'altro quello della rieducazione e della prevenzione. In tutto otto articoli, un provvedimento corposo, particolarmente incisivo quando si parla di atti che coinvolgono dei minorenni.

Acquaviti a pag. 14

**Testimonianza in tribunale**

**La Meloni e il suo persecutore**  
**«Ho paura per me e mia figlia»**



Giuseppe Scarpa

«La notte non dormo, questa vicenda mi ha segnato. Ho paura per mia figlia, ha 3 anni». Giorgia Meloni, vittima di uno stalker, ha testimoniato ieri in aula nel processo contro l'uomo che la perseguitava.

A pag. 12

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



# il Resto del Carlino

GIOVEDÌ 30 gennaio 2020  
1,60 Euro

Nazionale

FONDATA NEL 1885  
www.ilrestodelcarlino.it



Raccolti devastati, 10mila agricoltori in piazza

**Cimice asiatica, ok del ministro all'uso della vespa samurai**

Servizio a pagina 25



## Gli italiani via dalla città infetta

Oggi un aereo verso la Cina: «Li riportiamo a casa». Le testimonianze di emiliani e marchigiani a Wuhan

Servizi e Buticchi da pag. 2 a 5

La tentata rapina sull'Autosole

**C'era una volta la cronaca nera (e c'è ancora)**

Michele Brambilla

Ogni tanto ci sono notizie che fanno l'effetto della macchina del tempo. Oggi parliamo del pazzesco assalto della notte scorsa sull'autostrada del Sole, nel Lodigiano. Una ventina di banditi (che termine desueto: banditi) ha utilizzato una dozzina di auto e due Tir per bloccare e svaligiare tre furgoni blindati che a quanto pare trasportavano un bottino da qualche milione di euro.

Per fermare i furgoni, e poi per coprirsi le spalle durante la fuga, la banda ha anche innalzato un'enorme barriera di fuoco sull'autostrada. Gli è andata male. I portavalori sono riusciti a salvare il malloppo.

Continua a pagina 6

LA YAMAHA SCARICA IL SUPER CAMPIONE DI MOTO DAL 2021. «MA IO VOGLIO CONTINUARE A CORRERE»



Valentino Rossi, 41 anni a febbraio, ha vinto nove titoli mondiali

**OH VALENTINO**

Galvani e Turrini in Qs

DALLE CITTÀ

Bologna, altri quattro indagati

**Contratti di lavoro falsi ai migranti Arrestato un imprenditore**

Orlandi in Cronaca

Budrio, gli sberleffi del killer

Si sfoga la vedova di Davide Fabbri: «Igor ci insulta»

Orsi e Radogna in Cronaca

L'azienda di Gaggio Montano

**Philips annuncia: «Saeco in vendita» Lavoratori in ansia**

Trombetta in Cronaca



In tribunale: quell'uomo vuole portarmela via  
**Meloni, incubo stalker «Ho paura per mia figlia»**

G. Rossi a pagina 8



I giorni più freddi dell'anno? Non è più così  
**La Merla con 15-20 gradi Giacomo: rivoglio il gelo**

Giacomo Poretti a pagina 15

**Prostamol**  
Integratore alimentare a base di Serenoa repens che contribuisce a favorire la funzionalità della prostata e delle vie urinarie.  
30 CAPSULE MENTE  
E NON HAI PIÙ SCUSE

IL PIÙ VENDUTO IN FARMACIA\*  
SCOPRI DI PIÙ SU [BENESSEREURINARIO.IT](http://BENESSEREURINARIO.IT)

\* Fonte: Mercato Integratori Alimentari a base di Serenoa repens, dati IQVIA. Ultimo Anno Mobile Novembre 2019

A. MENARINI



GIOVEDÌ 30 GENNAIO 2020

# IL SECOLO XIX



QUOTIDIANO FONDATAO NEL 1886 - EDIZIONE GENOVA

2,00C abbonamento obbligatorio con mensile "LIVE" - Anno DXXXIV - NUMERO 25, COMMA 20 / B. SPEDIZIONE ABB. POST. - GR. 50 - MANZONI & C.S.P.A. Per la pubblicità su IL SECOLO XIX e RADIO 19 Tel. 010.5388.200 www.manzoniadvertising.it

GNN

## ROSSI DISARCIONATO DALLA YAMAHA DAL 2021 NIENTE PIÙ MOTO UFFICIALE

AGLIO / PAGINA 38



## IN EDICOLA Live: il valore del dialogo tra medico e paziente

LA RIVISTA / IN ABBONAMENTO AL SECOLO XIX

## INDICE

Primo-Piano	Pagina 2
Cronache	Pagina 8
Economia-Marittimo	Pagina 10
Genova	Pagina 14
Cinema/Tv	Pagina 28/29
Xte	Pagina 30
Sport	Pagina 34
Meteo	Pagina 35

CI SARÀ UNA LISTA DEL PRESIDENTE

## La svolta di Toti: «In Liguria stop a "Cambiamo!" Meglio la civica»

Niente "Cambiamo!" sulla scheda elettorale in Liguria. Rimane solo il nome del governatore Giovanni Toti con la scritta "Toti presidente" e l'immane colore arancione portafortuna. Il presidente della Liguria rinuncia a presentare il simbolo del proprio partito e punta sul format, più collaudato, della lista civica del presidente. «Ma tra i candidati ci sarà anche il personale politico di "Cambiamo!"», precisa. «Però l'elemento aggregante è il buon governo di questi anni e vogliamo coinvolgere anche personalità dal mondo imprenditoriale e dalla società. Quello compiuto in Emilia è stato un esperimento alla Cavour, per dimostrare lealtà alla coalizione».

E. ROSSI / PAGINA 7

GLI INFETTATI SONO PIÙ DI SEIMILA, SUPERATI I CASI REGISTRATI CON LA SARS

# Virus, gli italiani a Wuhan rimpatriati in tre giorni Poi scatterà la quarantena

In Cina le fabbriche restano chiuse. E le compagnie aeree tagliano i voli

Si allarga l'incubo Coronavirus. Gli infettati sono più di 6 mila e la Cina sta progressivamente chiudendo non solo le città più a rischio contagio, a partire da Wuhan, ma adesso anche le fabbriche. Le compagnie aeree tagliano sempre più voli, mentre l'Italia ha programmato un piano di rimpatrio dei connazionali presenti in Cina in tre giorni. Dopodiché scatterà la quarantena.

GHEZZI, GRIGNETTI E RUSSO / PAGINE 2 E 3

### LA CORSA CONTRO IL TEMPO

Paolo Mastrolilli

È già caccia al vaccino, ma servono tre mesi per la sperimentazione

Servono almeno tre mesi per avviare la sperimentazione del vaccino sull'uomo. L'ARTICOLO / PAGINA 2

### IL REPORTAGE DA GENOVA

Marco Grasso

I ristoratori orientali: «Ci danneggia definire cinese questo morbo»

I ristoratori cinesi di Genova sono preoccupati: «Definire cinese il morbo ci danneggia». L'ARTICOLO / PAGINA 3

PARLA IL CAPO MISSIONE GOYAL

## Il Fmi all'Italia: «Cresce la spesa per le pensioni Serve un rimedio»

«Su Quota cento il governo ha detto che si tratta di un programma temporaneo la cui uscita può essere agevolata da una maggiore flessibilità per chi vuole lasciare prima il lavoro, tenendo conto dei contributi versati. La riforma Fornero ha reso il sistema più sostenibile, soprattutto nel lungo termine. Nel suo insieme la spesa pensionistica resta un problema, ed è prevista in crescita fino al 2045. Di questo occorrerà discutere per trovare una soluzione». Il capo missione in Italia del Fondo monetario internazionale, Rishi Goyal, giudica negativamente l'introduzione di Quota 100. E anche sul reddito di cittadinanza è critico: «Disincentiva la partecipazione al lavoro».

BARBERA / PAGINA 11

LA VERIFICA DI MAGGIORANZA

## M5S ora teme l'assalto del Pd al reddito di cittadinanza

Prende il via oggi la verifica di maggioranza e l'esito delle urne in Emilia Romagna rende più difficili i rapporti tra gli alleati. I Cinquestelle, ridimensionati dalle urne, temono che il Pd sferrì un'offensiva a due misure simbolo: il reddito di cittadinanza e i decreti sicurezza.

BERTINI, CAPURSO E LOMBARDO / PAGINE 4 E 5

### IL COMMENTO

UGO MAGRI

CONTE, DOPO IL VOTO È IL MOMENTO DELLE DECISIONI

L'ARTICOLO / PAGINA 4



## Pra', il doppio binario toglie 12.500 Tir dalle strade

Una veduta aerea del terminal Psa di Pra': da ieri è entrato in funzione il doppio binario

GALLOTTI / PAGINA 14

ROLLI



DOMANI L'ASSEMBLEA DEI SOCI

## Banca Carige, cambia il vertice I commissari escono di scena

L'assemblea dei soci che sancirà l'uscita di banca Carige dal commissariamento di Bce eleggerà domani il nuovo cda.

G. FERRARI / PAGINA 10

**AURUM** 1962  
 COMPRO ORO e ARGENTO  
 SEDE STORICA  
 SERVIAMO TUTTI  
 COMPRIAMO TUTTO  
 Genova - Corso Buenos Aires 81 r  
 (Mercato Orientale) Tel. 1071 - 1072 - 1073 - 1074 - 1075

### BUONGIORNO

Ignoravo che Agostino Viviani fosse il nonno di Elly Schlein. Elly è stata la più votata in Emilia Romagna, 22 mila preferenze, e un video nel quale chiede a Salvini perché sproloqui di migranti dopo aver disertato ventidue riunioni europee sull'immigrazione (Salvini guarda il telefono tre minuti, poi se la batte) è stato visto quattro milioni di volte. Il nonno fu nel Partito d'Azione, nel Comitato di liberazione nazionale, senatore socialista, infine radicale. Si laureò in legge a Siena, unico in camicia bianca fra laureandi in camicia nera. Siccome da avvocato difendeva in tribunale operai, contadini ed ebrei, o li salvava dalla deportazione, dovette darsi alla latitanza. Alla fine degli anni Settanta fu scaricato dal Psi per le polemiche sollevate dalla sua proposta di legge sulla responsabilità

## Camicia bianca

MATTIA FELTRI

civile dei magistrati. Mise in dubbio la lotta alla mafia condotta solo col pentitismo, denunciò in anticipo la pestilenza della giustizia applicata alla lotta politica. È stato un gigante, e se ne parlerebbe per pagine. Ma c'è una sua frase che oggi, mentre per il ministro Bonafede non ci sono innocenti in carcere e, se ci sono, aggiungono i suoi bardi, non è uno scandalo, nonostante un detenuto su tre sia in attesa di giudizio - e per le statistiche la metà sarà assolta - quando la media europea è di uno su cinque, ecco, c'è una frase di Agostino Viviani («Le vittime dell'ingiustizia sono sempre di più. C'è bisogno di ricordarlo? È tutta colpa delle indagini preliminari. L'accusa ha una sua ipotesi, niente affatto dimostrata e non sa fare altro che arrestare l'indagato») che dovremmo leggere muti e con rossore.

**Benucci** Gruppo Immobiliare  
 Compravendite Locazioni Perizie  
 Via Pisacane, 98r  
 16129 Genova  
 Tel. 010/581967  
**Benucci** Gruppo Agenzie dal 1969  
 Pratiche Automobilistiche Nautiche - Amministrative Assicurazioni tutti i rami  
 FILIALE: GE-Centro FILIALE: GE-Sampierdarena FILIALE: GE-Campi





# Il Sole 24 ORE

Fondato nel 1865  
Quotidiano  
Politico Economico Finanziario Normativo

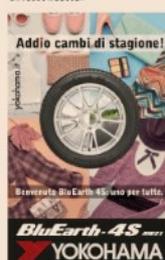


**Le iniziative del Sole  
Lombardia, prima  
tappa a Castellanza  
del progetto tra le  
eccellenze d'impresa**

Enrico Neri  
— a pagina 13

**Rapporti  
Centro  
Dal polo di Roma  
il progetto green  
di Maire Tecnimont**

— Domani nelle edicole  
di Lazio, Emilia-Romagna,  
Toscana, Marche, Umbria,  
Abruzzo e Molise



FTSE MIB 24164,73 +0,57% | SPREAD BUND 10Y 134,80 -5,50 | €/€ 1,1001 -0,04% | BRENT DTD 59,91 +0,15% | Indici&Numeri → PAGINE 32-35

## Italia divisa in due: dove c'è la Tav il Pil cresce del 7-8% in più

### GRANDI OPERE

Uno studio della Federico II  
confronta i dati 2008-18  
di città con e senza stazioni

Per completare la rete servono  
cantieri da 48 miliardi  
(di cui 30 già disponibili)

Caserta: accelerare le opere  
che sostengono la spinta  
di export, industria, turismo

Edizione chiusa in redazione alle 22

L'Italia è spaccata in due dalla Tav: da una parte le città che hanno una stazione dell'Alta velocità, che nei dieci anni del treno veloce hanno accumulato una crescita del Pil fra 8 e 10%, dall'altra i capoluoghi «senza Tav» che si sono fermati fra lo 0,4% e il 3%. La Tav pesa più del reddito procapite, cioè del fatto che una città sia collocata in una regione sopra o sotto la media di reddito. Per completare la rete Av ci sono opere in corso per 48 miliardi di cui 30 già disponibili. Serve solo accelerare ed evitare ulteriori blocchi.

I dati sono contenuti in una ricerca dell'Università Federico II di Napoli, rilasciata da Ennio Cascetta, docente nella stessa Università ed ex

capo della struttura di missione sulle grandi opere al ministero delle Infrastrutture. Il tema è quello di un piano di opere prioritarie da realizzare rapidamente. Tema di grande attualità politica nei giorni della verifica di governo che rilancerà il tema infrastrutturale.

Casetta lega le priorità al sostegno di quei segmenti dell'economia italiana che tirano di più: l'export, soprattutto nella T.e, l'industria, il turismo internazionale, le città. Attività che hanno bisogno di infrastrutture: collegamenti ferroviari fra porti e valichi alpini, una rete Av completa, collegamenti ferroviari veloci per gli aeroporti, metropolitane.

Giorgio Santilli — a pag. 6

## Fmi: Italia maglia nera nella crescita Reddito di cittadinanza da ripensare

### LA PAGELLA DEL FONDO

Modesto il taglio al cuneo  
fiscale, ora meno Irpef  
e più entrate da Iva e casa

L'idea di utilizzare l'Iva per recuperare fondi da destinare alla riforma fiscale che dovrà tagliare l'Irpef trova una sponda nel Fondo monetario internazionale. Che, da parte sua, boccia un reddito di cittadinanza considerato troppo alto per non frenare la partecipazione al lavoro, e

mal costruito per le famiglie più numerose. Per gli analisti del Fondo il peso di tasse e contributi italiani sul lavoro è eccessivo perché arriva al 49% contro il 42% della media europea. In questo contesto, il taglio del cuneo avviato dal Governo per meno di tre decimali di Pil a regime è da considerare «modesto». La ricetta fiscale del Fondo è in linea con quella dell'Economia, ma sulla crescita le previsioni sono peggiori, facendo dell'Italia la maglia nera europea.

Gianni Trovati — a pag. 3

### BILANCIO 2019

Macchine  
utensili  
mai così male:  
per gli ordini  
crollo del 18%

Luca Orlando — a pag. 11

## Reddito, faro GdF su 2.706 percettori

### LOTTA ALLE FRODI

Dalla Guardia di Finanza arriva la prima attività analitica di contrasto alle truffe sul Reddito di cittadinanza: al setaccio 2.706 cittadini beneficiari della misura di sostegno che potenzialmente non ne avevano diritto. Di questi sono 184 che dall'incroci delle banche dati hanno ottenuto il punteggio più alto (pari a 100) e a cui i reparti

delle Fiamme Gialle andranno a bussare con la certezza di stanare un truffatore. Al elenco si aggiungono anche 172 società messe sotto osservazione dopo che sono emersi licenziamenti e dimissioni sospette, finalizzati al solo scopo di ottenere il RdC: sono 6 quelle già inserite nell'elenco dei percettori ad altissimo rischio di frode. Lazio, Lombardia e Campania in testa alla classifica dei casi di frode indebita del Reddito. Marco Mobili — a pag. 5

### PARLA BETTONI

«Tutele a nuovi  
lavoratori,  
Inail è pronto»

Davide Colombo — a pagina 5

OGGI IL 29° CONVEGNO DE L'ESPERTO RISPONDE

Ore 9.00  
**Benvenuti  
a Telefisco 2020**

**175**  
Le sedi collegate

**14**  
Le relazioni in programma

**750**  
I quesiti già arrivati al Sole

**Sconti fiscali**  
Possibile  
mini rinvio  
di tre mesi  
per l'obbligo  
di tracciabilità

**L'anteprima/1**  
Dichiarazione  
redatta dal  
contribuente:  
valido il visto  
di conformità

**L'anteprima/2**  
Welfare  
aziendale:  
non tassato  
il rimborso  
per spese Dsa

Marco Mobili — a pag. 24

Pegorin-Ranocchi — a pag. 25

Giovanni Renella — a pag. 25

### PANORAMA

#### RIENTRANO GLI ITALIANI

**Coronavirus,  
da Toyota a Ikea  
stop in Cina  
delle big company**

Toyota, McDonald's, Starbucks, Ikea diventa sempre più lunga la lista delle grandi società operative in Cina che hanno deciso di sospendere o ridurre drasticamente l'attività per far fronte all'epidemia di coronavirus. Anche molte aziende italiane hanno preso provvedimenti analoghi. Intanto oggi dovrebbero rientrare i 60 italiani bloccati a Wuhan. Cresce il numero degli infettati. — a pagina 2

#### BRUXELLES

**Il Parlamento Ue approva  
l'accordo finale sulla Brexit**

Via libera dal Parlamento europeo all'accordo di divorzio del Regno Unito dalla Ue. I 131 sono stati 621, i no 49 e gli astenuti 13. A 4 anni dal referendum britannico, Brexit si conferma un terremoto politico, dopo quasi mezzo secolo di partecipazione e dibattito al progetto comunitario. — a pagina 23

#### RISCHIO SOVRANO

**Spread in calo  
a quota 133,  
ai minimi  
da ottobre**

Maximilian Cellino — a pag. 15

#### INDUSTRIA

**Whirlpool rinvia a ottobre  
la chiusura del sito di Napoli**

Nel corso dell'ottavo incontro a Roma al ministero dello Sviluppo economico, Whirlpool ha confermato l'intenzione di chiudere lo stabilimento di Napoli. Il ministro Stefano Patuanelli ha ottenuto lo slittamento della chiusura al 31 ottobre rispetto alla data del 31 marzo. — a pagina 10

#### CREDITO

**Rischio Npl, alle banche Usa  
servono 10 miliardi in più**

Entra in vigore negli Stati Uniti il criterio di calcolo dei prestiti in sofferanza che prevede un ulteriore rafforzamento delle riserve bancarie. Per le prime quattro banche, gli ultimi calcoli individuano gli accantonamenti extra a quota 10 miliardi. — a pagina 19

**Prostamol**

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

30 CAPSULE MOLLI

A. MENARINI

**IL PIÙ VENDUTO IN FARMACIA**

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

**NON HAI PIÙ SCUSE**

### BOLLO AUTO

**Chi ha auto a noleggio lungo  
rischia di pagare in proprio**

Domani c'è la scadenza per i primi pagamenti del bollo auto e per i veicoli a noleggio a lungo termine è caso di rischio che gli utilizzatori (privati, aziende ed enti) debbano pagare in proprio, nonostante la tassa sia inclusa nel canone. È il risultato delle novità

Introdotta dal decreto fiscale, che responsabilizza gli utilizzatori e dirotta il gettito alla loro Regione di residenza. Al ministero delle Infrastrutture lavorano a una soluzione e nel milleproroghe potrebbe spuntare un rinvio. **Maurizio Caprino** — a pagina 26

### COMPAGNIE AEREE

**Salvataggio di Alitalia,  
dal Senato via libera al decreto**

Serifio a pagina 17

### nòva.tech

IDEE E PRODOTTI PER L'INNOVAZIONE

**Autostrade  
elettriche d'Europa  
per il mercato unico  
rinnovabile**

Elena Comelli — a pag. 29

### ILSOLE24ORE.COM

**24+**  
ONLINE  
Fatti, notizie,  
approfondimenti,  
gallery e video:  
l'informazione  
diventa Premium





# IL TEMPO

QUOTIDIANO INDIPENDENTE



Giovedì 30 gennaio 2020  
Anno LXXVI - Numero 29 - € 1,20  
S. Martina

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.iltempo.it](http://www.iltempo.it)  
e-mail: [direzione@iltempo.it](mailto:direzione@iltempo.it)

GIÀ 6 MILA INFETTI E 132 MORTI

## Virus, anche a scuola è psicosi

Il capo dei presidi del Lazio: «I genitori temono i compagni cinesi dei loro figli appena tornati da là»  
Tutti a comprare le mascherine, ma molte di quelle ora in vendita a Roma sono prodotte a Wuhan

Il Tempo di Osho



"ndo se comprano  
ste mascherine signorì?"

"Io l'ho prese in farmacia,  
ma le trovi pure dai cinesi"

... La psicosi Coronavirus contagia le scuole. La chat dei capi di istituto di Roma e Lazio ieri è stata subissata da messaggi allarmistici. «Si sono rivolti a me tanti presidi che non sanno cosa rispondere ai genitori in apprensione», racconta Mario Rusconi, presidente dell'Associazione Dirigenti e Alte Professionalità della Scuola del Lazio. Intanto, in Cina l'epidemia ha già «vinto» la battaglia dei numeri con la diffusione della Sars del 2003.

Conti e Laghi alle pagine 2 e 3

**L'ALLARME DI COLDIRETTI**  
Pure la cimice asiatica  
sta distruggendo  
tutta la nostra frutta

Mariani a pagina 29

**NUOVA NORMA NEL LAZIO**  
L'ultimo blitz di Pd e M5S  
I Comuni dovranno dare  
case a immigrati e abusivi

Di Mario a pagina 15

**La testimonianza**



**ASCOLTATA DAI GIUDICI**  
Il terrore della Meloni  
«Uno stalker minaccia  
me e la mia bambina»

Ossino a pagina 11

## I magistrati sbagliano ma non pagano

**Arrestata l'ex consigliera regionale**  
Politica e clan a Latina  
La Cetrone finisce in cella

a pagina 14

... I magistrati sbagliano ma non pagano quasi mai. Nella relazione sull'amministrazione della giustizia presentata martedì scorso in Parlamento dal ministro Bonafede ci sono i dati: nel 2018 su 509 ingiuste detenzioni accertate, i magistrati chiamati a rispondere dei loro errori sono stati solo 16.

Martini a pagina 5

**Nuova grana per la Raggi**  
Per lo stadio della Roma  
la Finanza va in Comune

Di Corrado a pagina 17

**Troppe liti, ipotesi rinvio**  
Ora i 5 Stelle  
fuggono  
dal «congresso»

Mineo a pagina 9

**Il Fondo monetario**  
Si alle pensioni  
anticipate  
ma saranno basse

Frasca a pagina 8

**S.M.A.**  
Servizi Medici Aziendali

SERVIZI MEDICI AZIENDALI SISTEMI SANITARI

S.M.A. Specializzato in Medicina del Lavoro e Ricerche Epidemiologiche è considerato tra le primissime in Italia

Sede Operativa:  
Viale di Villa Grazioli, 21 - 00198 ROMA  
Segreteria scientifica:  
Telefono: 06.85357901  
E-mail: [info@servizimediciazienali.it](mailto:info@servizimediciazienali.it)

**Il diario**  
di Maurizio Costanzo

Mi sono fatto qualche domanda nel leggere che ripartirà un programma televisivo che va in onda da molti anni. Parlo di «Pechino Express». Con quello che sta succedendo in Cina, sarebbe interessante sapere quale percorso vuol fare questo programma televisivo o se la parola «Pechino» fa parte solo del titolo ma non è una tappa. Mi auguro che si trovi presto un vaccino contro questo terribile virus e mi rendo anche conto del problema, ad esempio, dei tanti ristoranti cinesi, in Italia, che probabilmente vedranno diminuire i clienti. Ancora una volta, perciò: studiosi del caso, trovate il vaccino e non se ne parli più.

**IL PIÙ VENDUTO IN FARMACIA**

**Prostamol**

Integratore alimentare a base di Serenoa Repens per la prostata e la salute di base. 30 capsule molli.

**E NON HAI PIÙ SCUSE**

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

Giovedì 30 Gennaio 2020  
Nuova serie - Anno 29 - Numero 24 - Spedizione in A.P. art. 1 c.l. 46/04, DCB Milano  
\* A Salerno e provincia, in abbonamento con la Città di Salerno e L'Espresso

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



**MISE**  
**Attestato di prestazione energetica, non si scappa**  
Poggiani a pag. 25

**AVVOCATI DOC**  
**Doppio percorso per diventare legali specializzati**  
Damiani a pag. 26

**DOGANE**  
**Via libera alla Brexit. Ma non cambia nulla. Per ora**  
Chirello a pag. 29

**SU WWW.ITALIAOGLI.IT**  
**Datori di lavoro - L'interpello del Minalavoro sulla formazione**  
**Diritto societario - La bozza di decreto legislativo sulla riforma**  
**Efficienza energetica - La bozza di decreto legislativo**  
**IO ONLINE**

**Luca Ricolfi: se Salvini vuole superare il 30% deve riuscire a rassicurare i ceti medi abbassando i toni**  
Alessandra Ricciardi a pag. 5

www.italiaoggi.it  
**Italia Oggi**  
QUOTIDIANO ECONOMICO, GIURIDICO E POLITICO



# Reddito cittadinanza, Gdf in pista

Contro abusi e truffe, controlli anche sulle aziende che hanno effettuato licenziamenti oppure ricevuto dimissioni a partire dal giugno del 2017

La Guardia di finanza sta verificando le imprese che hanno effettuato azioni di licenziamento o ricevuto dimissioni dal giugno 2017. Inoltre è pronta una lista di 2.622 soggetti che entro il 31 marzo 2020 riceveranno il controllo delle Fiamme gialle sulla verifica dei requisiti per l'accesso e il mantenimento della misura del reddito di cittadinanza. Passate ai raggi X 178 aziende per verificare gli incroci tra Rdc e lavoro sommerso.

## Berlusconi presenta il conto negando alla Lega un candidato governatore al Sud



Le regionali in Campania dividono Lega e Forza Italia. Matteo Salvini vuole un governatore al Sud, ma Silvio Berlusconi fa pesare i rapporti di forza emersi dalle elezioni regionali calabresi. «Il candidato è il nostro Stefano Caldoro e quindi i leghisti si mettono il cuore in pace», ha affermato. «Ripeteremo l'esperienza calabrese, con un candidato azzurro moderato e Lega e Fratelli d'Italia dovranno appoggiarlo se vogliono tentare di strappare la Regione al Pd». Tuttavia, il Carroccio ha cominciato lo stesso a muoversi in autonomia. In provincia ha due possibili candidati: l'ex rettore di Fuciano (Salerno), Aurelio Tomasetti, e il direttore del Tg2, Genaro Sanguliano.

**DIRITTO & ROVESCIO**  
Per capire la differenza fra il Pd e il M5s basterebbe analizzare le scelte fatte dall'attuale ministro per i beni e le attività culturali, Dario Franceschini (Pd) e confrontarle con quelle del suo predecessore nello stesso ruolo, Alberto Bonaiuti (M5s). Franceschini, che lo aveva preceduto, aveva messo a concorso internazionale le direzioni dei principali musei italiani. I direttori stranieri, scelti meritocraticamente, hanno fatto fiasco a Milano, Firenze e Napoli, introducendo aria nuova, dinamismo, innovazione. Bonaiuti si era preparato a dar loro il benvenuto, nazionalizzando la loro selezione. Per fortuna è stato smentito dal governo Conte I. Ritornato in sella, Franceschini, che è il nuovo ex precedentemente ministro, ha indetto ieri un nuovo concorso per le direzioni di 13 nuovi Istituti autonomi fra i quali la Galleria Borghese, il Museo nazionale romano, il Palazzo Ducale di Napoli, la Pinacoteca nazionale di Bologna. Il rafforzamento programmato dal M5s non potrà perciò più essere realizzato. Meno male.

**MIKE PENCE A ROMA**  
**Gli Usa non rinunciano a quella portaerei che è l'Italia**  
Galletti a pag. 2

**MISE**  
**Le reti tra professionisti restano senza pubblicità**  
Damiani a pag. 26

**MA C'È CHI MUGUGNA**  
**La Germania dà a Draghi la sua massima onorificenza**  
Oldani a pag. 4

**E I GIOVANI EMIGRANO**  
**Sempre meno nascite anche nei Paesi dell'Est Europa**  
Morra a pag. 10

**BATTAGLIA FRA TITANI**  
**Il servizio streaming Disney costa un terzo di Netflix**  
Luciano a pag. 2

**È LA RAI DEL REGNO UNITO**  
**La Bbc, in crisi continua, annuncia 450 nuovi esuberanti**  
Capisani a pag. 17

**TRIBUNALE FRANCESE**  
**È proibito ad un cinghiale affezionarsi a chi l'ha salvato**  
Galli a pag. 12

**SEI UN GIOVANE COMMERCIALISTA? CERCHI VISIBILITÀ MEDIATICA? VUOI INCREMENTARE IL GIRO D'AFFARI?**

Noverim risponde con **Young Factor to Compete:** entra a far parte del nostro Network!

**noverim network** TOGETHER TO COMPETE  
**YOUNG FACTOR TO COMPETE**  
Per maggiori informazioni: tel +39 02 49 75 85 71 | [ttc@noverim.it](mailto:ttc@noverim.it) | [noverim.it](http://noverim.it)  
Unione Nazionale Giovani Dottori Commercialisti ed Esperti Contabili®

Cine d'Alto: Milano delle Marche Leader 2019 e € 2,00 in più. Cine d'Alto: Milano e il centro collinare e € 6,00 in più. Cine d'Alto: Bologna e altre città € 5,00 in più.



# LA NAZIONE

GIOVEDÌ 30 gennaio 2020  
1,60 Euro

Nazionale

FONDATA NEL 1859  
www.lanazione.it



La Spezia, Superenalotto da urlo. Caccia al vincitore dei 67 milioni

## Lunigiana e val di Magra Il triangolo della fortuna

Della Maggesa a pagina 12



# Gli italiani via dalla città infetta

Oggi un aereo verso Wuhan: «Li riportiamo a casa». Il virus supera la Sars per contagi. I rischi dell'economia Servizi e Buticchi alle p. 4 e 5

La tentata rapina sull'Autosole

## C'era una volta la cronaca nera (e c'è ancora)

Michele Brambilla

Ogni tanto ci sono notizie che fanno l'effetto della macchina del tempo. Oggi parliamo del pazzesco assalto della notte scorsa sull'autostrada del Sole, nel Lodigiano. Una ventina di banditi (che termine desueto: banditi) ha utilizzato una dozzina di auto e due Tir per bloccare e svaligiare tre furgoni blindati che a quanto pare trasportavano un bottino da qualche milione di euro. Per fermare i furgoni, e poi per coprirsi le spalle durante la fuga, la banda ha anche innalzato un'enorme barriera di fuoco sull'autostrada. Gli è andata male. I portavalori sono riusciti a salvare il malloppo.

Continua a pagina 6

INCHIESTA SUI PRETI PEDOFILI A PRATO. IL VESCOVO: «VERITÀ E TRASPARENZA»



Giovanni Nerbini  
vescovo di Prato

Biagiotti, Moschella, Natoli  
e commento di Pini  
alle pagine 2 e 3

DALLE CITTÀ'

Firenze

## Incubo buche Un'altra caduta Anziana finisce all'ospedale

Conte in cronaca

Firenze

## Un ascensore collegherà Pitti al Forte

Ulivelli in cronaca

Fiorentina

## Viola out in Coppa Non basta il gol di Càceres

Servizi nel QS



## In tribunale: quell'uomo vuole portarmela via Meloni, incubo stalker «Ho paura per mia figlia»

G. Rossi a pagina 8



## I giorni più freddi dell'anno? Non è più così La Merla con 15-20 gradi Giacomo: rivoglio il gelo

Giacomo Poretti a pagina 15

**ProLife**  
INTEGRATORI DI FERMENTI  
LATTICI VIVI

# la Repubblica

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

Fondatore Eugenio Scalfari

LIVE

Direttore Carlo Verdelli

Anno 45 - N°25

Giovedì 30 gennaio 2020

Scienze

Oggi con Live e Scienze

In Italia € 2,00

## Cina, chiuso per virus

Le principali compagnie aeree bloccano i voli. La Fed americana: "Gravi effetti sulla crescita economica"  
Oltre 6mila casi, più della Sars. Oms: allarme per i contagi da uomo a uomo, soprattutto in Germania

**Via al rimpatrio degli italiani da Wuhan: resteranno in quarantena**

dal nostro corrispondente  
**Filippo Santelli**

**PECHINO** - La Cina cerca di isolare il coronavirus, mentre i casi superano i seimila. Circonda con un cordone sanitario la città di Wuhan, per evitare che il contagio debordi nel Paese. Vieta i viaggi di gruppo e sconsiglia quelli individuali, per impedire ai cittadini di portarlo all'estero. Basterà? In attesa di capirlo, ora è il resto del mondo che isola la Cina. Non si tratta (per il momento) di una decisione coordinata. British Airways sospende le tratte dirette verso le metropoli cinesi, Pechino e Shanghai. Lo stesso fanno Lufthansa e Iberia. Altri operatori riducono il numero dei collegamenti. Intanto, i cittadini italiani saranno rimpatriati da Wuhan.

alle pagine 2 e 3  
con articoli di **Bocci e Livini**

Il racconto

**Noi, prigionieri di un fantasma con la mascherina**

di **Maurizio Crosetti**

Mascherine esaurite, ma la gente di più. C'è la coda in farmacia da Udine a Siracusa per proteggersi il viso da un pericolo che non esiste (50 centesimi per una maschera scamuffa, modello base, 13 euro per quella col filtro incorporato, e comunque non si trovano), ed è già cominciata la caccia al cinese.

a pagina 4

Altan

ME LA STO FACENDO SOTTO. PER FORTUNA HO LA MASCHERINA.



Bruxelles/1



Commozione al Parlamento Ue

**Londra abbandona l'Europa tra bandiere e lacrime**

Il Parlamento europeo approva a larga maggioranza l'accordo sull'uscita del Regno Unito dalla Ue: 621 sì, 49 contrari e 13 astenuti. Adesso si apre la seconda fase dei negoziati sulle relazioni future fra Londra e Bruxelles.

di **Franceschini e Guerrera**  
alle pagine 12 e 13

Bruxelles/2

**Siate farfalle che volano sopra i fili spinati**

di **Liliana Segre**

Pubbllichiamo un estratto del discorso che la senatrice a vita Liliana Segre ha tenuto ieri al Parlamento europeo di Bruxelles

Comincio con il ringraziare l'amico David Sassoli che mi ha invitato qui oggi. Non posso nascondere l'emozione profonda nel vedere le bandiere colorate di tanti Stati affrettati in questo Parlamento dove si parla, si discute e ci si guarda negli occhi. Alla giornata del 27 gennaio a volte è stata data un'importanza che in fondo non c'è. Auschwitz non è stata liberata quel giorno. Quel giorno l'Armata Rossa vi è entrata ed è molto bello il discorso che fa Primo Levi ne *La Tregua* dei quattro soldati russi che non liberano il campo perché i nazisti erano già scappati, ma si trovano di fronte a questo spettacolo incredibile. Uno spettacolo più tardi incredibile per tutti coloro che lo vollero guardare, mentre qualcuno non lo vuole vedere nemmeno adesso e dice che non è vero. Si tratta dello stupore per il male altrui.

continua a pagina 29

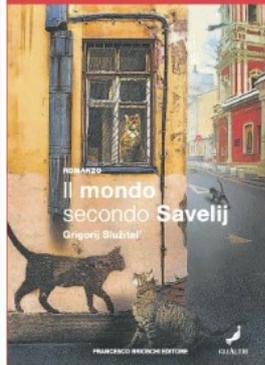
INTERVISTA AL MINISTRO

**Gualtieri: il Pd deve aprirsi ma non perda i ceti moderati**

di **Giovanna Vitale**  
a pagina 7



FRANCESCO BRIOSCHI EDITORE



La straordinaria vita del gatto Savelij, che ci racconta di ciò che gli sta attorno, e soprattutto dell'amata Mosca, ogni particolare e ogni dettaglio.

Traduzione di  
S. Vicidomini



Domani il Venerdì

**#WeToo  
La battaglia di tre donne**



La Yamaha cambia

**Valentino alla curva del tempo**



di **Gabriele Romagnoli**  
a pagina 28  
servizi di **Calandri** a pagina 21

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

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

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

con DVD Fellini  
€ 11,90

NZ



Tuttigusti Licheni verdi fritti  
Ecco le prelibatezze del bosco

ROSELINA SALEMI - P. 29



Pollini "Le sonate di Beethoven  
saranno la mia ultima incisione"

SANDRO CAPPELLETTI - P. 25

Ghosh "La nuova era dell'immagine  
batterà la tirannia della scrittura"

INTERVENTO - PP. 24 E 25



# LA STAMPA



GIOVEDÌ 30 GENNAIO 2020

QUOTIDIANO FONDATA NEL 1867

2,00 € (1,50 € QUOTIDIANO + 0,50 LIVE ABBINAMENTO OBBLIGATORIO) II ANNO 154 II N. 29 II IN ITALIA II SPEDIZIONE ABB. POSTALE II D.L. 353/03 (CONV. IN L. 27/02/04) II ART. 1 COMMA 1, DCB - TO II www.lastampa.it

GNN

L'EPIDEMIA: 169 MORTI, I CONTAGI SUPERANO LA SARS

## La grande fuga dal virus cinese Aerei a terra fabbriche ferme

Entro 72 ore tornano gli italiani, poi quarantena  
Corsa contro il tempo per identificare il vaccino

RADIOGRAFIA DELL'EMERGENZA

### GLI ECCESSI DELL'ISTERIA COLLETTIVA

EUGENIA TOGNOTTI

Due cose s'impongono, in questa epidemia, all'osservatore capace di sottrarsi alla paura archetipica della trasmissibilità del virus e di far prevalere la ragione. La prima è la sproporzione tra i dati di cui disponiamo, non allarmanti, e l'isteria collettiva che sta suscitando intorno al mondo.

CONTINUA A PAGINA 23

Grande fuga dalla Cina per il coronavirus: British Airways, Lufthansa, Swiss e Austrian Airlines sospendono i voli, altre compagnie li riducono drasticamente. Fabbriche chiuse per un'altra settimana. Entro 72 ore tornano gli italiani, poi la quarantena. Aumentano i contagi: 6.000 in 20 Paesi. Corsa contro il tempo per identificare il vaccino. SERVIZI - PP. 2-3

MILANO

Caccia alle mascherine anche a Chinatown  
"Le mandiamo a casa"

FABIO POLETTI - P. 5

OGGI VERTICE, NEL MIRINO DECRETI SICUREZZA E REDDITO

## Verifica, i grillini temono la nuova agenda targata Pd

DOPO IL VOTO IN EMILIA

### PER CONTE È L'ORA DELLE SCELTE

UGO MAGRI - P. 22

Dopo il voto in Emilia il M5S teme le modifiche del Pd su reddito di cittadinanza e decreti sicurezza. Oggi il vertice che apre tre settimane di verifica. L'ex ministra grillina Lezzi: «No a un campo progressista, stiamo fuori dai partiti».

REKTI, CAPURSO, IACORONI & LOMBARDO - PP. 6-7

### STAMPA PLUS ST+

#### BREXIT

ALPONSO BIANCHI

Londra chiude all'Ue  
le acque nazionali:  
"Qui peschiamo noi"

P. 10



#### AMBIENTE

NICOLA PINNA

Il cargo incagliato  
è la Concordia  
della Sardegna

P. 17



#### LE STORIE

ALESSANDRO MANO

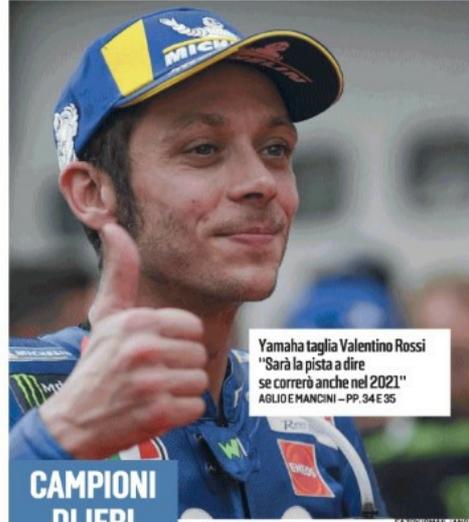
Fenis, ognuno  
è perfetto  
nell'albergo etico

P. 28

AMEDEA FRANCO

Alba, un biglietto  
"sospeso" a teatro  
salverà koala e canguri

P. 28



Yamaha taglia Valentino Rossi  
"Sarà la pista a dire  
se correrò anche nel 2021"  
AGLIO E MANCINI - PP. 34 E 35

### CAMPIONI DI IERI E DI OGGI



Fiona May: "Mi rivedo  
in mia figlia Larissa, forse  
è anche più brava di me"  
GIORDIO VIBERTI - P. 35

**Palciok**  
i cioccolatini ripieni di Palzola

9 781124 174203

### BUONGIORNO

Ignoravo che Agostino Viviani fosse il nonno di Elly Schlein. Elly è stata la più votata in Emilia Romagna, 22 mila preferenze, e un video nel quale chiede a Salvini perché proloqui di migranti dopo aver disertato ventidue riunioni europee sull'immigrazione (Salvini guarda il telefono tre minuti, poi se la batte) è stato visto quattro milioni di volte. Il nonno fu nel Partito d'Azione, nel Comitato di liberazione nazionale, senatore socialista, infine radicale. Si laureò in legge a Siena, unico in camicia bianca fra laureandi in legge a Siena. Siccome da avvocato difendeva in tribunale operai, contadini ed ebrei, o li salvava dalla deportazione, dovette darsi alla latitanza. Alla fine degli anni Settanta fu scaricato dal Psi per le polemiche sollevate dalla sua proposta di legge sulla responsabilità

### Camicia bianca

MATTIA FELTRI

civile dei magistrati. Mise in dubbio la lotta alla mafia condotta solo col pentitismo, denunciò in anticipo la pestilenza della giustizia applicata alla lotta politica. È stato un gigante, e se ne parlerebbe per pagine. Ma c'è una sua frase che oggi, mentre per il ministro Bonafede non ci sono innocenti in carcere e, se ci sono, aggiungono i suoi bardi, non è uno scandalo, nonostante un detenuto su tre sia in attesa di giudizio - e per le statistiche la metà sarà assolta - quando la media europea è di uno su cinque, ecco, c'è una frase di Agostino Viviani («Le vittime dell'ingiustizia sono sempre di più. C'è bisogno di ricordarlo? E tutta colpa delle indagini preliminari. L'accusa ha una sua ipotesi, niente affatto dimostrata e non sa fare altro che arrestare l'indagato») che dovremo leggere muti e con rossore.

**SANTAGOSTINO**

GIORNATA  
DI VALUTAZIONI  
GRATUITE  
OROLOGI

**ROLEX DAYTONA**  
venduto a 32.940 €

VENERDÌ 31 GENNAIO  
Corso Tassoni 56, Torino  
Orario continuato 10-18  
Tel. +39 011 437 77 70  
orologi@santagostinoaste.it



### Per Assoporti è necessario ed urgente attuare una profonda semplificazione delle procedure amministrative per la realizzazione delle opere pubbliche

Roma -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. **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.'



## Di troppa burocrazia si muore

Un incontro urgente al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti per scongiurare il blocco delle opere minori in diversi scali italiani. E' quanto ha chiesto **Assoporti** a seguito della decisione assunta da un non meglio precisato Provveditorato delle Opere Pubbliche di sospendere ogni provvedimento autorizzativo di opere minori e di richiedere per tutti gli interventi l'applicazione della procedura ordinaria di variante al Piano Regolatore Portuale. L'Associazione ritiene che tale decisione sia in contrasto con la normativa di settore e teme che possa crearsi un pericoloso precedente tale da provocare un blocco generalizzato della realizzazione di opere minori, ma essenziali per garantire la piena operatività dei porti.

«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 e 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»

Focus Interventi Interviste News Expo 2019 Osservatorio Europeo

The screenshot shows the website interface for 'PORT NEWS'. At the top, there is a navigation bar with links for Focus, Interventi, Interviste, News, Expo 2019, and Osservatorio Europeo. Below this is a search bar and a list of categories including Ambiente, Autorità, Portuali, and Infrastrutture. The main article is titled 'Di troppa burocrazia si muore' with a sub-headline 'Opere pubbliche' and a date of '29 Gennaio 2020'. The article text is partially visible, discussing the impact of bureaucratic delays on port operations and the need for regulatory changes. A sidebar on the right contains a list of related topics and news items.

### AL VIA A MILANO IL FORUM DI CONFRONTO TRA PRODUZIONE E LOGISTICA ITALIANA NEL MONDO POST-GLOBALE

Il 30 e 31 gennaio a Milano presso il Centro Congressi di Assolombarda, la quarta edizione di Shipping, Forwarding & Logistics meet Industry Milano- Si apre domani, presso il Centro Congressi di Assolombarda a Milano, la quarta edizione di Shipping, Forwarding & Logistics meet Industry, l' appuntamento annuale di riferimento per il confronto e la collaborazione trilaterale tra mondo della produzione, mondo logistico e mondo politico-amministrativo. Una manifestazione unica in Italia che può vantare la presenza di un Comitato Promotore composto da Confetra, ALSEA e The International Propellers Club. 'La logistica è ormai un pilastro strategico dell' economia e della politica di un Paese, ed è uno dei punti di controllo di tutti i settori cruciali per la società: territorio, lavoro, sostenibilità, competenze, formazione' - ricorda Carlo Silva, CEO di Clickutility Team, organizzatore della manifestazione. "'La quarta edizione di Shipping, Forwarding&Logistics meet Industry è senza dubbio la più vasta da sempre, come ampiezza di tematiche e come varietà dell' estrazione dei relatori. - aggiunge Riccardo Fuochi, Presidente del Propeller Club Port of Milan. I focus su geopolitica e logistica, sul binomio competitività e competizione, sulla sostenibilità e sulle strategie infrastrutturali sono di estrema attualità. Ma anche le sessioni tecnologiche (cyberlogistica e automazione), quelle verticali (piccole e medie imprese, qualità, trasporto refrigerato) e i workshop valgono da sole la partecipazione. Il concetto di confronto triangolare tra committenti, fornitori e autorità pubbliche, che sottende la manifestazione, è da sempre anche quella degli International Propellers Clubs, per cui il nostro pieno appoggio e sostegno viene naturale". Gli argomenti di questa edizione riflettono l' impostazione integrata della manifestazione, dalla geopolitica all' ambiente e all' energia, dall' alimentazione alla tracciabilità e sicurezza, dall' automazione e ai suoi riflessi sul lavoro all' allocazione delle risorse pubbliche e private per lo sviluppo del Paese. Il filo conduttore è l' industria, la logistica e i trasporti italiani nel mondo, all' epoca del ritorno dei confini e della diffusione delle tecnologie disruptive. La sessione di apertura sarà dedicata a Geopolitica, Geoconomia e Geologica: l' Italia in Europa e nel Mediterraneo allargato, una questione fondamentale per un Paese come il nostro, legato strettamente agli scambi e alle catene di approvvigionamento globali., specie oggi quando il Mediterraneo è ridiventato terreno di confronto tra Potenze guidate da interessi non solo economici. Nel pomeriggio della prima giornata la posizione dell' Italia verrà proposta in due declinazioni, quella della competitività del sistema e quella della competizione all' interno del sistema, un tema raramente trattato ma cruciale in tempi di necessaria ottimizzazione delle risorse. In parallelo verranno esaminate le molte componenti della sostenibilità nella logistica, compresi aspetti che stanno per venire alla ribalta, come il consumo di suolo. L' apertura della seconda giornata sarà dedicata alle infrastrutture e alla loro integrazione con i sistemi industriali: come dice il titolo della sessione, 'C' è da riempire i container' oltre che trasportarli. Il programma dell' edizione 2020 offrirà analisi e prospettive anche su logistica e trasporti per le piccole e medie imprese; la logistica di qualità per i nostri prodotti di qualità; la logistica e i trasporti a temperatura controllata per l' alimentare, le tecnologie disruptive (Cryptologica e Logistica Connessa, automazione, robotica, veicoli autonomi, intelligenza artificiale). Maggiori dettagli sull' agenda delle due giornate sono disponibili sul sito web [www.shippingmeetsindustry.it](http://www.shippingmeetsindustry.it). La manifestazione è gratuita, per registrarsi [www.shippingmeetsindustry.it/registrati](http://www.shippingmeetsindustry.it/registrati). Nota Confetra Nicolini (Confetra): 'Ora il governo ci ascolti' "C' è



competitività e competizione, sulla sostenibilità e sulle strategie infrastrutturali sono di estrema attualità. Ma anche le sessioni tecnologiche (cyberlogistica e automazione), quelle verticali (piccole e medie imprese, qualità, trasporto refrigerato) e i workshop valgono da sole la partecipazione. Il concetto di confronto triangolare tra committenti, fornitori e autorità pubbliche, che sottende la manifestazione, è da sempre anche quella degli International Propellers Clubs, per cui il nostro pieno appoggio e sostegno viene naturale". Gli argomenti di questa edizione riflettono l' impostazione integrata della manifestazione, dalla geopolitica all' ambiente e all' energia, dall' alimentazione alla tracciabilità e sicurezza, dall' automazione e ai suoi riflessi sul lavoro all' allocazione delle risorse pubbliche e private per lo sviluppo del Paese. Il filo conduttore è l' industria, la logistica e i trasporti italiani nel mondo, all' epoca del ritorno dei confini e della diffusione delle tecnologie disruptive. La sessione di apertura sarà dedicata a Geopolitica, Geoconomia e Geologica: l' Italia in Europa e nel Mediterraneo allargato, una questione fondamentale per un Paese come il nostro, legato strettamente agli scambi e alle catene di approvvigionamento globali., specie oggi quando il Mediterraneo è ridiventato terreno di confronto tra Potenze guidate da interessi non solo economici. Nel pomeriggio della prima giornata la posizione dell' Italia verrà proposta in due declinazioni, quella della competitività del sistema e quella della competizione all' interno del sistema, un tema raramente trattato ma cruciale in tempi di necessaria ottimizzazione delle risorse. In parallelo verranno esaminate le molte componenti della sostenibilità nella logistica, compresi aspetti che stanno per venire alla ribalta, come il consumo di suolo. L' apertura della seconda giornata sarà dedicata alle infrastrutture e alla loro integrazione con i sistemi industriali: come dice il titolo della sessione, 'C' è da riempire i container' oltre che trasportarli. Il programma dell' edizione 2020 offrirà analisi e prospettive anche su logistica e trasporti per le piccole e medie imprese; la logistica di qualità per i nostri prodotti di qualità; la logistica e i trasporti a temperatura controllata per l' alimentare, le tecnologie disruptive (Cryptologica e Logistica Connessa, automazione, robotica, veicoli autonomi, intelligenza artificiale). Maggiori dettagli sull' agenda delle due giornate sono disponibili sul sito web [www.shippingmeetsindustry.it](http://www.shippingmeetsindustry.it). La manifestazione è gratuita, per registrarsi [www.shippingmeetsindustry.it/registrati](http://www.shippingmeetsindustry.it/registrati). Nota Confetra Nicolini (Confetra): 'Ora il governo ci ascolti' "C' è

una totale inazione da parte del Governo sui temi prioritari per la logistica italiana. La situazione è preoccupante, e speriamo di far partire una sonora sveglia dalla due giorni di Milano" ha dichiarato

---



## Il Nautilus

### Primo Piano

---

il Presidente di Confetra Guido Nicolini presentando la IV edizione di Shipping Forwarding & Logistics meet Industry. "La nostra Presidente degli Spedizionieri, Silvia Moretto, ha chiesto un Tavolo sul decongestionamento dei principali nodi logistici del Paese, anche per evitare che l' autotrasporto ne paghi poi i costi maggiori. Duci e gli Agenti Marittimi spingono per capire che posizione assumerà il Paese con Bruxelles rispetto alla tassazione delle **AdSP**. Becce ed Assiterminal giustamente riflettono sulla necessaria modifica dell' art 18 della Legge 84/94. Zero risposte ad oggi su tutta la linea. E anche sulle concessioni autostradali, piuttosto che sul ruolo di ART, non si capisce in che direzione l' Esecutivo voglia andare. I trasporti eccezionali sono paralizzati, come denunciato da AITE, e subiamo il dumping austriaco sui transiti dal Brennero senza alcuna reazione. Tutto ciò corona una Legge di Stabilità drammatica per il nostro settore, con aumenti dell' Ires e tagli dei trasferimenti per gli incentivi intermodali. Addirittura **Assoport** giustamente lamenta l' imposizione di tagli lineari per gli investimenti in promozione internazionale ed implementazione digitale dei servizi. Si fa fatica a ricordare un periodo di tale distanza tra le scelte (o non scelte) di un Governo e le esigenze dell' industria logistica italiana " Nota ALSEA Logistica e spedizioni: volano dell' economia italiana. Il Presidente Alsea, Betty Schiavoni, dedica il suo intervento al ruolo strategico che rivestono la logistica, i trasporti e le spedizioni anche nel mondo odierno. 'Per farlo basta guardare i libri di storia, che ci ricordano come la logistica sia elemento essenziale per lo sviluppo delle Nazioni. Storicamente, chi governa i mari e le rotte terrestri garantisce al suo popolo una economia florida e crescente. Basti guardare alle repubbliche marinare, in particolare Genova e Venezia e poi la disfatta in Russia di Napoleone e quella, più recente, del nazismo sempre in Russia. Si potrebbero citare tanti altri esempi (l' espansione dell' impero inglese, di quello americano e altri ancora) ma credo che ripeterei cose che tutti abbiamo studiato quando eravamo ragazzi. Eppure, la nostra politica, la nostra economia, ha dimenticato questo semplice ma strategico messaggio: ed è gravissimo. Stiamo vivendo una nuova guerra fredda (ce lo dicono costantemente i più acuti osservatori), di sicuro stiamo vivendo una fase di riposizionamento dello scacchiere mondiale in cui, come sempre, la logistica e i trasporti sono decisivi. Guardate la Cina con la nuova via della seta, la Germania, che accompagna l' export con le sue corazzate logistiche, solo per fare i due esempi più noti. In questo contesto l' Italia è assente, la nostra politica non si interessa minimamente al nostro settore, come se secoli, millenni di storia non avessero insegnato nulla. Eppure, noi discendiamo dai precursori della logistica: i romani. Da questo prestigioso palco il messaggio che come Alsea lancio è questo: politici ricordate la storia, parliamo di logistica e del ruolo che può e deve avere per il nostro Paese, non lasciateci soli!

## The Medi Telegraph

Primo Piano

### Il 2020 in salita dei porti italiani: a rischio anche le piccole opere / IL CASO

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 **Assoport** ha chiesto un chiarimento urgente dopo che «un provveditorato alle Opere pubbliche ha sospeso ogni provvedimento autorizzativo di opere minori nei porti, richiedendo per tutti gli interventi l'applicazione della procedura ordinaria di variante al Piano regolatore portuale». Il provveditorato in questione 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 portuale', 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 Conferenza 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 competenza 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 disposizione 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 **Assoport** - 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 Stato di realizzare le opere necessarie per la loro operatività». -





## Trieste, per Porto vecchio è la volta buona?

*Il punto sulla riqualificazione del comparto di Porto vecchio in occasione dell'presentazione del progetto per il nuovo Museo del mare*

Il punto sulla riqualificazione del comparto di Porto vecchio in occasione della presentazione del progetto per il nuovo Museo del mare TRIESTE. Dal 21 al 24 gennaio l' architetto sivigliano Guillermo Vazquez Consuegra è stato in città per definire l' affidamento per la progettazione definitiva ed esecutiva del nuovo Museo del mare all' interno del Magazzino 26 nel Porto vecchio . L' incarico è stato assegnato mediante la formula della gara di appalto per servizi di progettazione , con un bando lanciato a febbraio 2019 che richiedeva la presentazione delle proposte tecniche ed economiche per il successivo aprile. La commissione giudicatrice - composta da due dirigenti del Comune e dall' architetto Giovanni Fraziano, ordinario di Composizione all' Università di Trieste - ha valutato sedici delle diciassette proposte pervenute (escluso nella fase istruttoria il gruppo guidato da Archea associati per documentazione incompleta) tra cui comparivano - supportati da studi triestini o del Triveneto - nomi di spicco del panorama internazionale: David Chipperfield, OMA, Bofill Arquitectura, Cruz y Ortiz Arquitectos, Atelier(s) Alfonso Femia, Artelia Italia, Open Building Research, Isolarchitetti, Mario Cucinella. Consuegra - che guida un raggruppamento di cui fanno parte Politecnica Ingegneria e Architettura, Consilium, Cooprogetti, Monica Endrizzi, Filippo Lambertucci, Mads & Associati, Sgm Consulting e Re.Te. Realizzazioni Tecniche - ha presentato le linee programmatiche del progetto, ancora in fase di definizione, indicando la volontà di aprire il museo a questa nuova parte di città e di colonizzare gli spazi aperti circostanti il Magazzino 26 . Quest' ultimo conterrà un' esposizione che occuperà i circa 8.500 mq del lungo ( 250 metri ) edificio ottocentesco restaurato da anni, con direzione lavori di Paolo Portoghesi , e in attesa di una reale funzionalizzazione . Con una spesa di 33 milioni (di cui 7 per l' allestimento) anche Trieste, come la sorella simmetrica Genova, avrà un museo del mare progettato dall' architetto spagnolo. Questa fase fa parte di un' accelerazione che la giunta comunale guidata dal sindaco Roberto Dipiazza ha voluto imprimere al recupero dell' area sui cui, da decenni, si sono concentrati interessi e attenzioni che non hanno mai visto una reale concretizzazione. Il processo di riqualificazione dei circa 66 ettari del Porto vecchio parte nel 2014 , grazie all' interessamento del senatore triestino Francesco Russo , quando buona parte dell' area (a eccezione della zona delle banchine) viene sdemanializzata mediante la Legge di stabilità. Questo passaggio fondamentale e un mutato atteggiamento dell' **Autorità portuale** favoriscono una prima riapertura di un brano di città sino ad allora inaccessibile. Ma gli interventi che si susseguono - il recupero della Centrale idrodinamica e della Sottostazione elettrica (Favero & Milan con Giovanni Damiani per gli edifici, CZ associati per gli spazi esterni) - appaiono rapsodici e senza una precisa visione . Il fantomatico Polo museale non ha cosa mostrare , se non gli edifici appunto, e il Magazzino 26, unico restaurato, viene utilizzato per le manifestazioni più varie. Un ulteriore scossone arriva nell' aprile 2016 , quando la Presidenza del Consiglio dei ministri (Renzi presidente), il MiBact, la Regione, il Comune e l' **Autorità portuale** firmano un protocollo d' intesa che si concretizza con il finanziamento di 50 milioni per il recupero dell' intera area . Cambiati poi il Governo e l' amministrazione comunale, sembra che tutto debba arenarsi nuovamente. In realtà, dopo meno di un anno la Giunta riceve ufficialmente i beni e le competenze sul Porto vecchio e da quel momento attiva una serie di operazioni per recuperare gli edifici dello scalo austroungarico.



La nomina di Trieste a 'Capitale della Scienza' per il 2020 diventa l' occasione per avviare la riconversione dei Magazzini 27 e 28 in Centro congressi , mediante un project financing da parte di una cordata d' imprenditori locali: l' obiettivo è ospitare l' intero



## Giornale Architettura

### Trieste

---

evento di ESOF2020 e fornire quel polo congressuale che ciclicamente agitava il dibattito cittadino. A guardare i non entusiasmanti render del progetto, il nuovo Centro congressi aggiornerà - in termini di sedime e volumetria - gli attuali magazzini portuali, prediligendo la funzionalità a soluzioni architettoniche innovative. Il pragmatismo che guida l'azione di riqualificazione è evidenziato dalla delibera approvata dal consiglio comunale a gennaio 2019, in cui viene adottata la zonizzazione in aree funzionali del Porto vecchio (denominate 'Sistemi': ludico-sportivo, museale-scientifico-congressuale, misto, dei moli) e fornita l'indicazione affinché si valuti la possibilità d'innestare una percentuale di funzione residenziale da considerare quale 'quarto borgo' del centro storico della città. Ad aprile è stata costituita 'in house' anche la società di gestione per l'intero comparto - con Comune, **Autorità portuale** e Regione soci fondatori - che dovrà proseguire l'azione di riqualificazione nel tempo. Dopo vari progetti mai partiti (Solà Morales, Boeri, Cecchetto e Bradaschia, Foster), in una città afflitta da un costante calo demografico e da un invecchiamento rapido, in crisi occupazionale a causa della chiusura dei pochi stabilimenti produttivi, bisognerà capire se le pragmatiche (e non sempre chiare) strategie messe in atto potranno finalmente sfruttare quelle potenzialità che tutti hanno, da sempre, riconosciuto a Trieste. Porto vecchio: zonizzazione in aree funzionali Porto vecchio: configurazione degli spazi aperti Guillermo Vazquez Consuegra (capogruppo): esterno del Magazzino 26 (a destra) trasformato in Museo del mare Guillermo Vazquez Consuegra (capogruppo): organizzazione del Magazzino 26, trasformato in Museo del mare Guillermo Vazquez Consuegra (capogruppo): organizzazione del Magazzino 26, trasformato in Museo del mare, e una vista dell'interno Guillermo Vazquez Consuegra (capogruppo): sezione di progetto per il Museo del mare (Visited 9 times, 9 visits today)

## Il Fatto Quotidiano

Venezia

Grande opera. Venezia -Ultimatum di sei ditte appaltatrici del Consorzio Venezia Nuova: "Il governo assicura che i soldi ci sono, ma qui lavoriamo gratis da mesi"

### "Se continuano a non pagare a febbraio fermiamo il Mose"

Giuseppe Pietrobelli

"I commissari ci hanno detto che in cassa non c'è un euro. La cassa del Consorzio Venezia Nuova è vuota. Per questo abbiamo scritto una lettera al premier Giuseppe Conte. Il problema non è solo quello che lo Stato ci deve pagare, ma la prospettiva futura, visto che ci è stato chiesto di ultimare i lavori del **Mose**. E di farlo in fretta". Denis Rizzo, del Consorzio Kostruttiva, è uno dei sei firmatari dell' ultimatum per le promesse mancate riguardanti il sistema di paratoie mobili che dovrebbe salvare Venezia dall' acqua alta. "Lavorare va bene, ma non c'è un' impresa al mondo che lavorerebbe gratis. Soprattutto quando il governo assicura che i soldi ci sono". Una bella grana è piombata sui tavoli di chi ha in mano le sorti del **Mose**. Innanzitutto il commissario straordinario, Elisabetta Spitz, nominata dopo l' acqua alta eccezionale del 12 novembre scorso che raggiunse i 187 centimetri. Poi i tre amministratori straordinari del Consorzio, Giuseppe Fiengo, Francesco Ossola e Vincenzo Nunziata, il provveditore interregionale alle opere pubbliche Cinzia Zincone, il ministro Paola De Micheli e i suoi colleghi di governo. Le imprese chiedono di essere pagate, altrimenti a febbraio si fermeranno. In gioco ci sono un migliaio di posti di lavoro. Prima dello scandalo e degli arresti, nel 2014, tutto era controllato dal gruppo Mantovani, Condotte e Grandi Lavori Fincosit. Ma le inchieste e la crisi le hanno praticamente fatte sparire e così il Consorzio si è affidato a imprese minori, alcune delle quali facevano già parte del sistema. Sono state esse a far ripartire i cantieri, con l' affidamento diretto e una suddivisione dei compiti alle tre bocche di porto di Lido, Malamocco e Chioggia. Altre opere sono invece andate in gara con un iter diverso. La lettera, in rappresentanza di tutte le imprese, è firmata da Devis Rizzo per Kostruttiva, Massimo Paganelli per Vittadello, Renzo Rossi per Rossi Costruzioni, Giovanni Salmistrari che è anche presidente dell' Ance di Venezia, Giacomo Calzolari presidente di Clodia e Luigi Chiappini di Nuova Coedmar. "Il vero motivo è la prospettiva futura, dopo aver appreso pochi giorni fa, ufficialmente, che non ci sono denari - spiega Rizzo -. È vero che sono stanziati, ma con gli stanziamenti non si fa cassa e così le imprese non vengono pagate". Eppure a novembre sia Conte sia il ministro De Micheli hanno assicurato che i soldi ci sono. "È vero, il Cipe ha stanziato 413 milioni, poi altri 138 milioni erano nella disponibilità del Provveditorato. Ma siccome non sono stati spesi, sono ritornati a Roma. Nella lettera abbiamo spiegato che se ci fermiamo noi, si bloccano anche i test delle paratoie". Le imprese avevano concordato un primo cronoprogramma all' inizio dell' estate 2018. Durante il 2019 hanno firmato nuovi "Protocolli di affidamento" di "progettazione ed esecuzione di tutti i lavori a finire, compreso quelli relativi alla linea di manutenzione delle paratoie". In agosto altri protocolli hanno fissato gli affidamenti alle "Imprese (responsabili) di Bocca". Che ora scrivono: "L' assenza dei necessari finanziamenti, nonché la mancata certezza degli effettivi termini di liquidazione delle attività a oggi eseguite, 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 a oggi consistono all' incirca in un migliaio di posti di lavoro". Senza una risposta concreta, "con la fine del prossimo mese di febbraio verranno sospese tutte le attività





## Il Fatto Quotidiano

Venezia

---

operative in essere, garantendo esclusivamente le condizioni di minimo presidio".

## Comitatone a metà febbraio Mose, più flessibilità per pagare

*Spitz in laguna: ok al calendario dei test, ma slitta ad agosto la control room*

Alberto Zorzi

VENEZIA Meccanismi più flessibili per sbloccare i finanziamenti al Consorzio Venezia Nuova e, per suo tramite, pagare le imprese. Il commissario «sblocca cantieri» Elisabetta Spitz e il Provveditorato starebbero lavorando a questa ipotesi per «rispondere» alla pesante lettera con cui martedì le Pmi che stanno lavorando al Mose hanno minacciato lo stop ai cantieri se non verranno pagate. Anche perché da Roma il leit motiv è sempre quello: «I soldi ci sono». Il Cipe avrebbe infatti predisposto la delibera per sbloccare quei 413 milioni risparmiati per il calo dei tassi d'interesse, poi ci sono i 138 milioni di euro, già nella contabilità provvisoria del Provveditorato ma non spesi, che sono dovuti tornare nella capitale per questioni di bilancio centrale. «I nostri timori non sono solo per il passato, ma anche per il futuro - incalza Devis Rizzo, presidente di Kostruttiva, uno dei capofila delle Pmi del Consorzio - Se non si sbloccano i soldi rischia di saltare tutto: il Mose è un sistema integrato». Qualcuno potrebbe infatti eccepire che quello che stanno realizzando le Pmi in questo momento va messo in secondo piano, perché non riguarda strettamente l'urgenza di oggi, cioè il sollevamento delle paratoie: a questo stanno lavorando Comar (la società degli appalti legata al Cvn) e le ditte che hanno vinto le gare degli impianti, mentre le altre si occupano di linea di manutenzione, risoluzione di alcune criticità, inserimento paesaggistico e architettonico, compensazioni ambientali. Ma alcune delle Pmi hanno anche ricevuto in carico la gestione delle bocche di **porto**, dalla vigilanza alla logistica. Ieri Spitz era a Venezia e, come avverrà sempre quando ci saranno progetti legati al Mose, ha partecipato al comitato tecnico del Provveditorato, dove è stato approvato il programma dei test di sollevamento fino ad aprile: lunedì torneranno ad alzarsi le paratoie di Malamocco, poi circa ogni due settimane si cambierà bocca. Inoltre saranno alzate 4 paratoie di Chioggia in continuazione, in situazioni meteo difficili, per vedere che cosa succede. L'unico punto aperto riguarda ancora i soldi: l'Avvocatura dello Stato ha infatti chiesto di chiarire chi dovrà pagare le spese di sollevamento (circa 30-40 mila euro alla volta) e a che voce di bilancio bisogna imputarle. In comitato è poi stato dato il via libera alla variante per prorogare la conclusione dei lavori della «sala operativa» al teso dell'Arsenale, quella da cui si comanderà il Mose: dovevano essere finiti a febbraio, la consegna ora slitta al 31 agosto. Sono inoltre arrivati due progetti importanti, la cui discussione però è stata rinviata: uno servirà per chiudere in maniera fissa la porta della conca di navigazione di Malamocco, in attesa che venga riparata dopo i danni della mareggiata del 2015; l'altro è quello della Procuratoria di San Marco per realizzare una «muraglia» di vetro per proteggere la Basilica dalle acque alte. Il comitato ha chiesto che quest'ultimo progetto sia integrato con quello appena presentato da Kostruttiva e Thetis per l'impermeabilizzazione dell'intera Piazza. Di Mose si parlerà di nuovo nel prossimo Comitatone, che però dovrebbe essere dedicato più alle grandi navi. Ieri c'è stata una nuova riunione tra ministeri a Roma e pare che la data individuata sia nella seconda metà di febbraio.



## Il Gazzettino

Venezia

### Mose, nuovi intoppi e ritardi Imprese al braccio di ferro

*'Devis Rizzo (Kostruttiva): «Dopo il 12 novembre premier e ministri in città, ma le casse sono vuote» 'Stanziati altri 4,7 milioni per la movimentazione ma tempi lunghi. Slitta di 6 mesi la control room*

ROBERTA BRUNETTI

LA GRANDE OPERA VENEZIA «A questo punto vogliamo garanzie dalla politica romana. Se non arriveranno entro febbraio, le nostre imprese si fermeranno. E se ci fermiamo noi, si ferma tutta la macchina del **Mose**, anche le prove di sollevamento delle paratoie». È esplicito Devis Rizzo, il presidente di Kostruttiva, tra i firmati della lettera-ultimatum che il Comitato consultivo delle imprese del Consorzio Venezia Nuova ha spedito ieri agli amministratori straordinari, al provveditore alle opere pubbliche Cinzia Zincone, al commissario straordinario Elisabetta Spitz, ma per conoscenza anche al Governo, ai prefetti di Venezia e Roma, ai sindaci di Venezia, Chioggia e Cavallino Treporti. Il problema è sempre la crisi di liquidità del Cvn, con le imprese che già avanzano soldi e ora rischiano di non essere pagate. **QUESTIONE ANNOSSA. SOLLEVAMENTI A RISCHIO** «Stavolta, però, è diverso - precisa Rizzo -. Dopo il 12 novembre erano piombati a Venezia tutti, dal premier Conte ai ministri vari, a chiederci di accelerare i lavori, a dare garanzie anche dal punto di vista delle coperture finanziarie. Ma la settimana scorsa abbiamo scoperto dagli amministratori del Cvn che, ad oggi, la cassa è vuota.

Qui non parliamo di finanziamenti: i soldi per il **Mose** sono stati tutti stanziati. Il problema è che da stanziamenti devono diventare cassa per essere spesi, per pagarci. Imprese che lavorano gratis non ce ne sono!». Ed ecco la minaccia di bloccare il lavori. «Garantiremo solo il presidio del cantiere, ma fermeremo anche i servizi che stiamo offrendo». In particolare quegli affidamenti sottoscritti ad agosto che hanno individuato le imprese di bocca. Kostruttiva, ad esempio, si occupa del Lido: sicurezza, guardiania, assistenza ai cantiere, 150mila euro al mese con una squadra di dieci operai a disposizione, indispensabili, in questa fase, per i test di sollevamento. «Senza di noi dovranno fermarsi». L'obiettivo delle imprese è Roma. «Noi siamo l'ultimo anello della catena, il Cvn il penultimo, alla fine c'è il Governo. Loro devono garantire». **REAZIONI PREOCCUPATE** Per il momento dai palazzi della politica romana non c'è voglia di commentare. Chi non si tira indietro è l'onorevole dem Nicola Pellicani: «Sono stupito e preoccupato. Mi sembra di rivedere il film di due anni fa, con il blocco dei lavori, che fui io a denunciare in Parlamento. Il Governo ha fatto i suoi passi. Ora va fatta chiarezza per mettere le imprese nella condizione di lavorare. Farò la mia parte. Serve un'attenzione continua, ci vorrebbe un ministro dedicato solo a Venezia». Molto preoccupata anche Roberta Nesto, laprima cittadina di Cavallino Treporti: «Auspico una presa in carico da parte dello Stato. Non possiamo permetterci di fermarci proprio ora che le cose si stavano sbloccando, dopo vent'anni difficili. Sarebbe un danno gravissimo». **SOLDI VIRTUALI** Certo la questione è complessa, legata alle regole delle contabilità pubblica, con il paradosso di soldi sulla carta che non si possono spendere. Proprio ieri il Comitato tecnico del provveditorato ha approvato, con una serie di prescrizioni, un progetto del Cvn di movimentazione delle paratoie: 8 test per barriera quest'anno, un po' meno il prossimo, per un totale di 4 milioni d 700mila euro. Soldi, però, che non finiranno subito in cassa del Cvn. Serviranno altri passaggi in un meccanismo che si fonda sui cosiddetti sal, gli stati di avanzamento dei lavori, che negli ultimi anni sono andati a rilento. Lo stesso vale per i 3 milioni di un altro progetto del Cvn approvato ieri, per la manutenzione delle opere già completate a Chioggia.





## Il Gazzettino

Venezia

---

Soldi ancora virtuali, mentre slitta anche il termine per l'operatività della control room dell'Arsenale. Il Cvn ha chiesto una proroga di sei mesi, approvata in Comitato. A questo punto la cabina di regia del **Mose** dovrebbe essere pronto per fine agosto. © RIPRODUZIONE RISERVATA.

# La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

la riunione

## Mose, nuovo sopralluogo ma nessuna decisione

Chi paga gli «extracosti del Mose?». Le prove di sollevamento delle paratoie che si è deciso debbano essere intensificate e anticipate? E chi riparerà la conca di Malamocco, distrutta alla prima mareggiata e ancora «aperta alle maree»? Due interrogativi che ieri il Comitato tecnico del Provveditorato non ha risolto. Due ore di discussione, alla presenza della commissaria Sblocca cantieri Elisabetta Spitz. PAGINE 2 e 3.



## La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

### Riecco la commissaria Sopralluogo al Lido e riunione sul Mose

*Ma restano due questioni aperte: chi pagherà le movimentazioni delle paratoie e la loro manutenzione. E come si fa a riparare la conca, distrutta dal 2015*

Alberto Vitucci VENEZIA Chi paga gli «extracosti del Mose»? Le prove di sollevamento delle paratoie che si è deciso debbano essere intensificate e anticipate? E chi riparerà la conca di Malamocco, distrutta alla prima mareggiata e ancora «aperta alle maree»? Due interrogativi che ieri il Comitato tecnico del Provveditorato non ha risolto. Due ore di discussione, alla presenza della commissaria Sblocca cantieri Elisabetta Spitz. Alla fine il rinvio per «acquisire nuovi elementi». I SOLDI Fattore non secondario per il rispetto del cronoprogramma del Mose stabilito in Prefettura qualche giorno fa. «Entro giugno le paratoie saranno pronte per l'emergenza», la conclusione. Per quella data, hanno assicurato gli ingegneri del Consorzio, «saranno pronti gli impianti, i compressori e i generatori di emergenza, saranno anche formate le squadre di Pronto intervento». Ma chi paga? Il nodo è stabilire se quei costi facciano parte della conclusione dei lavori (dunque a carico del Consorzio Venezia Nuova) oppure della fase di avviamento, dunque a carico dello Stato-Provveditorato. Contenzioso non risolto. Si tratta di almeno 200 milioni di costi aggiuntivi per il 2020. Un singolo sollevamento, come quello dei giorni scorsi a San Nicolò di Lido, costa intorno ai 90 mila euro. CONCALA conca di navigazione di Malamocco è lo «scandalo nello scandalo». Grande opera definita indispensabile «per separare le esigenze della portualità da quelle della salvaguardia»: 330 milioni di euro e un progetto nato male. Troppo piccola per le navi di ultima generazione. Danneggiata dal maltempo nel 2015, con la rottura della porta. Adesso il Consorzio è in causa per danni con le imprese che l'avevano costruita, la romana Gif Fincosit. E ha deciso di ripararla. Ma anche qui ieri non si è deciso se affidare i lavori alla Sacaim o alla Cimolai. CHIOGGIASi è affrontato anche il problema dei «sollevamenti» e della manutenzione della bocca di porto di Chioggia. Costo circa 3 milioni di euro. SOPRALLUOGHILA commissaria Spitz aveva disertato l'ultima riunione convocata dal prefetto sulla «Cabina di coordinamento», con qualche polemica con il sindaco Brugnaro. Un organismo che dovrebbe informare i cittadini sullo stato dei lavori di salvaguardia, a cominciare dal Mose. Ieri è tornata in laguna con il suo staff. E ha voluto fare un sopralluogo ai cantieri del Mose a San Nicolò. Subito dopo, riunione tecnica nella sede del Consorzio. Ieri mattina il bis in provveditorato. LA Storia Spitz, già dirigente del Demanio nei primi anni Duemila, è stata nominata commissaria su indicazione del Pd. Aveva seguito i lavori del campanile e della pavimentazione di San Marco. E nel 2005 il passaggio dell'Arsenale in concessione al Consorzio (compresi i Bacini di carenaggio) per impiantarvi la manutenzione del Mose. Una decisione adesso cambiata dal provveditore Linetti, che ha deciso di spostarla a Marghera liberando l'Arsenale per la cantieristica. LA SEDE Spitz ha preso ufficio nella stanza del presidente del provveditorato - ex Magistrato alle Acque - a palazzo Dieci Savi. Può contare sulla collaborazione del nuovo provveditore in pectore, il contratto non è stato ancora registrato a Roma per i ricorsi presentati, Cinzia Zinzone. A Roma Spitz con il suo



## La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

---

staff, cinque persone tra cui un avvocato, un ingegnere e un portavoce, ha preso sede in un appartamento in affitto.  
LA GOVERNANCENella nuova governance del Mose occorrerà far convivere le competenze del commissario con il provveditorato, gli amministratori straordinari del Cvn e l' Agenzia, di cui faranno parte ministeri e Città metropolitana.  
--© RIPRODUZIONE RISERVATA.

# La Nuova di Venezia e Mestre

## Venezia

la strategia

### Agenzia al posto del Consorzio il business della manutenzione

veneziana. « L' indicazione del ministro è chiara. La fase di avviamento del **Mose** dovrà essere gestita da un soggetto pubblico statale». Eccola l' Agenzia. Teorizzata dalla politica, ora messa sul tavolo dalla commissaria Sblocca Cantieri Elisabetta Spitz nel corso delle riunioni delle ultime ore. Agenzia che dovrebbe sostituire forse anche prima del previsto (il 31 dicembre 2021) il Consorzio Venezia Nuova. Non è più il gigante monopolista che ha guidato la salvaguardia negli ultimi 30 anni, spazzato via dallo scandalo del 2014. Ma un soggetto privato governato da amministratori straordinari pubblici - i tre commissari nominati dall' Anac di Cantone Francesco Ossola, Giuseppe Fiengo e Vincenzo Nunziata. Che deve garantire i lavori ma anche il rispetto della legalità. Adesso il Consorzio potrebbe essere sciolto. Chiedono certezze i lavoratori, circa 263 comprese le aziende come Tethis e Comar. Il vero business del **Mose**, a un passo dalla conclusione dei lavori, si chiama manutenzione. Almeno 100 milioni l' anno da spendere, salvo imprevisti. Altri cento milioni sono il costo della riparazione delle tante criticità scoperte negli ultimi anni. Dopo la fase di avviamento ci sarà dunque la gestione vera e propria. Decisioni politiche da prendere (quando si chiude, per quanto tempo). Ma anche soluzioni tecniche piuttosto complicate per un' opera che sta completamente sott' acqua. Difficile dunque continuare con il sistema in vigore fino al 2014, il monopolio assoluto con controlli piuttosto blandi. Difficile anche fare a meno dei tecnici che il **Mose** lo conoscono. Significa tornare alle vecchie imprese che hanno gestito la prima fase dell' opera? Decisioni che dovranno essere prese a breve. Dal punto di vista tecnico e legale interrompere il contratto in essere con il Consorzio comporterebbe tempi lunghi. Anche soltanto per la quantificazione dello stato dei lavori e la consegna dei cantieri. Il concessionario, istituito nel 1984 con una legge approvata all' unanimità dal Parlamento italiano, dovrà in ogni caso concludere la sua attività quando il **Mose** sarà ultimato. L' affidamento della gestione e manutenzione dovrà essere fatto con gara. --A.V.



## La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

ultimatum al provveditorato

### «I lavoratori vogliono risposte» le imprese del Cvn all' attacco

*Dopo la lettera sui pagamenti arretrati e futuri, l' affondo di Devis Rizzo «Ci sono contratti firmati. E un progetto pronto per difendere San Marco»*

veneziana. «Non ci ha risposto nessuno. Più che a noi la politica deve una risposta ai lavoratori. Se non ci sono certezze sui lavori e i finanziamenti è il loro futuro che è a rischio». Devis Rizzo, presidente di Kostruttiva, pesa le parole. Parla a nome delle imprese «minori» del Consorzio Venezia Nuova. Che da due anni hanno raccolto l' eredità di Mantovani, Condotte e Fincosit. E hanno avuto in affidamento i lavori dell' Arsenale e dei progetti complementari del **Mose**. Ma anche per la «linea di manutenzione delle paratoie. Contratti firmati, lavori in corso. Ma i pagamenti non arrivano. Così Rizzo, ha inviato una lettera ai ministri, alla Regione e al Comune, al Provveditorato e ai commissari e alla commissaria straordinaria Elisabetta Spitz. Firmata insieme agli altri cinque componenti del Comitato consultivo del Consorzio, organo sostitutivo del Cda dopo il commissariamento dell' Anac deciso dopo gli arresti della vecchia dirigenza nel 2014. Cioè Massimo Paganelli, Renzo Rossi, Giovanni Salmistrari, Giacomo Calzolari, Luigi Chiappini. Una sorta di ultimatum. «Se non arrivano i pagamenti e le certezze sul nostro futuro, dal primo febbraio sospenderemo i lavori in corso». Ieri, nessuna risposta. Nonostante per tutta la giornata si siano susseguite a palazzo Dieci Savi, sede del provveditorato alle Opere pubbliche riunioni di ogni tipo sul **Mose**. Le imprese non l' hanno presa bene. «Ci devono dire», scandisce Rizzo, «se i politici che sono venuti qui all' indomani dell' acqua alta di novembre hanno cambiato idea. O se hanno altri progetti che vogliono escluderci». Ragionamento semplice, secondo il rappresentante delle cooperative. Per assicurare i pagamenti non basta che il governo o il Cipe abbiano stanziato i soldi necessari. Cosa che in parte è avvenuta per il **Mose** negli ultimi mesi. «Serve la cassa, io con le promesse non pago gli stipendi degli operai», dice. E senza la garanzia sugli stipendi, le aziende non vanno avanti. Il rischio è adesso che i lavori che tutti dicono di voler accelerare subiscano nuovi e importanti ritardi. Dopo il contenzioso, ancora aperto, fra gli amministratori straordinari del Consorzio e le grandi azioniste, si è deciso di affidare i lavori alle imprese più piccole. «Sono perfettamente in grado di continuare i lavori, anche dal punto di vista tecnico», avevano detto a una sola voce commissari e provveditore. Non solo **Mose**. Ma anche gli interventi di mitigazione ambientale alle bocche di porto, i restauri dell' Arsenale. E poi la manutenzione. Questione di grande importanza, visto il verificarsi continuo di problemi alle paratoie per i sedimenti e i detriti sul fondo, in particolare a Treporti-Punta Sabbioni. Ma anche il rialzo di piazza San Marco. Tra qualche giorno, annuncia Rizzo, presenteremo alla città il nostro progetto per la messa al sicuro dell' intera Piazza fino a una quota di almeno 115 centimetri. Idea di cui si parla da almeno vent' anni. All' inizio approvata, poi bocciata per il suo impatto, e i suoi costi, oltre 50 milioni di euro. Infine dimenticata. Adesso il progetto alternativo, del costo di pochi milioni è pronto. «Anche su questo», dice Rizzo, «aspettiamo risposte». --A.V. © RIPRODUZIONE RISERVATA.



# La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

chioggia

## «VGate, un Consiglio aperto per dare voce alle categorie»

*Dolfin (Lega): «Finora l'unico ad essere favorevole al progetto è il presidente del Porto Musolino. In un anno il sindaco Ferro non ha mai detto niente»*

Elisabetta B. AnzolettiCHIOGGIA. Un anno di silenzio sul VGate, chiesto un Consiglio comunale aperto per capire quale sia la posizione dell'amministrazione comunale. A protocollare la richiesta il consigliere della Lega, Marco Dolfin, alla luce della forte contrarietà ribadita anche di recente dalle sigle del turismo che contrasta con l'apprezzamento per il progetto del porto d'altura espresso dal presidente dell'Autorità portuale di sistema, **Pino Musolino**. Era gennaio del 2019 quando i vertice della società veneziana VGate erano venuti in Consiglio comunale a presentare il progetto, in vista delle osservazioni che gli enti dovevano inviare al Ministero dell'Ambiente per la fase di scoping. Già in quell'occasione le sigle del turismo, dalla spiaggia alla ricettività, avevano espresso totale contrarietà, inviando anche propri contributi all'amministrazione per arricchire la nota da mandare al Ministero. Il Comune chiese di approfondire alcuni aspetti sugli impatti ambientali, visivi, acustici, sull'ecosistema della pesca, e di porre come precondizioni di fattibilità opere compensative sul fronte infrastrutturale (Romea e ferrovia). A distanza di un anno, il progetto a Roma ha fatto qualche passo in avanti in vista della Valutazione di impatto ambientale, ma la città risulta al momento soltanto spettatrice. «È assurdo che il sindaco Ferro non abbia detto una parola su un tema così importante negli ultimi 12 mesi», sostiene Dolfin, «mentre leggiamo le dichiarazioni di due giorni fa del presidente **Musolino** che ha speso parole di apprezzamento per il progetto VGate, sostenendo che potrebbe diventare il "nuovo porto di Venezia" come soluzione ai problemi di ingresso delle grandi navi container a Marghera. Lo ha definito un progetto vincente, ambizioso, di caratura internazionale, che tiene conto del problema fondali e della posizione baricentrica rispetto all'asse portuale Venezia-Ravenna e che merita di essere preso in considerazione. Ci piacerebbe capire cosa ne pensa la nostra amministrazione. Se lo domandano anche le sigle del turismo e del commercio che una settimana fa hanno sollevato moltissimi dubbi nell'incontro con l'assessore regionale Elisa De Berti che io ho organizzato per riaccendere l'attenzione sul VGate. Incontri e tavoli di confronto dovrebbero essere promossi dal Comune, invitando anche la società proponente per scendere in tutti i dettagli del progetto. Questo silenzio non è per nulla positivo, non vorremo un giorno svegliarci e trovare un progetto già esecutivo, calato sopra le teste dei cittadini così come per l'impianto Gpl». Per creare un momento di confronto, Dolfin ha protocollato la richiesta di un Consiglio comunale aperto dove anche le sigle possano intervenire e porre domande. --© RIPRODUZIONE RISERVATA.



## Il Secolo XIX (ed. Savona)

Savona, Vado

### Spiaggia della Margonara i comitati all' attacco «Serve bonifica urgente»

Giovanni Vaccaro Tornano alla carica i comitati che si battono per la spiaggia e l' area della Margonara. La zona al confine tra Albissola e Savona, transennata dall' **Autorità di sistema portuale** perché la struttura dell' ex stabilimento balneare è pericolante e per i danni provocati dalla mareggiata dell' ottobre 2018, è stata ulteriormente danneggiata dal maltempo delle scorse settimane. Ma gli enti che hanno la competenza per intervenire non hanno ancora posto rimedio alla situazione di degrado. Così i comitati, dopo aver interpellato tempo fa anche il Difensore civico della Regione, sono tornati a chiedere interventi di bonifica. Il sollecito per l' urgente sistemazione dell' area della Margonara-Madonna è stato inviato all' **Autorità portuale**, ai Comuni di Albissola Marina e Savona, al Prefetto, alla Asl e alla Soprintendenza. «Non avendo ricevuto alcuna risposta - si legge nella lettera - e, come verificato sul posto, non avendo osservato alcun tipo di intervento nell' area, molto preoccupati della situazione di totale abbandono con probabile impossibilità di utilizzo dell' arenile da parte della collettività, nelle attuali condizioni, per un ulteriore anno, siamo a rinnovare la nostra richiesta».

I comitati chiedono di rendere nuovamente fruibili le spiagge della Madonna e del Molo Verde, nonostante l' assenza di servizi e le difficoltose vie di accesso, la raccolta e lo smaltimento di detriti tra cui anche legname, lamiera, ferri sporgenti) e rifiuti abbandonati sull' arenile e nell' area retrostante. Inoltre chiedono di mettere in sicurezza l' edificio degli ex bagni Madonna, soprattutto nel caso i tempi della demolizione vadano oltre la prossima stagione balneare. -



albissola marina

## Spiaggetta abbandonata alla Margonara lettera ai Comuni e all' Asl: area inutilizzabile

Un nuovo sollecito con richiesta urgente per sistemare l' area della Margonara-Madonna, da anni in stato di totale abbandono, è stato inoltrato ai Comuni di Albissola Marina e Savona, **Autorità portuale** e per conoscenza a prefetto, Arpal e Asl2. La lettera è firmata dai gruppi a sostegno della spiaggia situata sottostante l' Aurelia e segue in copia quanto inviato il 19 novembre scorso. «Non abbiamo mai ricevuto risposta, nel frattempo non è stato fatto alcun intervento. Ovviamente siamo preoccupati perché la situazione è di completo abbandono. Nelle attuali condizioni l' area è inutilizzabile nelle attuali condizioni. Dalla mareggiata di ottobre del 2018 c' è ancora tutto il materiale divelto e accumulato e mai rimosso, tra cui le lamiere degli ex servizi igienici, legname, componenti ferrose arrugginite sporgenti e cementizie demolite dall' azione della burrasca. Inoltre, rimarchiamo l' assenza di servizi igienici e di acqua potabile sia nell' area della Madonna, sia al Molo Verde, anche per questo la spiaggia rimane inutilizzabile». M. PI. - La spiaggia della Margonara è in stato di abbandono.



## Il Secolo XIX (ed. Savona)

Savona, Vado

### «Palazzina del Porto agibile» spiraglio per non abatterla

*La Procura sta per dissequestrare la sede dell' Autorità portuale bruciata nel 2018 Prosegue l' inchiesta penale: nei prossimi giorni saranno iscritti i primi nomi*

Giovanni Ciolina / SAVONA Conclusa la perizia da parte del professor Luca Marmo, la procura nei prossimi giorni provvederà al dissequestro di quanto è rimasto della palazzina dell' **Autorità Portuale**. E lo scheletro di cemento armato abbrustolito dal devastante incendio tornerà in possesso dell' ente che gestisce il porto. Ed è un altro scenario che si apre parallelo all' inchiesta penale per incendio colposo e per la quale il sostituto procuratore della Repubblica Chiara Venturi è intenzionata ad iscrivere i nomi di almeno quattro persone, a cominciare da coloro che il cantiere hanno progettato e diretto. RIUTILIZZO DEL FABBRICATO I vigili del fuoco, a conclusione di un accurato e lungo lavoro di verifica successivo all' incendio che ha distrutto la sede dell' **Autorità Portuale**, hanno dichiarato agibile e riutilizzabile il palazzo andato a fuoco il 23 ottobre 2018. Una novità rispetto alle voci e alle considerazioni che si erano diffuse nelle settimane successive al rogo, quando anche al presidente dell' **Autorità** di sistema del Mar Ligure, Emilio Signorini, era stata ventilata l' ipotesi dell' inagibilità della palazzina e il suo successivo abbattimento. Ora si aprirà lo scenario di cosa fare di quel palazzo, soprattutto alla luce della spending review che non consenti rebbe all' **Autorità portuale** ristrutturazioni particolari. All' abbattimento totale starebbe sostituendosi l' ipotesi di abbassare a due piani la struttura per rimetterla a posto e ritrasferirci gli uffici che sono stati spostati nel vicino Bic. Stabilite le presunte cause che hanno accelerato e ampliato il rogo, il sostituto procuratore Chiara Venturi è passato alla fase due e cioè identificare le persone da "informare" per proseguire l' inchiesta sull' ipotesi di rogo colposo. Dirigenti e tecnici sono le figure sotto osservazione anche se il pm si è preso qualche giorno prima di procedere all' iscrizione nel registro degli indagati. Già la notizia che gli errori di costruzione sono stati alla base dell' incendio di un palazzo che avrebbe essere stato ignifugo e che è costato oltre 8 milioni di euro ha destato clamore, ma negli ambienti cittadini l' aspetto che non ha convinto è l' ipotesi che il rogo sia partito accidentalmente da un mozzicone di sigaretta lanciato in uno scatolone di carta. Un' accidentalità che non avrebbe convinto molti. Sull' argomento la procura sembra avere una certezza: dalle inchieste condotte da carabinieri e vigili del fuoco sarebbe stata accertata la presenza di quello scatolone posizionato accanto alla facciata del terrazzo su cui si affacciava l' ufficio del dirigente Paolo Canavese (che non è un fumatore ndr). E le conclusioni della perizia Marmo parte dalla base che ci sarebbero voluti almeno 4 chili di carta per scatenare il rogo che ha "attaccato" il cassero di Argisol. Alla luce di quanto accertato dalla procura anche i giudici della Corte dei Conti avrebbe già chiesto la trasmissione degli atti penali. -



Inchiesta sul rogo: presto i primi indagati

## Autorità Portuale: palazzina dissequestrata e agibile

giovanni ciolina savona Conclusa la perizia da parte del professor Luca Marmo, la Procura nei prossimi giorni provvederà al dissequestro di quanto è rimasto della palazzina dell' **Autorità Portuale**. E lo scheletro di cemento armato abbrustolito dal devastante incendio tornerà in possesso dell' ente che gestisce il porto. Ed è un altro scenario che si apre parallelo all' inchiesta penale per incendio colposo e per la quale il sostituto procuratore della Repubblica Chiara Venturi è intenzionata ad iscrivere i nomi di almeno quattro persone, a cominciare da coloro che il cantiere hanno progettato e diretto. I vigili del fuoco, a conclusione di un accurato e lungo lavoro di verifica successivo all' incendio che ha distrutto la sede dell' **Autorità Portuale**, hanno dichiarato agibile e riutilizzabile il palazzo andato a fuoco il 23 ottobre 2018. Una novità rispetto alle voci e alle considerazioni che si erano diffuse nelle settimane successive al rogo, quando anche al presidente dell' **Autorità** di sistema del Mar Ligure, Emilio Signorini, era stata ventilata l' ipotesi dell' inagibilità della palazzina e il suo successivo abbattimento. Ora si aprirà lo scenario di cosa fare di quel palazzo, soprattutto alla luce della spending review che non consentirebbe all' **Autorità portuale** ristrutturazioni particolari. All' abbattimento totale starebbe sostituendosi l' ipotesi di abbassare a due piani la struttura per rimetterla a posto e ritrasferirci gli uffici che adesso sono stati spostati nel vicino Bic. Sul fronte dell' inchiesta, stabilite le presunte cause che hanno accelerato e ampliato il rogo, il sostituto procuratore Chiara Venturi è passato alla fase due e cioè identificare le persone da «informare» per proseguire l' inchiesta sull' ipotesi di rogo colposo. Dirigenti e tecnici sono le figure sotto osservazione anche se il pubblico ministero si è preso qualche giorno prima di procedere all' iscrizione dei nomi nel registro degli indagati. - © RIPRODUZIONE RISERVATA

GIOVANNI CIOLINA



### Savona, in fiamme la palazzina dell' Autorità di Sistema: aperto un fascicolo per incendio colposo

La perizia presentata dal perito incaricato dalla Procura mette al centro le responsabilità dei tecnici e costruttori dell' edificio

Incendio colposo. L' inchiesta legata al rogo in porto a Savona della palazzina dell' **Autorità Portuale** avvenuto al 23 ottobre del 2018 ha visto derubricare l' accusa di incendio doloso da parte del Pubblico Ministero Chiara Venturi dopo le conclusioni del perito nominato dalla Procura Luca Marmo, docente del Politecnico di Torino. Un' errata realizzazione della palazzina sarebbe quindi la causa che avrebbe portato l' edificio a prendere fuoco in meno di mezz' ora. Dopo un lungo e accurato lavoro effettuato anche in collaborazione con i vigili del fuoco di Velletri che avevano effettuato diverse simulazioni, dopo poco più di un anno l' inchiesta potrebbe arrivare quindi ad un punto cruciale. La Procura sta lavorando infatti per risalire ai possibili colpevoli, iscrivendosi poi nel registro degli indagati. Il rogo che, come è stato accertato dagli inquirenti, sarebbe partito da un cumulo di carta, avrebbe prima colpito la facciata dell' edificio costruita con un materiale altamente infiammabile che non sarebbe stata isolata. Se fossero stato effettuato anche solo quel passaggio, come precisato dalle ricostruzioni, le fiamme non si sarebbero propagate. L' isolamento delle finestre sarebbe un altro aspetto al



centro dell' inchiesta, poiché le fiamme sarebbero passate attraverso gli infissi visto che i pannelli realizzati con lo stesso materiale della facciata non avrebbero fatto da "protezione". News collegate: Un anno dall' incendio all' **Autorità Portuale** di Savona: fra una ventina di giorni la presentazione della consulenza - 23-10-19 16:50 Savona, incendio all' **Autorità Portuale**: proseguono le indagini - 26-10-18 10:01 Incendio all' **Autorità Portuale**, il presidente Canavese: "L' attività del porto continua, dovremo ricostruire una parte della documentazione cartacea" - 24-10-18 12:49 Incendio all' **Autorità Portuale**, l' onorevole Vazio: "Subito la ricostruzione della sede" - 24-10-18 11:38 Incendio all' **Autorità Portuale** di Savona: presidio notturno dei vigili del fuoco (FOTO e VIDEO) - 24-10-18 08:34 A fuoco l' **Autorità Portuale** di Savona: indaga la Procura (FOTO e VIDEO) - 23-10-18 19:10 Incendio all' **Autorità Portuale**: danneggiati anche capannoni vicini e alcune vetture - 23-10-18 18:26 Incendio **Autorità Portuale** a Savona, Giampedrone: "Tecnici Arpal al lavoro per analizzare direzione vento e eventuali ricadute" - 23-10-18 16:27 Incendio alla Port Authority, cessata la paura si cercano le cause. Il presidente Canavese: "L' edificio è nuovo e a norma" - 23-10-18 15:50 Savona, a fuoco il palazzo dell' **Autorità Portuale** (FOTO e VIDEO) - 23-10-18 13:31.

## Il Secolo XIX

Genova, Voltri

### «Raddoppio del binario in porto via dalle strade 12500 Tir l' anno»

*E la Corte dei conti convalida la nomina di Calogero Mauceri commissario di Terzo Valico e nodo di Genova*

Simone Gallotti Con il raddoppio del binario dentro al terminal principale del porto potranno sparire dalla strada 12500 camion all' anno. Quasi trentacinque Tir in meno ogni giorno sulla viabilità martoriata del ponente genovese. «Miglioreremo l' operatività del terminal e potremo anche creare nuovo traffico merci - sentenza Gilberto Danesi, numero uno della ban china container di Pra' gestita dal colosso Psa di Singapore È stato tutto veloce e consegnato nei tempi stabiliti, anche se aspettiamo quest' opera da molti anni». C' è però la consapevolezza che quello di ieri sia solo il primo passo e per portare su treno la merce in volumi sempre maggiori, saranno necessari altri cantieri: «Perché mancano ancora i binari da 750 metri» dice Danesi. Sono quelli che permetteranno alle locomotive in partenza (e in arrivo) al terminal di Pra' di avere una lunghezza richiesta dal mercato, in grado di poter competere con il mercato presidiato dai porti del Nord Europa. Per costruire quest' ultima infrastruttura bisogna però prima demolire - e poi ricostruire - il viadotto che collega l' uscita dell' autostrada all' ingresso della banchina. «Abbiamo una data: entro il 2023 anche questo passaggio sarà completa to» spiega ancora Danesi.

ASSALTO AL NORD EUROPA Un treno esiste già, ed è operato direttamente da Psa, la società che gestisce il terminal. Il collegamento è tra Genova e Basilea, lo snodo fondamentale del traffico del Nord Europa. È su questa rotta che punta l' operatore per aumentare il numero di container destinati ai binari: «L' obiettivo fissato è arrivare al 30% del traffico totale in cinque anni» spiega ancora Danesi. Oggi il terminal movimentata 1,6 milioni e "solo" il 17% dei container non viene caricato sui camion. Si tratta di 120 treni alla settimana «tutta merce che non congestionerà più le nostre strade» sottolinea il presidente dell' **Autorità di sistema portuale** Paolo Emilio. Per centrare il decongestionamento delle autostrade, Psa ha acquistato anche un nuovo equipaggiamento: arriveranno così quattro nuove gru ferroviarie che potenzieranno da subito il parco e le prime due saranno installate entro l' estate. «Diventeremo così sempre più competitivi rispetto ai porti del Nord Europa grazie ai 4 giorni di viaggio risparmiati se si sceglie lo scalo di Genova» dice Marzia Cicchetti, responsabile Marketing del terminal. ARRIVA IL COMMISSARIO I binari serviranno ad alimentare anche il Terzo valico. Non è un caso che anche Rfi sostenga il 2023 come data ultima per il completamento dei lavori del parco ferroviario sulla banchina di Pra', in coincidenza con il completamento del valico dei Giovi. Ieri il governatore Giovanni Toti e l' ex vice ministro Edoardo Rixi erano nuovamente in pressing sul governo per la mancata nomina «dopo sette mesi» del commissario, ma in serata è stato lo stesso leghista ad annunciare il via libera alla cabina di regia per il Terzo valico e il nodo di Genova: «Dopo settimane di sollecitazioni la Corte dei Conti ha ratificato la nomina a commissario di Calogero Mauceri: lo aspettiamo a Genova al lavoro». Il segretario del Pd Alberto Pandolfo risponde: «E' grazie all' impegno del governo e del ministro De Micheli che i lavoro adesso possono procedere». «MANCANO GLI SPAZI» «Ciclicamente riemerge il tema dello stoccaggio dei container. Genova è una città **portuale** servono autoparchi e container vicini al porto». Marco Gallo, segretario genovese della Filt Cgil, chiede che vengano allargate le aree per i container, a cominciare da Cornigliano, dove però è in corso una gara: « A prescindere da chi vincerà, è importante che in prospettiva sia considerata strategica e se necessari o ampliata». -





## Il Secolo XIX

Genova, Voltri

### Fusione tra Psa e Sech, Signorini: «Il via libera entro venti giorni»

All' attenzione del board anche il dossier Msc-Messina «Per le nostre banchine si tratta di una trasformazione epocale», dice il presidente Simone Gallotti / GENOVA «Sono convinto che a febbraio chiuderemo due tra le più importanti operazioni industriali del porto di Genova degli ultimi anni». Paolo Emilio Signorini tira dritto, nonostante le polemiche: quello decisivo non sarà il comitato di gestione convocato oggi, ma il via libera alla fusione tra Sech e Psa potrebbe arrivare già nella prossima riunione, ottenendo così il via libera dall' Autorità di sistema portuale. Il tempo di attesa sarà al massimo di una ventina di giorni. Il numero uno dei porti di Genova e Savona ha legato il destino del provvedimento a quello dell' ingresso di Msc nel gruppo Messina. «Si tratta di una trasformazione epocale per il porto - spiega il presidente al Secolo XIX/TheMediTelegraph - Il mio obiettivo è lo sviluppo di tutto lo scalo di Genova e lo prova il fatto che ho intenzione di portare nel board entrambe le operazioni». I destini dei due "avversari" saranno così accomunati anche se forse la circostanza potrebbe non essere sufficiente per evitare una battaglia legale. «Ricorsi? Non lo so e non è materia di mia competenza: per quello c' è la giustizia amministrativa. Noi stiamo comunque raccogliendo le posizioni di tutte le amministrazioni competenti». Signorini vuole arrivare blindato all' appuntamento: anche un eventuale silenzio da Roma, nonostante le ripetute sollecitazioni giunte da Genova, può dare forza all' azione dell' Authority. Nel board del porto il provvedimento non dovrebbe incontrare difficoltà, anche se rimane l' incognita sull' orientamento dell' Ammiraglio Nicola Carlone - che rappresenta l' Autorità marittima - e su quello di Marco Doria che rappresenta il comune di Genova. Perché rimane in piedi la questione "politica" della cancellazione dell' articolo "18 comma 7", anche se l' emendamento "Psa-Sech" continua la sua corsa in Parlamento, con la doppia firma Cassinelli-Vazio (Forza Italia e Pd insieme) che sarà pronto per essere votato la settimana prossima. Quindi se i tasselli andranno a posto in pochi giorni, sarà eliminato l' ultimo ostacolo e anche la questione "politica" potrebbe cadere. «Il 18 comma 7? Ha dimostrato la propria obsolescenza tempo fa. E' giusto che venga cambiato» dice netto Signorini. Il clima rimane comunque rovente e una limitata vertenza sindacale rischia ora di trasformarsi in un caso: Derrick, società partecipata anche da Giulio Schenone, l' uomo che guida il Sech ed è regista dell' operazione di fusione con il terminal di Psa, avrebbe deciso di tagliare nove posti di lavoro. «Al momento non c' è nulla di ufficiale e non siamo stati convocati, ma chiederemo un incontro alla società e al committente Sech il prima possibile» spiegano i sindacati. Quattro dei nove esuberanti lavorano infatti al servizio del terminal e una riorganizzazione che in altri tempi sarebbe stata di facile composizione, è diventata un argomento molto discusso, persino a margine dell' inaugurazione del raddoppio dei binari al terminal Psa di Pra'. A questo quadro manca solo una mossa di Ginevra, la sede del quartier generale di Msc: ieri si scommetteva sul barometro, nessuno però è davvero sicuro se segna pace o guerra. -



# Porto Genova: Psa-Prà raddoppia i treni con secondo binario

*Spostato il cono aereo, più spazio a ponente per le grandi navi*

(ANSA) - GENOVA, 29 GEN - Il terminal contenitori Psa di Genova Pra' ha inaugurato, dopo anni di attesa, il secondo binario ferroviario, la tappa che consentirà di raddoppiare il traffico via treno. "Il terminal di Pra' totalizza il 60% del traffico merci del porto di Genova. Oggi compone 10 coppie di treni al giorno, con gli interventi del secondo binario, che completeremo con un fascio di 6 binari esterno al terminal, dovrebbero riuscire ad arrivare a 20 treni al giorno, tutta merce che non congestionerà più le nostre strade" sottolinea il presidente dell' Autorità di sistema portuale Paolo Emilio Signorini in occasione della cerimonia cui hanno partecipato anche sindaco Marco Bucci e il presidente della Regione Giovanni Toti. Si tratta del secondo binario ferroviario di collegamento tra il Terminal e lo scalo di Genova Prà Mare di Rfi, realizzato da Rete ferroviaria Italiana ed Italferr, con un investimento di circa 30 milioni di euro. "Consentirà una maggiore flessibilità e capacità dell' ingresso e uscita dei treni dai terminal" dice il direttore investimenti di Rfi Vincenzo Macello. Soddisfatto l' ad di Psa Italia Gilberto Danesi: "E' il primo passo - dice - la parte ferroviaria non è finita. Nel 2023 avremo sette binari da 750 metri esterni al terminal per formare treni con standard europei". Ma le buone notizie non riguardano solo i treni. "Abbiamo ottenuto 400 metri ulteriori di cono aereo, significa che ora possiamo ormeggiare tre navi da 400 metri - annuncia -. Credo sia l' unico terminal di origine e destinazione nel Mediterraneo che possa permetterselo". In sostanza nei 400 metri della parte a est del terminal sono caduti i vincoli che limitavano l' altezza delle gru, quindi si potranno servire le navi più grandi. (ANSA).



## Genova: inaugurato il secondo binario di accesso al terminal Psa Genova Pra'

*L'inaugurazione di oggi riguarda il primo degli interventi previsti dal piano del ferro per il porto di Genova*

Si è svolta oggi, mercoledì 29 gennaio 2020 al terminal Psa di Genova Pra', la cerimonia di inaugurazione del secondo binario ferroviario di collegamento tra il Terminal e lo scalo di Genova Pra' Mare di Rete ferroviaria italiana. Alla cerimonia, insieme all'amministratore delegato di Psa Italia, Giuseppe Danesi, hanno partecipato il presidente della Regione Liguria, Giovanni Toti, il presidente dell'**Autorità di sistema portuale** del Mar Ligure Occidentale, Paolo Emilio Signorini, il sindaco di Genova, Marco Bucci, il presidente del Municipio VII Ponente, Claudio Chiarotti e il direttore investimenti di Rfi, Vincenzo Macello. Presenti anche tutti gli stakeholders della comunità **portuale**, il management di Psa e i rappresentanti dei lavoratori del terminal. L'infrastruttura è stata realizzata da Rete ferroviaria Italiana e Italferr, società del Gruppo Fs Italiane, in coordinamento con le imprese appaltatrici e con la piena collaborazione di **Autorità portuale**, Psa e tutti gli operatori ferroviari con un investimento economico di circa 30 milioni di euro. L'inaugurazione di oggi riguarda il primo degli interventi previsti dal piano del ferro per il porto di Genova, definito da Adsp e Rfi per il potenziamento delle infrastrutture ferroviarie dei bacini di Pra' e Sampierdarena. Si tratta della sistemazione della radice lato Levante di Voltri mare e del raddoppio dell'ingresso al terminal Psa. Le attività ora proseguono fino al completamento, attualmente previsto a dicembre 2020, del sestuplicamento degli attuali quattro binari dello scalo, del passaggio a livello di separazione tra i movimenti ferroviari e quelli stradali, del nuovo varco doganale e dell'adeguamento dei sistemi di segnalamento. A seguire, è previsto l'ampliamento del fascio merci e l'allungamento dei binari a 750 metri. Il doppio collegamento del terminal Psa e la nuova configurazione dello scalo consentiranno il raddoppio della capacità di movimentazione, garantendo un incremento della capacità complessiva dello scalo assecondando così la crescente domanda di traffico, attuale e futura e superando definitivamente una criticità infrastrutturale che storicamente ne limitava i traffici merci. Il nuovo collegamento tra il terminal Psa e la stazione di Rfi è sinergico rispetto agli investimenti già realizzati da Psa Genova Pra' nonché a quelli previsti per l'imminente futuro, che prevedono l'acquisto e l'installazione di due nuove gru ferrate al servizio del parco ferroviario. Il terminal ferroviario Psa Genova Pra', direttamente collegato al piazzale di stoccaggio e alla banchina del terminal container, ha una capacità attuale di 120 treni la settimana ed è collegato a tutte le principali destinazioni nazionali del Nord Est (Padova, Verona, Reggio Emilia e Rubiera) e Nord Ovest (Rivalta Scrivia e Milano), nonché con la Svizzera e l'Europa Centrale (Basilea) mediante un servizio operato direttamente da Psa Genova Pra'.



## Inaugurato il secondo binario di accesso al terminal di Genova Prà realizzato da RFI e Italferr

(FERPRESS) - **Genova**, 29 GEN - Si è svolta oggi, mercoledì 29 gennaio 2020 presso il terminal PSA di **Genova** Prà, la cerimonia di inaugurazione del secondo binario ferroviario di collegamento tra il Terminal e lo scalo di **Genova** Prà Mare di RFI. Alla cerimonia, insieme all' Amministratore Delegato di PSA Italia, Giuseppe Danesi, hanno partecipato il Governatore della Regione Liguria, Giovanni Toti, il Presidente dell' Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale, Paolo Emilio Signorini, il Sindaco di **Genova**, Marco Bucci, il Presidente del Municipio VII Ponente, Claudio Chiarotti ed il Direttore Investimenti di RFI, Vincenzo Macello. Presenti anche tutti gli stakeholders della comunità portuale, il management di PSA ed i rappresentanti dei lavoratori del terminal. L' infrastruttura è stata realizzata da Rete ferroviaria Italiana ed Italferr - società del Gruppo FS Italiane - in coordinamento con le imprese appaltatrici e con la piena collaborazione di Autorità Portuale, PSA e tutti gli operatori ferroviari con un investimento economico di circa 30 milioni di euro. L' inaugurazione di oggi riguarda il primo degli interventi previsti dal piano del ferro per il **porto** di **Genova**, definito da AdSP e RFI per il potenziamento delle infrastrutture ferroviarie dei bacini di Prà e Sampierdarena. Si tratta della sistemazione della radice lato levante di Voltri Mare e del raddoppio dell' ingresso al terminal PSA. Le attività ora proseguono fino al completamento, attualmente previsto a dicembre 2020, dei due nuovi binari dello scalo che diventeranno sei dagli attuali quattro, del passaggio a livello di separazione tra i movimenti ferroviari e quelli stradali, del nuovo varco doganale e dell' adeguamento dei sistemi di segnalamento. A seguire, è previsto l' ampliamento del fascio merci e l' allungamento dei binari a 750 metri. Il doppio collegamento del terminal PSA e la nuova configurazione dello scalo consentiranno il raddoppio della capacità di movimentazione, garantendo un incremento della capacità complessiva dello scalo assecondando così la crescente domanda di traffico, attuale e futura e superando definitivamente una criticità infrastrutturale che storicamente ne limitava i traffici merci. Il nuovo collegamento tra il terminal PSA e la stazione di RFI è sinergico rispetto agli investimenti già realizzati da PSA **Genova** Prà nonché a quelli previsti per l' imminente futuro, che prevedono l' acquisto e l' installazione di due nuove gru ferrate al servizio del parco ferroviario. Il terminal ferroviario PSA **Genova** Prà, direttamente collegato al piazzale di stoccaggio e alla banchina del terminal container, ha una capacità attuale di 120 treni la settimana ed è collegato a tutte le principali destinazioni nazionali del Nord Est (Padova, Verona, Reggio Emilia e Rubiera) e Nord Ovest (Rivalta Scrivia e Milano), nonché con la Svizzera e l' Europa Centrale (Basilea) mediante un servizio operato direttamente da PSA **Genova** Prà. Il Gruppo PSA, da sempre attento alle tematiche ambientali e all' ottimizzazione dei processi, ritiene che la crescita del ciclo operativo ferroviario sia uno strumento essenziale per il continuo miglioramento dei propri livelli di servizio, nonché per lo sviluppo della logistica nazionale.



## Genova24

Genova, Voltri

### Porto di Genova, al terminal Psa di Pra' arriva il secondo binario ferroviario

*A fine anno lavori completati per il sestuplicamento dei binari dello scalo di Genova Pra' Mare*

Genova. È stato inaugurato al terminal Psa di Genova Pra' il secondo binario ferroviario di collegamento tra le banchine e lo scalo di Genova Pra' Mare. Un' infrastruttura realizzata da Rfi e Italferr, costata 30 milioni di euro, che rappresenta il primo intervento del piano del ferro per il porto di Genova, definito dall' **Autorità portuale** e dalle ferrovie per il potenziamento dei bacini portuali di Ponente. Alla cerimonia, insieme all' amministratore delegato di Psa Italia Giuseppe Danesi, hanno partecipato il governatore della Regione Liguria, Giovanni Toti, il presidente dell' **Autorità di sistema portuale** del Mar Ligure Occidentale Paolo Emilio Signorini, il sindaco di Genova Marco Bucci, il presidente del Municipio Ponente Claudio Chiarotti e il direttore investimenti di Rfi, Vincenzo Macello.

Le attività ora proseguono fino al completamento, attualmente previsto a dicembre 2020, del sestuplicamento degli attuali quattro binari dello scalo, del passaggio a livello di separazione tra i movimenti ferroviari e quelli stradali, del nuovo varco doganale e dell' adeguamento dei sistemi di segnalamento. A seguire è previsto l' ampliamento del fascio merci e l' allungamento dei binari a 750 metri. Il doppio collegamento del terminal Psa e la nuova configurazione dello scalo consentiranno il raddoppio della capacità di movimentazione, garantendo un incremento della capacità complessiva dello scalo assecondando così la crescente domanda di traffico, attuale e futura e superando definitivamente una criticità infrastrutturale che storicamente ne limitava i traffici merci.

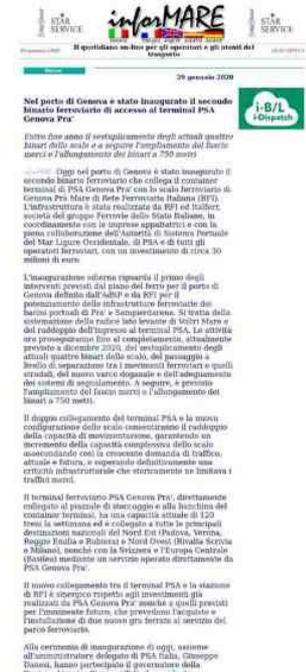


## Informare

Genova, Voltri

### Nel porto di Genova è stato inaugurato il secondo binario ferroviario di accesso al terminal PSA Genova Pra'

Entro fine anno il sestuplicamento degli attuali quattro binari dello scalo e a seguire l' ampliamento del fascio merci e l' allungamento dei binari a 750 metri. Oggi nel **porto di Genova** è stato inaugurato il secondo binario ferroviario che collega il container terminal di PSA **Genova Pra'** con lo scalo ferroviario di **Genova Prà Mare** di Rete Ferroviaria Italiana (RFI). L' infrastruttura è stata realizzata da RFI ed Italferr, società del gruppo Ferrovie dello Stato Italiane, in coordinamento con le imprese appaltatrici e con la piena collaborazione dell' Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale, di PSA e di tutti gli operatori ferroviari, con un investimento di circa 30 milioni di euro. L' inaugurazione odierna riguarda il primo degli interventi previsti dal piano del ferro per il **porto di Genova** definito dall' AdSP e da RFI per il potenziamento delle infrastrutture ferroviarie dei bacini portuali di Pra' e Sampierdarena. Si tratta della sistemazione della radice lato levante di Voltri Mare e del raddoppio dell' ingresso al terminal PSA. Le attività ora proseguiranno fino al completamento, attualmente previsto a dicembre 2020, del sestuplicamento degli attuali quattro binari dello scalo, del passaggio a livello di separazione tra i movimenti ferroviari e quelli stradali, del nuovo varco doganale e dell' adeguamento dei sistemi di segnalamento. A seguire, è previsto l' ampliamento del fascio merci e l' allungamento dei binari a 750 metri. Il doppio collegamento del terminal PSA e la nuova configurazione dello scalo consentiranno il raddoppio della capacità di movimentazione, garantendo un incremento della capacità complessiva dello scalo assecondando così la crescente domanda di traffico, attuale e futura, e superando definitivamente una criticità infrastrutturale che storicamente ne limitava i traffici merci. Il terminal ferroviario PSA **Genova Pra'**, direttamente collegato al piazzale di stoccaggio e alla banchina del container terminal, ha una capacità attuale di 120 treni la settimana ed è collegato a tutte le principali destinazioni nazionali del Nord Est (Padova, Verona, Reggio Emilia e Rubiera) e Nord Ovest (Rivalta Scrivia e Milano), nonché con la Svizzera e l' Europa Centrale (Basilea) mediante un servizio operato direttamente da PSA **Genova Pra'**. Il nuovo collegamento tra il terminal PSA e la stazione di RFI è sinergico rispetto agli investimenti già realizzati da PSA **Genova Pra'** nonché a quelli previsti per l' futuro, che prevedono l' acquisto e l' installazione di due nuove gru ferrate al servizio del parco ferroviario. Alla cerimonia di inaugurazione di oggi, assieme all' amministratore delegato di PSA Italia, Giuseppe Danesi, hanno partecipato il governatore della Regione Liguria, Giovanni Toti, il presidente dell' Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale, Paolo Emilio Signorini, il sindaco di **Genova**, Marco Bucci, il presidente del Municipio VII Ponente, Claudio Chiarotti, e il direttore Investimenti di RFI, Vincenzo Macello. Presenti anche tutti gli stakeholders della comunità portuale, il management di PSA ed i rappresentanti dei lavoratori del terminal.



## Informazioni Marittime

Genova, Voltri

### Genova Pra', inaugurato il secondo binario di accesso al terminal PSA

*L'infrastruttura è stata realizzata da Rete ferroviaria Italiana ed Italferr con un investimento economico di circa 30 milioni di euro*

Attivata nel capoluogo ligure una nuova importante connessione portuale su ferro. Si è infatti svolta presso il terminal PSA di **Genova** Prà la cerimonia di inaugurazione del secondo binario ferroviario di collegamento tra il terminal e lo scalo di **Genova** Prà Mare di Rfi. Alla cerimonia, insieme all'amministratore delegato di PSA Italia, Giuseppe Danesi, hanno partecipato il governatore della Regione Liguria, Giovanni Toti, il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale, Paolo Emilio Signorini, il sindaco di **Genova**, Marco Bucci, il presidente del Municipio VII Ponente, Claudio Chiarotti ed il direttore investimenti di Rfi, Vincenzo Macello. Presenti anche tutti gli stakeholders della comunità portuale, il management di PSA ed i rappresentanti dei lavoratori del terminal. L'infrastruttura è stata realizzata da Rete ferroviaria Italiana ed Italferr - società del gruppo Fs Italiane - in coordinamento con le imprese appaltatrici e con la piena collaborazione di Autorità Portuale, PSA e tutti gli operatori ferroviari con un investimento economico di circa 30 milioni di euro. L'inaugurazione riguarda il primo degli interventi previsti dal piano del ferro per il **porto** di **Genova**, definito da AdSP e Rfi per il potenziamento delle infrastrutture ferroviarie dei bacini di Pra' e Sampierdarena. Si tratta della sistemazione della radice lato levante di Voltri Mare e del raddoppio dell'ingresso al terminal PSA. Le attività ora proseguono fino al completamento, attualmente previsto a dicembre 2020, del sestuplicamento degli attuali quattro binari dello scalo, del passaggio a livello di separazione tra i movimenti ferroviari e quelli stradali, del nuovo varco doganale e dell'adeguamento dei sistemi di segnalamento. A seguire, è previsto l'ampliamento del fascio merci e l'allungamento dei binari a 750 metri. Il doppio collegamento del terminal PSA e la nuova configurazione dello scalo consentiranno il raddoppio della capacità di movimentazione, garantendo un incremento della capacità complessiva dello scalo assecondando così la crescente domanda di traffico, attuale e futura e superando definitivamente una criticità infrastrutturale che storicamente ne limitava i traffici merci. Il nuovo collegamento è sinergico rispetto agli investimenti già realizzati da PSA **Genova** Pra' nonché a quelli previsti per l'imminente futuro, che prevedono l'acquisto e l'installazione di due nuove gru ferrate al servizio del parco ferroviario. Il terminal ferroviario PSA **Genova** Pra', direttamente collegato al piazzale di stoccaggio e alla banchina del terminal container, ha una capacità attuale di 120 treni la settimana ed è collegato a tutte le principali destinazioni nazionali del Nord Est (Padova, Verona, Reggio Emilia e Rubiera) e Nord Ovest (Rivalta Scrivia e Milano), nonché con la Svizzera e l'Europa Centrale (Basilea) mediante un servizio operato direttamente da PSA **Genova** Pra'.



# Porto di Genova: il terminal Psa-Prà raddoppia i treni con un secondo binario

*Spostato il cono aereo, più spazio a ponente per le grandi navi*

Il terminal contenitori Psa di Genova Prà ha inaugurato, dopo anni di attesa, il secondo binario ferroviario, la tappa che consentirà di raddoppiare il traffico via treno. "Il terminal di Prà totalizza il 60% del traffico merci del porto di Genova. Oggi compone 10 coppie di treni al giorno, con gli interventi del secondo binario, che completeremo con un fascio di 6 binari esterno al terminal, dovrebbero riuscire ad arrivare a 20 treni al giorno, tutta merce che non congestionerà più le nostre strade" sottolinea il presidente dell' **Autorità di sistema portuale** Paolo Emilio Signorini in occasione della cerimonia cui hanno partecipato anche sindaco Marco Bucci e il presidente della Regione Giovanni Toti. Si tratta del secondo binario ferroviario di collegamento tra il Terminal e lo scalo di Genova Prà Mare di Rfi, realizzato da Rete ferroviaria Italiana ed Italferr, con un investimento di circa 30 milioni di euro. "Consentirà una maggiore flessibilità e capacità dell' ingresso e uscita dei treni dal terminal" dice il direttore investimenti di Rfi Vincenzo Macello. Soddisfatto l' ad di Psa Italia Gilberto Danesi: "E' il primo passo - dice - la parte ferroviaria non è finita. Nel 2023 avremo sette binari da 750 metri esterni al terminal per formare treni con standard europei". Ma le buone notizie non riguardano solo i treni. "Abbiamo ottenuto 400 metri ulteriori di cono aereo, significa che ora possiamo ormeggiare tre navi da 400 metri - annuncia -. Credo sia l' unico terminal di origine e destinazione nel Mediterraneo che possa permetterselo". In sostanza nei 400 metri della parte a est del terminal sono caduti i vincoli che limitavano l' altezza delle gru, quindi si potranno servire le navi più grandi.



## PSA Genova Pra' inaugura secondo binario

*Collega il terminal allo scalo di Genova Prà Mare di Rfi*

Massimo Belli

GENOVA Al terminal PSA di Genova Prà, si è celebrata oggi la cerimonia di inaugurazione del secondo binario ferroviario di collegamento tra il terminal e lo scalo di Genova Prà Mare di Rfi. Alla cerimonia, insieme all'amministratore delegato di PSA Italia, Giuseppe Danesi, hanno partecipato il governatore della Regione Liguria, Giovanni Toti; il presidente dell'Autorità di Sistema portuale del Mar Ligure occidentale, Paolo Emilio Signorini; il sindaco di Genova, Marco Bucci; il presidente del Municipio VII Ponente, Claudio Chiarotti ed il direttore investimenti di Rfi, Vincenzo Macello. Presenti anche tutti gli stakeholders della comunità portuale, il management di PSA ed i rappresentanti dei lavoratori del terminal. L'infrastruttura è stata realizzata da Rete ferroviaria Italiana ed Italferr società del Gruppo FS Italiane in coordinamento con le imprese appaltatrici e con la piena collaborazione di AdSp, PSA e tutti gli operatori ferroviari con un investimento economico di circa 30 milioni di euro. L'inaugurazione di oggi riguarda il primo degli interventi previsti dal piano del ferro per il porto di Genova, definito da AdSp e Rfi per il potenziamento delle infrastrutture ferroviarie dei bacini di Pra' e Sampierdarena. Si tratta della sistemazione della radice lato levante di Voltri Mare e del raddoppio dell'ingresso al terminal PSA. Le attività ora proseguono fino al completamento, attualmente previsto a Dicembre 2020, del sestuplicamento degli attuali quattro binari dello scalo, del passaggio a livello di separazione tra i movimenti ferroviari e quelli stradali, del nuovo varco doganale e dell'adeguamento dei sistemi di segnalamento. A seguire, è previsto l'ampliamento del fascio merci e l'allungamento dei binari a 750 metri. Il doppio collegamento del terminal PSA e la nuova configurazione dello scalo consentiranno il raddoppio della capacità di movimentazione, garantendo un incremento della capacità complessiva dello scalo assecondando così la crescente domanda di traffico, attuale e futura e superando definitivamente una criticità infrastrutturale che storicamente ne limitava i traffici merci. Il nuovo collegamento tra il terminal PSA e la stazione di Rfi è sinergico rispetto agli investimenti già realizzati da PSA Genova Pra' nonché a quelli previsti per l'imminente futuro, che prevedono l'acquisto e l'installazione di due nuove gru ferrate al servizio del parco ferroviario. Il terminal ferroviario PSA Genova Pra', direttamente collegato al piazzale di stoccaggio e alla banchina del terminal container, ha una capacità attuale di 120 treni la settimana ed è collegato a tutte le principali destinazioni nazionali del Nord Est (Padova, Verona, Reggio Emilia e Rubiera) e Nord Ovest (Rivalta Scrivia e Milano), nonché con la Svizzera e l'Europa Centrale (Basilea) mediante un servizio operato direttamente da PSA Genova Pra'. Il Gruppo PSA, da sempre attento alle tematiche ambientali e all'ottimizzazione dei processi, ritiene che la crescita del ciclo operativo ferroviario sia uno strumento essenziale per il continuo miglioramento dei propri livelli di servizio, nonché per lo sviluppo della logistica nazionale.



## Terminal Psa di Genova Pra', ecco il secondo binario in porto

**GENOVA** - "E' un momenti che aspettiamo da quando è nato il terminal a Pra'. Da 25 anni". Gilberto Danesi, manager del Psa, guida la principale banchina del **porto** di **Genova** festeggia per la cerimonia di inaugurazione del secondo binario all' interno del terminal portuale di **Genova**. Il secondo binario consentirà di aumentare del 50% le prestazioni su ferrovia nel terminal. Con questa infrastruttura crescerà la capacità di trasporto merci sui binari. "Si tratta di un' opera che sarà completata nel giro di qualche anno e che porterà benefici anche sul fronte ambientale. Meno tir sulle strade, più treni" spiega Danesi. E per la Liguria e per la viabilità di **Genova** soprattutto, si tratta di un' alternativa per decongestionare le strade e per superare anche le difficoltà sulla rete autostradale (In aggiornamento) Commenti.

The screenshot shows a news article on the website PrimoCanale.it. The main headline is "Terminal Psa di Genova Pra', ecco il secondo binario in porto". The article text is partially visible, starting with "GENOVA - 'E' un momenti che aspettiamo da quando è nato il terminal a Pra'. Da 25 anni". Below the text is a photo of the terminal and a "Commenti" section. The website's navigation bar at the top includes "Genova", "Notizie", "Sport", "Video", "SportTV", "TV", "TO", and "Contatti". There are also social media sharing icons and a "LIVE NEWS" indicator.

## Raddoppio dei binari al terminal Psa di Pra', Danesi: "Fondamentali il senatore Rossi e Primocanale"

ELISABETTA BIANCALANI

GENOVA - Grazie anche al senatore Rossi e all'impegno di Primocanale oggi abbiamo raggiunto questo obiettivo dice pubblicamente Gilberto Danesi, amministratore delegato di Psa Italia, alla presentazione del raddoppio del binario di ingresso-uscita del suo terminal. Che significherà circa trecento mila tir in meno in circolazione all'anno. Trenta milioni di investimenti da parte di Rfi, un paio di anni di lavori: è stato inaugurato al terminal Psa Genova Prá il secondo binario in ingresso del porto. Il che significa simultaneità nelle operazioni e possibilità di aumentare l'attuale quota ferroviaria che rappresenta oggi il 17 per cento dei traffici. Obiettivo 30 per cento entro cinque anni. Nel terminal che da solo fa il 60 per cento dei traffici su ferro del porto di Genova. Prossimo tassello di Rfi: oggi c'è un parco di quattro binari esterno al terminal, Prá Mare, che diventeranno sei entro fine anno, da 450 metri di lunghezza. Ma il vero obiettivo sono i sette binari di standard europeo, da 750 metri, si spera entro la fine del 2023 in coincidenza con la fine dei lavori del Terzo valico, oggi al 40 per cento di realizzazione di opere civili. Servirà prima l'abbattimento del pilone dell'elicoidale di ingresso-uscita dal casello di Prá, ad opera di **Autorità portuale**, con progetto in mano ad Aspi e se la concessione venisse revocata se ne farà carico il prossimo concessionario ovviamente spiega Signorini. Soddissfazione è stata espressa dalle istituzioni locali. Ma un coro si solleva contro il ministro dei Trasporti De Micheli che da mesi e mesi non ha ancora nominato il commissario al nodo ferroviario di Genova. Il che significa bloccare un'opera fondamentale, tuona il presidente della Regione Toti, e gli fa eco il presidente di Confindustria Giovanni Mondini.

The screenshot shows a news article on the PrimoCanale.it website. The main headline is "Raddoppio dei binari al terminal Psa di Pra', Danesi: 'Fondamentali il senatore Rossi e Primocanale'". The author is Elisabetta Biancalani, and the date is mercoledì 29 gennaio 2020. The article text is partially visible, mentioning the inauguration of a second track and the goal of increasing the railway share of traffic. There are social media sharing icons (Facebook, Twitter, LinkedIn, YouTube) and a 'Video' section at the bottom with a thumbnail for 'Ente Psa, razziati 1.0.000 euro per il Casale'.

## Psa Genova Prà punta al raddoppio dei treni entro cinque anni

Genova - Il terminal container Psa Genova Prà si è posto l'obiettivo di arrivare a una quota del 30% di container movimentati via ferrovia da e per il porto entro cinque anni. Questo sarà possibile anche grazie agli investimenti infrastrutturali che Rfi e l'Autorità di Sistema Portuale dello scalo stanno portando avanti per il bacino portuale di Prà. 'Nel 2019 il terminal ha movimentato via treno una quota pari al 17% dei volumi imbarcati e sbarcati che sono oltre 1,6 milioni di Teu. Storicamente questa quota si è sempre attestata fra il 14 e il 18%' ha spiegato Marzia Cicchetti, addetta a marketing, vendite e customer satisfaction per Psa Genova Prà in occasione del tanto atteso secondo binario di accesso al terminal. 'Con il doppio binario non raddoppia la capacità ferroviaria ma ci aspettiamo una significativa ottimizzazione delle operazioni di ricezione, formazione e inoltro dei convogli' ha aggiunto. Attualmente il terminal è collegato, grazie a diversi Mto, con diverse destinazioni in Nord Italia e da ottobre del 2018 Psa Genova Prà ha esordito anche come operatore ferroviario lanciando un servizio di trasporto su ferro con Basilea, in Svizzera. 'Si tratta di un treno che garantisce una capacità di 20 carri ferroviari da 60 Teu ciascuno, in varie combinazioni di container da 20 e da 40 piedi, molto apprezzato dal mercato anche perché offre un vantaggio competitivo rispetto agli scali del Nord Europa di 4 giorni in termini di transit time risparmiato'. Cicchetti ammette al tempo stesso che al nord gli operatori sono in grado di proporre frequenze ed economie di scala maggiori ma ciononostante il treno da Genova a Basilea oggi viene operato tre volte a settimana in entrambe le direzioni. Come sottolineato però dall'amministratore delegato di Psa Genova Prà, Gilberto Danesi, e da Vincenzo Macello, direzione investimenti Rfi, il secondo binario d'accesso al terminal è in realtà solo una parte del programma d'investimenti in corso a Prà per migliorare l'ultimo miglio ferroviario. 'A breve riceveremo due nuove gru ferroviarie che dovranno essere installate e saranno operative a partire dalla prossima estate' ha sottolineato Danesi. Il quale ha poi aggiunto che 'il prossimo obiettivo da raggiungere è il secondo fascio di 7 binari da 750 metri' che sorgerà al posto dell'attuale viadotto autostradale di accesso al terminal. Macello da parte sua ha ricordato come Rfi negli investimenti di ultimo miglio ferroviario abbia puntato molto su Genova: 'La svolta sarà il fascio di sette binari a standard europeo lunghi 750 metri a Prà. Ma sempre su Genova stiamo lavorando anche alla riattivazione dello scalo del Campasso, al collegamento con il terminal di Calata Bettolo e al nuovo parco ferroviario Fuorimuro'.



## Fusione Psa - Sech: per Signorini la questione si risolve entro un mese

Genova Entro fine febbraio la tanto chiacchierata fusione tra i due principali terminal container di Genova, il Psa Genova Prà e il Sech, troverà una risposta definitiva. Positiva o negativa che sia. Lo ha detto a SHIPPING ITALY Paolo Emilio Signorini, presidente dell'AdSP del Mar Ligure Occidentale, a margine della cerimonia d'inaugurazione del secondo binario ferroviario attivo al porto di Prà . Siamo alle battute conclusive. L'interlocuzione è ancora in corso con il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. Vediamo quale risposta arriverà da Roma e se arriverà. Perché un eventuale silenzio dal Ministero potrebbe comunque avere un significato ha affermato Signorini. Non proprio un silenzio assenso ma qualcosa di molto simile forse. Nel frattempo la golden power in mano al Governo per bloccare eventualmente un'operazione che riguarda un'infrastruttura considerata strategica a livello nazionale non è stata utilizzata e dunque da quel punto di vista un primo via libera sarebbe già arrivato. Un parere potrebbe essere però in arrivo da parte dell'Autorità Antitrust che ha chiesto un approfondimento alle parti coinvolte nell'operazione ha ancora aggiunto il presidente della port authority. Che infine, a proposito delle tempistiche con cui è possibile attendersi una risposta da Palazzo San Giorgio, si è così espresso: In 20 giorni la cosa si chiude. In un mese quindi l'AdSP potrebbe dare ai terminalisti una risposta definitiva sull'istanza. Dopo la comunicazione, avvenuta a fine estate, da parte di Psa e di Gruppi Investimenti Portuali di procedere alla fusione dei due terminal container di Calata sanità a Sampierdarena e di Prà, l'Autorità di sistema portuale aveva chiesto al Ministero dei trasporti un parere sull'applicazione dell'articolo 18 comma 7 della legge 84/94 che imporrebbe il divieto a ogni terminalista di detenere due o più concessioni nello stesso scalo per la movimentazione della medesima merceologia. Contro questo apparentamento si è scagliato in particolare il Gruppo Msc che non vede di buon occhio una maggiore concentrazione fra terminal container sotto la Lanterna e vedrebbe invece con favore la possibilità in futuro di accorpate il terminal di Calata Sanità alle banchine di Calata Bettolo che ad oggi ancora non sono operative. Nicola Capuzzo



Genova - Entro fine febbraio la tanto chiacchierata fusione tra i due principali terminal container di Genova, il Psa Genova Prà e il Sech, troverà una risposta definitiva. Positiva o negativa che sia. Lo ha detto a SHIPPING ITALY Paolo Emilio Signorini, presidente dell'AdSP del Mar Ligure Occidentale, a margine della cerimonia d'inaugurazione del secondo binario ferroviario attivo al porto di Prà. \*Siamo alle battute conclusive. L'interlocuzione è ancora in corso con il

# Transportonline

Genova, Voltri

## Al terminal Psa di Pra' arriva il secondo binario ferroviario

GENOVA - È stato inaugurato al terminal Psa di Genova Pra' il secondo binario ferroviario di collegamento tra le banchine e lo scalo di Genova Pra' Mare. Un'infrastruttura realizzata da Rfi e Italferr, costata 30 milioni di euro, che rappresenta il primo intervento del piano del ferro per il porto di Genova, definito dall'Autorità portuale e dalle ferrovie per il potenziamento dei bacini portuali di Ponente. Alla cerimonia, insieme all'amministratore delegato di Psa Italia Giuseppe Danesi, hanno partecipato il governatore della Regione Liguria, Giovanni Toti, il presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mar Ligure Occidentale Paolo Emilio Signorini, il sindaco di Genova Marco Bucci, il presidente del Municipio Ponente Claudio Chiarotti e il direttore investimenti di Rfi, Vincenzo Macello. Le attività ora proseguono fino al completamento, attualmente previsto a dicembre 2020, del sestuplicamento degli attuali quattro binari dello scalo, del passaggio a livello di separazione tra i movimenti ferroviari e quelli stradali, del nuovo varco doganale e dell'adeguamento dei sistemi di segnalamento. A seguire è previsto l'ampliamento del fascio merci e l'allungamento dei binari a 750 metri. Il doppio collegamento del terminal Psa e la nuova configurazione dello scalo consentiranno il raddoppio della capacità di movimentazione, garantendo un incremento della capacità complessiva dello scalo assecondando così la crescente domanda di traffico, attuale e futura e superando definitivamente una criticità infrastrutturale che storicamente ne limitava i traffici merci.



## **Porto di Genova, Filt Cgil: "Indispensabili aree per lo stoccaggio dei container e il potenziamento del Terminal Erzelli"**

*Il sindacato sostiene la necessità di coniugare lavoro e ambiente e chiede investimenti a lungo termine*

"Ciclicamente nella nostra città riemerge il tema dello stoccaggio dei container. **Genova** è una città portuale e questo determina due condizioni: avere autoparchi e container vicini al **Porto**. Non soddisfare queste due condizioni equivarrebbe a una diminuzione dei volumi con perdita di lavoro e ricchezza per la città". Così comunica Marco Gallo coordinatore regionale Filt Cgil per la logistica. Il sindacato sostiene la necessità di coniugare lavoro e ambiente e per questi motivi da tempo chiede investimenti a lungo termine: "infrastrutture moderne ed efficaci" si legge in comunicato stampa "come per esempio la sopraelevata portuale, o la compiuta definizione dei siti dove insistere con i container". "Attualmente - precisa Gallo in nota - l'area degli Erzelli è stata identificata a questo scopo e, a prescindere da chi vincerà la gara, è importante che in prospettiva sia considerata sempre più strategica e se necessario ampliata". Secondo Filt Cgil "quello che deve essere chiaro a politica e imprenditori è che chi ci lavora e lavorerà deve essere garantito nei propri diritti a partire dall' applicazione del contratto nazionale e dalla clausola sociale nell' eventualità di dover cambiare azienda".



## Porto Genova: al Fruit Logistica di Berlino il 5-7 febbraio

*Fiera su commercio prodotti ortofruttilicoli freschi*

L' **Adsp** Mar Ligure Occidentale, insieme al Centro Internazionale Studi Container, co-espositore, sarà dal 5 al 7 febbraio al Fruit Logistica 2020 di Berlino, la più importante fiera al mondo dedicata esclusivamente al commercio dei prodotti ortofruttilicoli freschi e ai servizi a essi dedicati, con la partecipazione di oltre 3.000 aziende provenienti da tutto il mondo. Lo stand dei Ports of Genoa - The Shipping Community sarà un punto di aggregazione e informazione per tutti gli operatori che vorranno approfondire l' offerta del sistema portuale di Savona e Genova hub leader nel Mediterraneo per la logistica del fresco con oltre 100 mila reefer teus e 600 mila pallet di frutta movimentati all' anno. Sono previsti numerosi eventi e workshop sull' evoluzione della digitalizzazione per ottimizzare la supply chain, sui servizi logistici, sulle strategie di business e la formazione di settore si alterneranno presso lo stand dei Ports of Genoa.



## Informare

Genova, Voltri

### Le AdSP del Mar Ligure Occidentale e del Tirreno Settentrionale parteciperanno a Fruit Logistica

Stand di Ports of Genoa assieme al C.I.S.CO. (Centro Internazionale Studi Container) L' **Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale** e il Centro Internazionale Studi Containers (C.I.S.Co.) parteciperanno con uno stand a Fruit Logistica Berlino, la più importante fiera dedicata al commercio internazionale di prodotti freschi ortofrutticoli che si terrà dal 5 al 7 febbraio prossimi presso l' expo center Messe Berlin di Berlino. All' evento, che vedrà la partecipazione di oltre 3.000 aziende provenienti da tutto il mondo, lo stand dei Ports of Genoa - The Shipping Community offrirà un punto di aggregazione e informazione per tutti gli operatori e player che vorranno approfondire l' offerta del **sistema portuale** di Savona e di Genova, hub leader nel Mediterraneo per la logistica del fresco con oltre 100mila container reefer e 600mila pallet di frutta movimentati all' anno. Numerosi eventi e workshop sull' evoluzione della digitalizzazione per ottimizzare la supply chain, sui servizi logistici, sulle strategie di business e la formazione di settore si alterneranno presso lo stand dei Ports of Genoa. In particolare, mercoledì 5 alle ore 11.30 Zenatek Sarl terrà un incontro sul tema "I sistemi di

monitoraggio e tracciamento della merce" a cui seguirà alle ore 15.30 l' incontro di Passive Refrigeration Solutions su "I container a Refrigerazione Passiva". Giovedì 6 alle ore 15.00 il C.I.S.Co. presenterà il corso di formazione "Il container reefer e le esigenze della merce" e alle ore 16:00 si terrà "Ports of Genoa Happy Hour", momento conviviale e di networking offerto dalla shipping community del **Mar Ligure Occidentale**. Venerdì 7 alle ore 10.00 è in programma l' incontro di PSA Genova Prà sul tema "I servizi del terminal per i carichi reefer". Anche l' **Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale** parteciperà a Fruit Logistica e, in collaborazione con Terminal Darsena Toscana - GIP Group, Interporto A. Vespucci e Livorno Reefer Terminal, organizzerà giovedì 6 febbraio alle ore 11.00, presso il proprio stand, la presentazione della "Livorno Cold Chain", la filiera logistica legata alle attività di trasporto, movimentazione e distribuzione dei prodotti agroalimentari refrigerati che transitano dal porto di Livorno. «Livorno Cold Chain - ha precisato Massimiliano Cozzani, marketing director del Gruppo Investimenti Portuali - non è una società, né un vero brand commerciale, ma un' idea di lavoro che vogliamo introdurre. La collaborazione quotidiana tra le parti esiste già, e contiamo che questa iniziativa consenta di creare la possibilità di gestire nuove soluzioni con pochi passaggi interni alle aziende. L' **Autorità di Sistema** ha fatto in modo che il Port Community System fosse efficiente (e gratuito) e siamo certi che saprà garantire ulteriore efficienza di **sistema** nel futuro».



Ports of Genoa e Cisco a Fruit Logistica

Redazione

GENOVA L'AdSp del Mar Ligure occidentale, insieme a Cisco Centro Internazionale Studi Container come co-espositore, è pronta a rappresentare la comunità portuale al Fruit Logistica 2020, che si terrà dal 5 al 7 Febbraio all'expo center Messe Berlin di Berlino, assieme ai propri soci Europea Servizi Terminalistici Srl , Zenatek S.a.r.l. e Passive Refrigeration Solutions S.A. Come è noto, Fruit Logistica è la più importante fiera al mondo dedicata esclusivamente al commercio dei prodotti ortofruttilicoli freschi e ai servizi a essi dedicati, e vede la partecipazione di oltre 3.000 aziende provenienti da tutto il mondo, dal global player alla piccola medio impresa. Lo stand dei Ports of Genoa The Shipping Community ( C12 padiglione 2.2) sarà un punto di aggregazione e informazione per tutti gli operatori e player che vorranno approfondire l'offerta del sistema portuale di Savona e Genova hub leader nel Mediterraneo per la logistica del fresco con oltre 100 mila reefer teu e 600 mila pallet di frutta movimentati all'anno. Numerosi eventi e workshop sull'evoluzione della digitalizzazione per ottimizzare la supply chain, sui servizi logistici, sulle strategie di business e la formazione di settore si alterneranno nello stand dei Ports of Genoa. Di seguito il calendario degli eventi in programma: mercoledì 5, ore 11,30: Zenatek S.a.r.l. I sistemi di monitoraggio e tracciamento della merce, nel pomeriggio alle ore 15,30: Passive Refrigeration Solutions I container a Refrigerazione Passiva; giovedì 6, ore 15,00: Cisco Presentazione del corso di formazione Il container reefer e le esigenze della merce, a seguire alle ore 16,00: Ports of Genoa Happy Hour momento conviviale e di networking offerto dalla Shipping Community del Mar Ligure Occidentale; venerdì 7, ore 10,00: PSA Genova Prà I servizi del terminal per i carichi reefer.



## Il Secolo XIX

Genova, Voltri

### Pimkie chiude, dieci commesse perdono il lavoro

*Sfrattato da Max Mara, il marchio francese lascia dopo 24 anni l'azienda aveva proposto alle dipendenti il trasferimento a Spezia*

Francesca Forleo Dieci donne, dieci lavoratrici. Hanno dai 34 ai 47 anni. Tutte avevano un lavoro fisso fino a Natale, chi da 18 anni, nessuna da meno di 8. Tutte, alla vigilia di Natale, hanno saputo che domani perderanno il loro posto fisso - con cui guadagnavano in media 800 euro al mese - e resteranno a casa, senza lavoro. E senza, presumibilmente, la possibilità di trovarne uno nuovo. Succede in via XX Settembre dove, praticamente senza preavviso, tra pochi giorni chiuderà il punto vendita della catena di abbigliamento francese Pimkie, che aveva aperto in quei locali 24 anni fa. «La ragione ufficiale è che la società del marchio Max Mara, proprietaria dei muri, ha dato loro lo sfratto», spiega il responsabile della Filcams Cgil, Giovanni Bucchioni. «Non esiste buonuscita che compensi la perdita del lavoro - prosegue il sindacalista - ma stiamo lavorando per alleviare la misura del licenziamento». UN POSTO A CENTO CHILOMETRI L'azienda aveva proposto alle dipendenti il trasferimento nella sede della Spezia, la più vicina in Liguria ma comunque troppo distante. «Capite che è impensabile, per lavoratrici in regime di part time, fare le pendolari tutti i giorni con la Spezia - spiega Bucchioni le spese di viaggio finirebbero per mangiarsi tutto lo stipendio». Nessuna delle dipendenti pensa di accettare la proposta di essere trasferita a 100 chilometri da casa e ad almeno un'ora di viaggio in macchina o treno. Chi con l'assistenza del sindacato, chi con quella di un legale, stanno cercando di arrivare a una transazione. «La speranza è quella di poter riaprire, ma ancora non sappiamo se accadrà e quando perché la società è in un momento di sofferenza», dice una fonte vicina a Pimkie. Secondo la stessa voce, all'origine dello sfratto esecutivo dal 10 febbraio ci sarebbe la volontà non confermata, per il momento - della stessa Max Mara di occupare lo spazio con un proprio negozio. UFFICIALI GIUDIZIARI IN NEGOZIO Le dipendenti di Pimkie, si scopre, hanno saputo cosa stesse accadendo per caso. «Tra novembre e dicembre abbiamo ricevuto due visite degli ufficiali giudiziari che ci hanno insospettito e poi è arrivata una lettera dalla quale abbiamo scoperto che il contratto d'affitto era in scadenza - racconta una dipendente anonima - abbiamo chiesto cosa stesse succedendo. Subito non si sono sbilanciati ma, poi, a dicembre è arrivata la conferma. La cosa incredibile è che da metà dicembre in avanti non siamo più riuscite a parlare con nessuno. Siamo preoccupate: molte di noi, con più di 40 anni, hanno poche chance, i negozi cercano ragazze giovani». In via Venti chiuderà domani anche il temporary shop di Beba. «È una formula nuova che prevede una turnazione più veloce - commenta la presidente del consorzio di via Venti, Ilaria Natoli - la strada resta commercialmente ambita, quindi ci auguriamo che gli spazi non restino vuoti a lungo e che le lavoratrici di Pimkie possano ricollocarsi». Ha riaperto nei giorni scorsi, per la gioia dei residenti e del consorzio commerciale della Ripa Maris, il De Marini Café nell'omonima piazza De Marini. Con una nuova gestione - quella della cooperativa Proges - e un nuovo nome, "U buteghin da ciassa", il locale ha rinnovato lo spazio ma riprende orari - dal mattino alle 20/21 - e la formula già collaudata dall'ultima gestione. Dalla colazione all'aperitivo - la chiusura è tra le 20 e le 21 - passando per il pranzo con piatti tipici genovesi. Il bar esisteva già negli anni Novanta, in stile marinaro, ed era stato rinnovato sul finire degli





## Il Secolo XIX

Genova, Voltri

---

anni Duemila, quando la gestione fu presa da un gruppo di imprenditrici lituane ed ucraine. Punto di riferimento per le famiglie e per gli uffici della zona, a partire dai dipendenti dell' **Autorità Portuale** di Palazzo San Giorgio, il bar era stato per anni il ritrovo di quadri e dirigenti del maggiore partito del centrosinistra (prima i Ds e poi l' Ulivo) quando aveva la sua sede a palazzo Croce, proprio di fronte al locale. Ma anche i turisti e i visitatori dell' Acquario approdavano spesso e volentieri nel locale dal caratteristico dehors fatto a scafo, con la vela di un' imbarcazione come tenda. Dopo la chiusura, circa un anno e mezzo fa, il dehors fisso aveva finito per diventare un rifugio - di notte e la domenica anche di giorno per gruppi di ubriachi. E dal momento che non veniva più usato né pulito (se non dall' Amiu), con il passar del tempo era addirittura diventato un problema di igiene urbana: i rifiuti lasciati nella notte, erano un piatto ghiotto per i roditori. Decine le segnalazioni di colonie di roditori da parte dei residenti agli uffici del municipio Centro Est che, alla fine, lo aveva fatto rimuovere. I muri del locale sono di proprietà di una piccola fondazione benefica, la Schiavetti, che lo ha affittato alla cooperativa che si muove nell' orbita di Agorà perché offrirà possibilità di inserimento lavorativo alle persone in difficoltà. «Da Onlus a Onlus manteniamo lo scopo sociale della Fondazione Schiavetti spiega il gestore Luca Moro - riapriremo anche il dehors ma senza la struttura fissa, soltanto con i tavolini». Oltre al menù genovese, tra le novità introdotte c' è una selezione vini biologici per l' aperitivo. - F. FOR.

L'analisi La macroarea economica e infrastrutturale con Torino e Milano è l'unica strada virtuosa per la Liguria

## Il futuro è il Nord ovest

di Aldo Lampani Il discettare di "cervelli in fuga" è ormai un po' come parlare del fatto che "non ci sono più le stagioni". Fino all'ultimo decennio del secolo scorso, Genova era ancora una città che parlava di "cervelli in trasferta", di ingegneri, capomastri, capicantiere, operai specializzatissimi che partivano a nugoli verso il Medio oriente per progettare e costruire porti nel deserto, per il mondo a lavorare all'innalzamento ed alla tecnologia di enormi centrali elettriche, collaborare alla preparazione di centrali nucleari, in particolare alla sicurezza degli impianti. Poi i cervelli sono rientrati. La maggior parte sono stati messi a riposo, anche con il dono di anni di contributi, altri messi in ufficio a svolgere altre mansioni meno internazionali. La loro professionalità dapprima inutilizzata e poi accantonata, sprecata e poi buttata via. Ed oggi? Per quanto venga definita "tecnica", per la Lanterna sempre recessione è. E non è che si vedano grandi spiragli per una inversione di tendenza. Infatti la volontà di far crescere l'economia di un territorio la si legge soprattutto negli investimenti in infrastrutture. Meno ve ne sono, meno quel territorio è considerato interessante o strategico per lo sviluppo, proprio e del Paese.

Sarà un caso, ma dal secondo dopoguerra fino al termine del boom economico - il periodo d'oro e mai più ripetuto dell'economia genovese - ogni rilancio di Genova è sempre arrivato da nuove opere infrastrutturali, da strade che aprissero nuove vie d'ingresso ed uscita della città. O che ne migliorassero la mobilità interna. L'ultima grande opera del tipo è stata la "Sopraelevata". Un'opera sostanzialmente rapidissima, per i tempi di realizzazione italiani, un investimento economico importante per l'epoca, ma soprattutto una costruzione utile per tutti e che ha sconvolto l'immagine della città. Era un'altra Genova. E oggi? Dopo decenni di studi, rinvii, inizi, stop e ripartenze, alle spalle di Genova ci sono due grandi opere di fatto o teoricamente in corso. Stradali e ferroviarie. La Gronda e il Terzo Valico. Due storie. Lunghe e tormentate. Sono lì da decenni, assediata da niet o diktat politici. Lo scenario ad oggi tra Torino, Milano e Genova è costituito da centri importanti, sviluppati, industrializzati, economicamente forti, ma abbastanza fermi in una sorta di stagnazione. La macro regione presenta sistemi economici maturi, con aree di complementarietà e di sovrapposizione tali da far ritenere che non allearsi significherebbe rinunciare a creare 2,5 milioni di posti di lavoro in 30 anni. Nel 2003, il livello complessivo di occupati nell'area era sceso al 15% del totale nazionale (10,1% a Milano; 4,9% a Torino) contro il 19,1% del 1971. Aggiungendo i 3 punti di Genova (ora prossimi ai 2) i conti si fanno in fretta. Quindi unione di territori? Milano e Genova, grazie anche al Terzo valico, che si spera continui ad andare avanti, saranno vicinissime. Ma già ora sono più che vicine. Il tutto in attesa che entrino in circolo i benefici di quelle grandi opere pubbliche relative alla viabilità, che la toglieranno da un isolamento da sempre insensato e che la libereranno dai lacci che oggi le impediscono di poter regolare il flusso delle merci e delle persone. La Liguria è una regione d'Italia e d'Europa. Guardare solo al nostro Paese come punto di ripartenza per il rilancio di questo e degli altri territori italiani è insensato. Gli esempi di un unico agglomerato "virtuale" che funzioni esistono già. Sono esempi virtuosi di policentrismo, per esempio, l'area del Randstad olandese, che include Amsterdam, Utrecht, l'Aia





## La Repubblica (ed. Genova)

Genova, Voltri

---

e Rotterdam; il "diamante fiammingo", delimitato da Bruxelles, Gent, Anversa e Lovanio; la Scozia centrale, intorno all' asse Glasgow Edimburgo. Ci sono insomma tutte le condizioni affinché anche la Liguria del mare possa affermare il suo modello di **sistema**, l' unico realmente in grado di competere con i colossi del Nord Europa.

L' intervento

**Il mare tesoro della Liguria**

di Arcangelo Merella\* C ara Repubblica, la lettura dei quotidiani di questi giorni offre spunti interessanti per meglio capire il trend della nostra città. È indubbio che il trend negativo relativo ai tanti indicatori utili a inquadrare la performance di una città costituisce la cifra della nostra regione condizionata, nel bene e nel male, dal capoluogo. L' analisi emersa nel corso del Seminario dei "Venerdì Civici" della scorsa settimana conferma purtroppo la nostra preoccupazione: Genova e la Liguria non crescono, chiudono piccoli e medi esercizi, aumenta la cassa integrazione nelle imprese più grandi, pochissima manifattura, ancora debole l' high tech, pochissime nascite, tanti anziani, alto livello di disoccupazione, infrastrutture carenti e trasporto pubblico di scarsa qualità, scarsa attitudine all' internazionalizzazione. Tutti elementi questi che concorrono a definire l' attrattività di un luogo e quindi a determinare la catalizzazione per nuovi residenti. È interessante al riguardo il rapporto pubblicato lunedì sul Sole 24 ore. Ma non di meno interessante sono le considerazioni di Aldo Lampani su Repubblica non solo perché torna sul tema non risolto dell' autonomia

finanziaria dei porti ma perché senza volerlo, rimanda ad un' immagine che noi liguri dovremmo iniziare a costruirci. Mi spiego. Da sempre riteniamo la Liguria in affanno per la sua marginalità; limite dato dalle condizioni orografiche che limitano lo spazio vitale a una striscia di terra compresa tra le Alpi e il mare. Le relazioni con il resto del Paese sono sempre critiche e il fatto di non riuscire a risolverle da decenni viene imputato allo scarso peso della classe dirigente ligure e genovese in particolare nei confronti di Roma ma anche della vicina Milano. Anche questo è vero: pochi i parlamentari, lontanissimi i tempi della triade Siri-Costa-Taviani, economia e istituzioni quasi colonizzate da "foresti", poco peso al mare e ai suoi enormi benefici. Qui sta il punto: se è vero che la Liguria è piccola e angusta è anche vero che se la immaginiamo non solo come terraferma ma protesa sul mare che le appartiene, la sua dimensione da Lerici ai Balzi Rossi, raggiunge dimensioni ragguardevoli e ribalta l' immagine striminzita di una regione sempre in affanno. Se riusciamo a comprendere questa opportunità ci sarà più facile iniziare a vedere una prospettiva di crescita che trova proprio nel mare l' energia per riuscirci. In questo contesto le considerazioni di Aldo Lampani (che poco aggiungono a quelle più volte fatte da lui stesso e da noi) trovano ampia giustificazione e ulteriore impulso a sostenerle convintamente. È il mare, e le attività che esso consente, la nostra vera industria e quella parte di territorio che non calpestiamo ma che ci appartiene; tolto il mare alla Liguria resta ben poco e quasi nulla sotto il profilo industriale e produttivo. Il mare è in grado di generare ricchezze incredibili: dall' industria nautica alla pesca, dal turismo ai trasporti per finire ai porti e al valore aggiunto della lunga catena logistica, può svilupparsi quella ricchezza che può rendere la Liguria, ricca autonoma e indifferente ai cicli dell' economia industriale che l' ha sempre penalizzata. Ma cogliere questa opportunità significa ragionare su un modello di Regione nuovo e su una nuova

**Autorità**



## La Repubblica (ed. Genova)

Genova, Voltri

---

di **sistema** portuale perché bisogna essere convinti e consapevoli del mercato di riferimento che va oltre la Pianura Padana, valica le Alpi e si affaccia sulla Svizzera e sulla Baviera e richiama l' esigenza di alleanze strategiche tra regioni contermini che occorre coltivare per vincere insieme la sfida competitiva con i porti del Nord. \*esperto di trasporti.

## Danesi annuncia: in arrivo a Genova portacontainer da 20.000 Teu

L'annuncio è, come nel suo stile, telegrafico perché non vuole rivelare troppi dettagli ma la novità è di grande rilevanza per il porto di Genova che si prepara a entrare nell'olimpo dei grandi porti container mondiali. A margine della cerimonia d'inaugurazione del secondo binario ferroviario d'accesso al terminal di Genova Prà, l'amministratore delegato di Psa Italia, Gilberto danesi, a SHIPPING ITALY ha infatti annunciato: Il prossimo anno al terminal Psa Genova Prà arriveranno le portacontainer da 20.000 Teu di capacità. Non posso dire di più, se non che sarà una grande compagnia a portarle. L'indiziata numero, per varie ragioni, è Msc che già opera navi di questa portata in giro per il mondo e molte di queste scalano già in Italia il porto di Gioia Tauro. Per il capoluogo ligure si tratterebbe di un upgrade importante perché entrerebbe nelle rotazioni maggiori delle linee container, quelle servite appunto con le navi di capacità massima. Nel caso specifico del terminal Psa si tratterà di navi impiegate sulle rotte est ovest fra Asia ed Europa, dunque è possibile che Genova, oggi bypassata da alcune rotazioni, venga inserita come scalo aggiuntivo dopo Gioia Tauro. Con l'arrivo di navi di ultima

generazione della classe 20.000 Teu' verrà infranto il precedente primato fatto segnare poco più di due anni fa dalla Msc Istanbul che aveva inaugurato la stagione delle portacontainer con capacità prossima ai 17.000 Teu. Danesi ha anche confermato che pochi giorni fa hanno ottenuto il via libera da Enac a utilizzare ulteriori 400 metri di banchina del terminal senza limitazioni di cono aereo e potranno quindi lavorare su complessivi 1.200 metri di banchina con le gru alte 70 metri. Questo ci consentirà di ospitare in contemporanea tre navi Ultra Large Container Carrier e penso che pochi siano oggi nel Mediterraneo i porti gateway in grado di poterlo fare. Alla domanda se oggi è già reale l'esigenza di ospitare simultaneamente tre navi da 400 metri di lunghezza, il numero uno di Psa in Italia ha risposto: Oggi non succede di frequente ma in prospettiva questo sarà la norma perché le vecchia navi piccole verranno mandate in demolizione e sui servizi principali saranno impiegate solo navi da 14.000 Teu e oltre. Ci prepariamo per il futuro. Non a caso non sarà imminente un nuovo ordine per altre gru di banchina: In primis ha aggiunto procederemo ad abbattere il molo ro-ro, poi metteremo in servizio dalla prossima estate due nuove gru ferroviarie per le quali abbiamo investito circa 8 milioni di euro e, solo dopo, guarderemo cosa fare in termini di nuovo equipment. L'esperto amministratore delegato di Psa Genova Prà ha confermato infine che da aprile sarà in pensione ma ha lasciato intendere che continuerà a collaborare con Psa. Al suo posto, come anticipato da SHIPPING ITALY nelle scorse settimane, viene dato quasi per certa la nomina ad amministratore delegato di Roberto Ferrari, attuale general manager del terminal Sech sempre di Genova. Nicola Capuzzo



## Il Secolo XIX (ed. La Spezia)

La Spezia

### Container e logistica, da Vezzano l' appello «Raddoppiare i collegamenti con Genova»

*Benedetti, titolare di Bgb Repair: «La rete autostradale mostra ora tutti i suoi limiti, occorre potenziare le infrastrutture»*

Marco Toracca VEZZANO LIGURE «Ci occupiamo di riparazione e movimentazione di container. Un lavoro importante, forse poco conosciuto, ma che nella piattaforma logistica dello Spezzino ha un ruolo delicato e preciso». Lo dice Giovanni Battista Benedetti titolare di Bgb Repair, azienda operativa a Vezzano Ligure, che impiega complessivamente otto collaboratori. «Lavoriamo con gli scali della Spezia e Carrara da oltre quindici anni - prosegue - Lo sviluppo del container è stato progressivo e continuo. Ricordo anni fa le navi che trasportavano al massimo 500 o mille contenitori. Oggi arriviamo a 10 mila, una cifra impensabile fino a qualche tempo fa e che fa sviluppare un indotto importante in cui ci inseriamo anche noi». E aggiunge: «La logistica rappresenta per la nostra provincia un ambito molto importante che può avere ancora margini di sviluppo. La mia azienda lavora principalmente con l'agenzia marittima Dario Perioli. Primario luogo di arrivo e partenza dei traffici è l'Africa Settentrionale con Marocco e Algeria in primis». Questi i propositi per il futuro: «Al nostro settore si lega indissolubilmente il nodo infrastrutture e trasporti. La nostra rete autostradale sta mostrando, soprattutto nella regione Liguria, tutti i suoi limiti. Ci sono problemi di manutenzione che stanno venendo fuori ma anche di mancanza di progetti adeguati per il futuro. Il collegamento tra La Spezia e Genova andrebbe raddoppiato ma anche quello per Parma spesso va in carenza di ossigeno. Sono autostrade progettate tanti anni fa quando i volumi di traffico erano diversi e anche le esigenze dei viaggiatori. Nessuno ha mai pensato a potenziarle e adesso i problemi stanno venendo fuori tutti insieme. Per noi operatori della logistica ciò equivale a possibili perdite molto importanti». E conclude: «Lo sviluppo del nostro **porto** rappresenta un motore di sviluppo per l'intera economia provinciale. Credo che questo sia un punto fermo condiviso da tutti e sui cui bisogna lavorare per garantire alla nostra provincia possibilità di miglioramento sia economico sia infrastrutturale. Ripeto servono interventi sul fronte autostradale per riuscire a garantire tempi certi e viaggi sicuri». -



## La Spezia Shunting Railways: è record nel 2019

131.554 carri, 7.800 treni movimentati e score mensile storico nel mese di Ottobre

Giulia Sarti

LA SPEZIA A sei anni dalla sua fondazione, avvenuta nel Novembre 2013 come soggetto unico di manovra ferroviaria, con le attività che prendevano il via nel Gennaio 2014, La Spezia Shunting Railways chiude un ottimo 2019. Nata con una procedura di evidenza pubblica aperta a tutti, che ha permesso a tutti gli stakeholders portuali di partecipare a fare parte del soggetto unico, la società nel breve tempo si è subito andata a configurare come un esempio virtuoso nell'ambito dei servizi di manovra, contribuendo a incrementare il traffico ferroviario che ha raggiunto anche la percentuale del 35%, dato particolarmente significativo a livello nazionale e comunitario. La bontà e la lungimiranza del progetto -scrive la società- ha avuto conferme negli anni successivi laddove LSSR è stata portata ad esempio come modello di convivenza tra il pubblico e privato, modello legittimato successivamente dall'Autorità di regolazione dei trasporti, nella sua delibera 18/2017 che ha istituito il ruolo di Gestore unico del comprensorio ferroviario. Nei suoi anni di esercizio LSSR ha contribuito non poco allo sviluppo delle attività portuali con un trend di crescita costante che ha portato ad un incremento del 21% dei carri movimentati e contemporaneamente ad una riduzione dei tempi della singola manovra di circa il 18%. Il 2019, rispetto al 2018, conferma questa crescita facendo registrare un ulteriore risultato storico e confermando il trend positivo di movimentazioni degli ultimi anni con un +2,3% corrispondente ad una crescita di quasi 200 treni completi in più e una movimentazione totale di carri pari a 131.554 a fronte dei 128.583 dell'anno precedente. Da sottolineare in particolare la performance del mese di Ottobre 2019, durante il quale si è registrato il record storico di movimentazioni mensili pari a 12.851 carri. Oltre a Mercitalia e Oceanogate, imprese ferroviarie da sempre clienti di LSSR, nel 2019 l'ingresso dell'impresa Captrain e nel 2020 l'entrata di Medway, entrambi importanti operatori di nuovi servizi da/per il porto della Spezia. Tali risultati -spiega La Spezia Shunting Railways- sono stati resi possibili da un gruppo di persone giovani ed efficienti, che nelle loro attività di pianificazione e coordinamento, ben conoscendo in un dettaglio operativo spicciolo ma fondamentale, come mettere a regime i naturalmente distonici ritmi e comportamenti di due realtà produttive complanari ma ben diverse, ha realizzato, con saggia progressione annuale, i dati raggiunti nello scorso anno.



## Il Resto del Carlino (ed. Ravenna)

Ravenna

### Nave dalla Cina, precauzioni al porto

*Arriverà domenica al Terminal Sapir. Scatta il protocollo imposto per il Coronavirus, che sta mietendo vittime nel paese asiatico*

È attesa per domenica sera al terminal Sapir San Vitale, una nave cinese che trasporta coils d'acciaio. Alla luce del virus che sta mietendo vittime proprio in Cina e delle chiusure di porti e aeroporti in via precauzionale disposta dal governo di Pechino, la notizia si è diffusa velocemente nel porto di Ravenna ed è scattata la procedura predisposta in questi casi su disposizione del ministero della Salute. La Sapir ha dato comunicazione dell'arrivo della nave all'Ufficio di sanità marittima affinché vengano attivati i protocolli del caso. Il fatto che la nave manchi dalla Cina da ottobre dovrebbe scongiurare anche la più lontana ipotesi di presenza a bordo di marittimi eventualmente contagiati. Altro discorso è se nel lungo viaggio, con diversi scali in altri porti, da ultimo in Turchia, ci sono stati cambi di marittimi e sempre tra personale cinese. Dell'arrivo della nave è stata informata naturalmente anche l'Ausl. Per monitorare la situazione determinatasi con la diffusione del 'Coronavirus', la Regione ha costituito un gruppo di coordinamento e ha inviato una lettera ai direttori generali e sanitari delle Ausl e ai direttori dei Dipartimenti di Sanità pubblica, dove si riportano le informazioni aggiornate ricevute dal ministero e si raccomanda la segnalazione tempestiva degli eventuali casi sospetti. Tra le indicazioni fornite anche quelle di tipo tecnico, che individuano i criteri per la definizione dei casi da segnalare, le modalità di diagnosi e di raccolta dei campioni. Per i viaggiatori che provengono dai territori della Cina coinvolti dall'epidemia, sono disponibili strumenti informativi predisposti dal Ministero della Salute con le indicazioni da seguire. *Io. tazz. © RIPRODUZIONE RISERVATA.*



**IL PROGETTO**

**«L' Hub volano per lo sviluppo»**

Dopo la presentazione in Consiglio comunale dello stato di avanzamento del progetto hub e l' annuncio ufficiale del nuovo terminal container e rinfuse, si infittisce il dibattito politico. «Nella nostra realtà portuale, un nuovo terminal costituisce un volano di sviluppo ulteriore per tutto l' hinterland economico di Ravenna e fonte di ricchezza per la nostra economia» afferma il vice sindaco Eugenio Fusignani. «Tutto senza aprire contenziosi tra settori merceologici perché rafforzare il settore dei container non significa penalizzare quello delle rinfuse di cui il nostro scalo è leader». Per Rudy Gatta e Lorenzo Margotti del Pd: «La fase due del progetto, che prevede l' approfondimento a meno 14,50 in largo Trattaroli e la creazione del nuovo terminal containers e multipurpose consentirà al nostro **porto** di crescere e di rimanere uno scalo di livello internazionale».



DA PIÙ DI 100 ANNI NAVACCHI PRODUCE INFESSI DI ALTA QUALITÀ

**1921 EARLE DICKSON**  
**INVENTA**  
**IL CEROTTO**

www.navacchi.it  
Sanarcangelo Tel: 0541 622 880  
Viserba di Rimini Tel: 0541 738 573  
Cesena Tel: 0547 381 472

## Il Sole 24 Ore

Ravenna

corsa internazionale

### Ravenna ristruttura il porto, via alla gara da 235 milioni

*Già in corsa dieci aziende Rossi: «Competizione vera tra player di grande livello»*

Nataschia Ronchetti - **RAVENNA** Parte la corsa internazionale per aggiudicarsi l'appalto dei lavori di ristrutturazione del **porto** di **Ravenna**, opera da 235 milioni di euro complessivi per consentire allo scalo di accogliere le grandi navi. Già una decina le manifestazioni di interesse a partecipare al bando di gara europeo (la cui scadenza è prevista il 14 febbraio) per l'individuazione del general contractor: provengono non solo dall'Italia ma anche dal resto dell'Europa e dalla Cina. «Il nostro interesse è che ci sia una competizione vera tra player del settore di grande livello», dice il presidente dell'Autorità portuale di **Ravenna** Daniele Rossi. «Come previsto dal bando - prosegue - non valuteremo le offerte solo sulla base del prezzo: la qualità tecnica e la riduzione dei tempi di esecuzione dei lavori avranno un forte rilievo». Via ai lavori Proprio i tempi sono strategici per una città che attende l'apertura dei cantieri da oltre dieci anni: non dovrebbero superare, secondo Rossi, i sei-sette anni, dei quali quattro per l'approfondimento dei fondali fino a 12,5 metri. Si entra così nella fase pre-esecutiva di un intervento considerato non più rinviabile per la competitività di uno scalo che deve vedersela, nel solo Adriatico, con Trieste e Venezia e che continua a crescere nonostante sempre più spesso le navi debbano essere dirottate su altri scali per essere alleggerite prima di entrare nel canale romagnolo. Una fase che va di pari passo con il progetto di fare del **porto** l'hub di riferimento per il distretto delle piastrelle di Sassuolo, che oggi si rivolge a **Ravenna** per l'approvvigionamento dell'80% della materia prima (l'argilla), ma vira su La Spezia per le esportazioni del prodotto finito. La stessa Autorità portuale e Confindustria Modena hanno realizzato uno studio di fattibilità preliminare per verificare, prosegue Rossi, «la possibilità di avvicinare il cluster al nostro **porto**, attraverso un adeguamento del sistema ferroviario per le merci e una razionalizzazione dei costi di trasporto». Per la realizzazione dell'opera, che dovrebbe creare circa 6-7 mila nuovi posti di lavoro secondo le stime dell'Autorità portuale, la tabella di marcia prevede l'assegnazione dell'appalto entro l'inizio dell'estate. Investimenti e occupazione I lavori dovrebbero iniziare in autunno - dopo i tre o quattro mesi necessari per la progettazione esecutiva - generando una pioggia di investimenti e occupazione. Anche perché alcune grandi realtà industriali hanno legato alla ristrutturazione del **porto** consistenti piani di sviluppo: tra questi il gruppo Marcegaglia (200 milioni di investimenti) e Versalis, in orbita Eni (130 milioni). Ora la vera sfida, secondo il sindaco di **Ravenna** Michele De Pascale, è quella di fare di **Ravenna** un protagonista dei container: «E con questo progetto - dice - siamo in grado di offrire servizi e competitività non solo alle imprese della bassa Padana ma anche a quelle del Centro Europa». Dei 235 milioni previsti, 60 arrivano dal Cipe, altri 120 dal mutuo erogato dalla Bei, la banca europea degli investimenti, mentre i restanti sono costituiti da fondi europei e risorse della stessa Autorità Portuale. Oltre all'approfondimento dei fondali, l'intervento comprende l'adeguamento delle banchine e la realizzazione di nuove aree logistiche, su un'area di 200 ettari, con due stazioni ferroviarie per il trasporto merci e un raccordo con la tangenziale di **Ravenna** per il collegamento con la rete autostradale. Nel 2019 il **porto** romagnolo ha movimentato 27,5 milioni di tonnellate di merci, per un totale di 3.200 navi e 6.700 treni. © RIPRODUZIONE RISERVATA.





## Fusignani: «Stop alle conflittualità per rendere il porto competitivo»

**RAVENNA** «Il **porto** di **Ravenna** presenta grandi opportunità legate agli investimenti, tra cui 250 milioni di euro del progetto hub, e alle capacità di ampliamento che altri porti in Italia non possono vantare; ha bisogno di essere rilanciato e diventare più competitivo senza esasperate conflittualità con gli altri scali puntando alla crescita di tutti i settori e ai più alti livelli». Sono parole del vicesindaco Eugenio Fusignani che, all'indomani del consiglio comunale convocato sull'hub portuale, esprime le proprie riflessioni sulle prospettive di sviluppo del **porto** di **Ravenna**. «Il 2019 - continua Fusignani - si è chiuso con una sostanziale tenuta. Ma noi vogliamo crescere. Il progetto dell'hub portuale, che si svilupperà con i lavori di approfondimento dei fondali, il relativo adeguamento delle banchine e la realizzazione del nuovo terminal container in penisola Trataroli, rappresenta la condizione essenziale per fare finalmente di **Ravenna** una realtà maggiormente competitiva con i porti dell'Adriatico e del Tirreno. Il progetto consentirà una crescita di volumi già nella prima fase dei lavori; oggi le navi hanno cambiato rotazione a causa dei limiti di pescaggio che ne riducono sensibilmente la capacità di carico, penalizzando **Ravenna** a favore di altriportiadriatici. Siamo chiamati a decidere se vogliamo garantire un futuro alle nuove generazioni, ai nostri figli. Il **porto** avanza se vi è una mentalità diffusa di unire le forze, anche in consiglio comunale».

**TRUFFA SULL'ASSISTENZA**  
**Turni da 72 ore e Oss assunti in nero**  
**Maxi sanzione alla casa di riposo**  
Inchiesta in una struttura di Savio. Due operatori percepivano reddito di cittadinanza e disoccupazione

**LA MONTAGNA**  
**Chiusura dei sentieri**  
**Chiusura dei sentieri**  
**Chiusura dei sentieri**

**Bene i nuovi dirigenti del verde**  
**Ma Ancisi critica le procedure**

**Fusignani: «Stop alle conflittualità per rendere il porto competitivo»**

## Hub portuale, il sindaco: "Quella dei container è una sfida che va giocata". Ma l'opposizione è critica

*Ravenna deve giocare la partita dei container. Ne è convinto De Pascale: "Dobbiamo alzare il livello delle ambizioni senza fare sogni non fondati sulla realtà. Ravenna ha tutte le caratteristiche per essere un hub portuale importante"*

"È indispensabile da un lato avere una profondità adeguata dei fondali, dall'altro terminal in posizione che consentano ragionevole movimentazione delle navi". Daniele Rossi, presidente dell' **Autorità di sistema portuale** del mare Adriatico centro settentrionale, ricostruisce storia e prospettiva del progetto di hub **portuale** nel Consiglio comunale di Ravenna dedicato di martedì pomeriggio, come da richiesta dell'opposizione, con l'esclusione della Pigna. E lo fa difendendo il Candiano anche dal punto dei visti dei numeri: "Il porto sta morendo? Negli ultimi 10 anni - ribatte - sta crescendo in maniera significativa. Se c'è poi crisi economica profonda a livello mondiale, non può fare i miracoli". Comunque "anche quest'anno chiude con 27 milioni di tonnellate di merce movimentate, oltre 1.700 treni e 3.200 navi". Insomma, Rossi vorrebbe un "relativo ottimismo, piuttosto che un nefasto pessimismo". Anche perché "siamo in una fase positiva del percorso". Nei confronti del bando di gara pubblicato lo scorso 21 novembre e in scadenza il prossimo 14 febbraio, "c'è un notevole interesse sul mercato e siamo fiduciosi di ricevere a breve offerte in quantità sufficiente per una sana competizione". Si entra così nella prima fase di lavori approvati dal Cipe, per l'approfondimento dei fondali fino a 12,50 metri, con 4.7 milioni di metri cubi da scavare, di cui 1,3 di classe A; l'adeguamento di 5,5 chilometri di banchine esistenti, da 11,5 a 14,5 metri. Un intervento in corso al quale se ne aggiungerà un secondo, fuori progetto hub, su sei banchine da ricostruire con 60 milioni di euro, di cui 44 dal Fondo infrastrutture e 16 propri. Si è "in attesa" dell'ok del ministero dei Trasporti, con "tempi relativamente brevi". In gara anche un chilometro di nuove banchine in penisola Trattaroli; l'urbanizzazione delle aree per nuove piattaforme logistiche per 200 ettari circa; il nuovo terminal, "benedetto" anche da Sapir e in Aula dal presidente della società misto pubblico-privata Riccardo Sabadini. L'importo dei lavori è di 235 milioni di euro: 42 per i dragaggi, 36 per la movimentazione dei materiali, 117 per gli interventi strutturali, 21 di acquisizione delle aree. Di questi 60 vengono dal Cipe, 120 dal mutuo Bei, "qualcosa meno" di 37 da fondi europei e 18 dalle casse dell'Ap. Rossi ribadisce anche il cronoprogramma: entro giugno assegnazione dell'appalto al general contractor e nell'estate progettazione esecutiva; dopo tre-quattro mesi via ai cantieri e ai dragaggi. "Vedremo con le offerte cosa ci diranno i contrattisti", aggiunge. La fase di escavo fino a 12,5 metri sarà completata in cinque-sei anni. I lavori ultimati in ulteriori due-tre anni, per un massimo di otto. A parte "possibili ottimizzazioni", anche dall'acquisizione di due casse di colmata che farebbe risparmiare 18 mesi. Con il progetto hub si prevede una pioggia di investimenti, occupazione e ripresa economica. Nelle aree logistica 1 e 2 almeno 50 milioni di euro, inoltre "Marcegaglia ha legato alla ristrutturazione del porto investimenti per oltre 200 milioni di euro; Versalis ha un piano da 130 milioni; Bunge ha in fase di completamento un investimento di oltre 80 milioni. Pir e Edison per il deposito Gnl, che "darà un vantaggio competitivo non indifferente". Una vera "svolta" rappresenta poi il "terminal multipurpose" in penisola Trattaroli svolta per uno "sviluppo importante della movimentazione", mentre "l'attuale terminal non è compatibile". La prospettiva, precisa, è "di medio lungo periodo", ma serve un'area per "ricevere navi di dimensioni completamente diversi, quelle da 1.500-2.000 teus non saranno più competitive". Penisola Trattaroli, "ultimati dragaggi e **sistema** ferroviario sarà

**RAVENNA TODAY** Cronaca

**Hub portuale, il sindaco: "Quella dei container è una sfida che va giocata". Ma l'opposizione è critica**

Ravenna deve giocare la partita dei container. Ne è convinto De Pascale: "Dobbiamo alzare il livello delle ambizioni senza fare sogni non fondati sulla realtà. Ravenna ha tutte le caratteristiche per essere un hub portuale importante"

**I più letti di oggi**

- 1. **Trasporti: la linea ginevrina di paga lo 0,50**, scatta il ferroviario nel gennaio
- 2. **Trasporti: nella notte, un aereo scende in un'ora** a Bologna di notte
- 3. **Milano: il cronoprogramma di lavoro**, non siamo ancora in un'ora di lavoro
- 4. **Trasporti: un portuale piano di lavoro** in un'ora di lavoro. L'area di lavoro è in un'ora di lavoro

una location formidabile". Garantendo una "più importante diversificazione merceologica" e "grande attenzione ai container". E in prospettiva il progetto

---



## Ravenna Today

### Ravenna

---

della Via della seta. La seconda fase dei lavori, ancora sottoposta a osservazioni e confronto, riguarda il sogno dei fondali a 14,50 metri, "con escavo di circa sette-otto milioni di metri cubi di materiale, di cui oltre cinque di classe A, riutilizzabili per il ripascimento delle coste". Gli altri con impianto di trattamento fanghi da realizzare: per trattare circa 500.000 metri cubi all'anno per i primi quattro-cinque e per i successivi 20 anni 250.000 per la manutenzione ordinaria. La durata prevista di escavo è quattro-cinque anni per escavo. Anche Sabadini di Sapir sottolinea la "profonda convinzione della bontà del progetto per il nuovo terminal multipurpose". Il porto di Ravenna è di prima classe per lo Stato, ha rilevanza economica internazionale. E ha bisogno di "un più robusto traffico di container" e di una "zona logistica speciale quale fattore di competitività estremamente importante". Al via in Aula il dibattito, in attesa poi delle repliche finali. L'opposizione però non risparmia critiche. "Può una rana gonfiarsi fino a diventare un bue?", si affida a una metafora Alvaro Ancisi di Lista per Ravenna, primo firmatario della richiesta di Consiglio comunale straordinario. Per il civico non c'è "nessun entusiasmo per la pubblicazione del bando di gara a 13 anni dai precedenti scavi e a 12 dal Piano regolatore portuale". Il porto nemmeno "sembra potere aspirare a essere hub container", d'altronde anche adesso l'attività in banchina è "in profonda crisi", come testimonia, spiega, l'ordinanza della Capitaneria che vieta l'accesso alle navi con pescaggio superiore a 9,45 metri. Insomma, il progetto punta in sei anni a movimentare 500.000 container, ma senza "imprenditoria privata l'obiettivo non è raggiungibile. Tocca scavare per anni per poi ricominciare perché il canale con la piallassa e le mareggiate avrà sempre bisogno di continue manutenzioni con costi insostenibili", conclude Ancisi. Perplexità anche da parte di Massimo Manzoli di Ravenna in Comune, sul qualche migliaio di posti di lavoro annunciati ("quando arriveranno?", chiede), e sull'aggiornamento ai cambiamenti climatici dell'opera, dato che per Ravenna le previsioni prevedono problemi per le aree interne la costa in caso di maree e tempeste. La consigliera della Lega Rosanna Biondi rimarca che "tra 10 anni il lavoro fatto potrebbe essere insufficiente". Inoltre "le fondazioni sono fatte per andare fino a 12,50 metri, per andare a 14,50 vanno rifatte". Emanuele Panizza del Gruppo misto si chiede invece "come verrà monitorato il fondale di tutte le banchine", mentre il collega Marco Maiolini sottolinea l'importanza di "approfondire qualcosa e di lavorare da subito" all'impianto di trattamento dei sedimenti. Il nuovo terminal container è una "condizione essenziale per fare di Ravenna una realtà competitiva". Dunque la "scommessa sui container è fondamentale per lo sviluppo del territorio". Ma occorre "fare squadra e massa critica", incita il vicesindaco Eugenio Fusignani, perché il sistema della mobilità è "cruciale". Lorenzo Margotti del Partito democratico mette in luce che "questa impresa non è vana, serve però un importante cambio di passo con Anas e Rfi". Il vicino di scranno Rudy Gatta rimarca il rischio con certe affermazioni della minoranza di colpire la comunità portuale, "se ne parla come di una squadra di calcio". Infine per Chiara Francesconi del Partito repubblicano il progetto è "fondamentale per il territorio", ma sul risanamento della piallassa Piomboni "c'è un rallentamento, compreso l'argine di servizio al porto da 10 ettari"; mentre Daniele Perini di Ama Ravenna è convinto che "da questo grande progetto ci saranno risultati enormi". Ravenna deve giocare la partita dei container. Ne è convinto il sindaco Michele De Pascale: "Uno degli elementi portanti" del progetto hub, sottolinea, è stato "il senso di responsabilità e di coesione di quest'Aula. Ha avuto un consenso molto largo sul fatto che dovesse andare avanti". Certo, aggiunge il primo cittadino, "non c'è la certezza dei risultati quando si parte per una sfida". Dipende anche da cosa faranno le città portuali vicine, da Venezia a Trieste fino a Koper, se l'Est diventerà un luogo dove vendere prodotti finiti. La partita dell'Oriente ha però, rimarca, "grandissime possibilità di sviluppo", e "con questo progetto siamo in grado di offrire competitività e servizi non solo alle imprese della bassa Padana, anche del centro Europa". Dunque la "sfida è diventare protagonista dei container", come farebbero anche Venezia, Trieste e La Spezia. Invece, conclude, "sembra che lavoriamo per castrare le nostre ambizioni, non guardiamo troppo in piccolo - invita - dobbiamo alzare il livello delle ambizioni senza fare sogni non fondati sulla realtà". Ravenna ha "tutte le

caratteristiche per essere un hub **portuale** importante", senza dimenticare che "in Italia ci sono troppi porti". Per cui "non facciamoci raccontare che dobbiamo puntare alla serie B. Senza serie A si finisce negli amatori". (fonte Dire)

---



# Fusignani: "Porto di Ravenna più competitivo evitando le conflittualità"

"Il **porto** di **Ravenna** presenta grandi opportunità legate agli investimenti, tra cui 250 milioni di euro del progetto hub, e alle capacità di ampliamento che altri porti in Italia non possono vantare; ha bisogno di essere rilanciato e diventare più competitivo senza esasperate conflittualità con gli altri scali e puntando alla crescita di tutti i settori e ai più alti livelli". Sono parole del vicesindaco Eugenio Fusignani che, all' indomani del consiglio comunale convocato sull' hub portuale, esprime le proprie riflessioni sulle prospettive di sviluppo del **porto** di **Ravenna**. "Il 2019 - continua Fusignani - si è chiuso con una sostanziale tenuta. Ma se la tenuta da un lato è positiva dall' altra è una mancata crescita. Noi vogliamo crescere. Così anche i contenitori che con circa 220.000 teus movimentati sono sostanzialmente in linea con il risultato dell' anno precedente. Il progetto dell' hub portuale, che si svilupperà con i lavori di approfondimento dei fondali, il relativo adeguamento delle banchine e la realizzazione del nuovo terminal container in penisola Trattaroli, rappresenta la condizione essenziale per fare finalmente di **Ravenna** una realtà maggiormente competitiva con i porti dell' Adriatico e del Tirreno. Il progetto consentirà una crescita di volumi già nella prima fase dei lavori; oggi le navi hanno cambiato rotazione a causa dei limiti di pescaggio che ne riducono sensibilmente la capacità di carico, penalizzando **Ravenna** a favore di altri porti adriatici. Le navi, infatti, sempre più spesso devono essere dirottate presso tali scali per essere alleggerite prima di poter entrare nel nostro canale, con evidente perdita di competitività e appeal. Ovvio che senza l' approfondimento non faranno più scalo nel nostro **porto**. Siamo chiamati a decidere se vogliamo garantire un futuro alle nuove generazioni, ai nostri figli, e, sotto l' aspetto occupazionale, è noto che la ricaduta del traffico container abbia un' incidenza di almeno 4 volte superiore a quella di qualsiasi altra merceologia. Possiamo infatti facilmente comprendere che il settore container sviluppa una serie di attività e un ciclo di lavorazione sul singolo pezzo in cui vengono coinvolte rispettivamente maestranze, oltre che dei terminal marittimi, anche dei servizi tecnico-nautici (piloti, rimorchiatori ed ormeggiatori), della compagnia portuale, gli spedizionieri marittimi e doganali, le agenzie marittime, le società di autotrasporto, le aziende che gestiscono il traffico ferroviario, società di servizi, nonché di riempimento e svuotamento dei container, officine di riparazione. Nella nostra realtà portuale, un nuovo terminal costituisce un volano di sviluppo ulteriore per tutto l' hinterland economico di **Ravenna** e fonte di ricchezza per la nostra economia. Tutto senza aprire contenziosi tra settori merceologici perché rafforzare il settore dei container non significa penalizzare quello delle rinfuse di cui il nostro scalo è leader. C' è crescita solo se si cresce in tutto oppure non è crescita. E si cresce solo se si alza l' asticella delle prospettive, come il progetto fa. Perché il gioco comporta l' esserci alle condizioni massime oppure il rischio non è quello di crescere poco, ma di sparire dalla competizione. Se consideriamo gli impegni che il bando "nuovo hub" contiene a partire dall' escavo per portare i fondali a -12,50, senza abbandonare i -14,50 metri come risultato finale, pensare nel medio periodo (5-8 anni) di raddoppiare la movimentazione per raggiungere i 500.000 teus, non è quindi sognare bensì raggiungere quella dimensione di scalo rivolta ai container che può competere su un mercato già oggi difficile. Naturalmente tutto il sistema infrastrutturale dei collegamenti stradali e ferroviari necessita di opere importanti che agevolino il trasporto verso il nord Europa e tutta l' Italia. A conclusione di queste valutazioni, è bene sottolineare che il **porto** avanza se vi è una mentalità diffusa di unire le forze, anche in consiglio comunale, e di valorizzare le specificità affinché le diverse





## Ravenna24Ore.it

Ravenna

---

opportunità di business concorrano tutte al successo e alla ricchezza del nostro territorio".

## Il consiglio comunale di Ravenna si è riunito per parlare di Hub Portuale

Nella seduta di ieri, martedì 28 gennaio , (per chi volesse vederla <http://bit.ly/archivio-sedute-cc> ) il consiglio comunale di Ravenna si è riunito su richiesta di convocazione avanzata dai consiglieri Alvaro Ancisi (Lista per Ravenna), Massimo Manzoli (Ravenna in Comune), Learco Vittorio Tavoni (Lega), Rosanna Biondi (Lega), Alberto Ancarani (Forza Italia), Gianfilippo Nicola Rolando (Lega), Marco Maiolini (Gruppo misto), per trattare il tema 'Il progetto Ravenna port hub avviato alla gara di appalto'. La seduta ha visto gli interventi di Daniele Rossi, presidente dell' **Autorità** di **sistema portuale** del mare Adriatico centro settentrionale e di Riccardo Sabadini, presidente di Sapir. Nella discussione sono intervenuti: Alvaro Ancisi (Lista per Ravenna), il vicesindaco Eugenio Fusignani, Massimo Manzoli (Ravenna in Comune), Rosanna Biondi (Lega), Lorenzo Margotti (Pd), Emanuele Panizza (Gruppo misto), Chiara Francesconi (PRI), Marco Maiolini (Gruppo misto), Daniele Perini (Ama Ravenna), Rudy Gatta (Pd), il sindaco Michele de Pascale. Gli interventi di Lorenzo Margotti e Rudy Gatta (PD) 'Auspichiamo che la fase uno del progetto hub **portuale** - afferma Lorenzo Margotti - con i fondali a

12,50 metri venga realizzata nei tempi previsti con il consolidamento delle banchine a 14,50 metri. Nel dibattito in Consiglio Comunale abbiamo inoltre ribadito l' importanza di chiudere quanto prima l' accordo per un progetto di manutenzione ordinaria continuativa dei fondali. La fase due del progetto - aggiunge Margotti - che prevede l' approfondimento a meno 14,50 in largo Trattaroli e la creazione del nuovo terminal containers e multipurpose consentirà al nostro porto di crescere e di rimanere uno scalo di livello internazionale. Sappiamo bene che nei prossimi anni assisteremo ad una razionalizzazione dei porti nel nostro Paese e noi vogliamo che Ravenna confermi e rafforzi il suo ruolo come unico scalo a livello nazionale che può offrire aree significative per la logistica e in grado di servire non solo l' industria della nostra regione ma tutto il nord est affermando sempre di più la sua vocazione internazionale. Siamo l' unico porto in Adriatico che ha queste potenzialità di crescita e le dobbiamo sfruttare al meglio per creare nuovi posti di lavoro nei prossimi anni. Noi non ci stiamo a retrocedere, giochiamo per scalare la classifica della serie A.' 'Voglio aggiungere - ha detto il consigliere PD Rudy Gatta - che c' è una frase in particolare che non ho apprezzato nel documento che ci è stato sottoposto oggi. Quella che dice: 'il porto di Ravenna non sembra, per propria struttura genetica e condizione geografico/economica, poter aspirare ad essere un porto hub dei container'. Con queste parole l' opposizione, cercando di colpire una parte politica con il pretesto dei container, invece danneggia la reputazione di tutta l' economia dell' indotto generato dallo sviluppo del traffico dei container che è fatto di portuali, facchini, camionisti, agenti marittimi, spedizionieri, servizi tecnico nautici, etc. Queste parole rischiano di nuocere alla nostra reputazione nazionale e internazionale e la credibilità che abbiamo rispetto agli stakeholder , agli investimenti e a tutta la comunità **portuale** e minacciano il clima di fiducia verso lo sviluppo di cui invece questo prezioso ambito lavorativo deve godere. Al contrario la nostra città fortunatamente ripone grande fiducia e lavora con costanza a tutti i livelli per sviluppare un comparto così importante che ha una grande capacità propulsiva di mantenere innanzitutto gli occupati attuali e di riuscire a generare nuova e buona occupazione. Il tempo delle chiacchiere è finito, ora tutti al lavoro'.





## Il vicesindaco Fusignani: 'Il nostro porto ha grandi opportunità per essere più competitivo evitando le conflittualità e con l'impegno di tutti'

Il **porto** di **Ravenna** presenta grandi opportunità legate agli investimenti, tra cui 250 milioni di euro del progetto hub, e alle capacità di ampliamento che altri porti in Italia non possono vantare; ha bisogno di essere rilanciato e diventare più competitivo senza esasperate conflittualità con gli altri scali e puntando alla crescita di tutti i settori e ai più alti livelli'. Sono parole del vicesindaco Eugenio Fusignani che, all'indomani del consiglio comunale convocato sull'hub portuale, esprime le proprie riflessioni sulle prospettive di sviluppo del **porto** di **Ravenna**. 'Il 2019 - continua Fusignani - si è chiuso con una sostanziale tenuta. Ma se la tenuta da un lato è positiva dall'altra è una mancata crescita. Noi vogliamo crescere. Così anche i contenitori che con circa 220.000 teus movimentati sono sostanzialmente in linea con il risultato dell'anno precedente. Il progetto dell'hub portuale, che si svilupperà con i lavori di approfondimento dei fondali, il relativo adeguamento delle banchine e la realizzazione del nuovo terminal container in penisola Trattaroli, rappresenta la condizione essenziale per fare finalmente di **Ravenna** una realtà maggiormente competitiva con i porti dell'Adriatico e del Tirreno. Il progetto consentirà una crescita di volumi già nella prima fase dei lavori; oggi le navi hanno cambiato rotazione a causa dei limiti di pescaggio che ne riducono sensibilmente la capacità di carico, penalizzando **Ravenna** a favore di altri porti adriatici". "Le navi, infatti, sempre più spesso devono essere dirottate presso tali scali per essere alleggerite prima di poter entrare nel nostro canale, con evidente perdita di competitività e appeal. Ovvio che senza l'approfondimento non faranno più scalo nel nostro **porto**. Siamo chiamati a decidere se vogliamo garantire un futuro alle nuove generazioni, ai nostri figli, e, sotto l'aspetto occupazionale, è noto che la ricaduta del traffico container abbia un'incidenza di almeno 4 volte superiore a quella di qualsiasi altra merceologia". "Possiamo infatti facilmente comprendere che il settore container sviluppa una serie di attività e un ciclo di lavorazione sul singolo pezzo in cui vengono coinvolte rispettivamente maestranze, oltre che dei terminal marittimi, anche dei servizi tecnico-nautici (pilotti, rimorchiatori ed ormeggiatori), della compagnia portuale, gli spedizionieri marittimi e doganali, le agenzie marittime, le società di autotrasporto, le aziende che gestiscono il traffico ferroviario, società di servizi, nonché di riempimento e svuotamento dei container, officine di riparazione". "Nella nostra realtà portuale, un nuovo terminal costituisce un volano di sviluppo ulteriore per tutto l' hinterland economico di **Ravenna** e fonte di ricchezza per la nostra economia. Tutto senza aprire contenziosi tra settori merceologici perché rafforzare il settore dei container non significa penalizzare quello delle rinfuse di cui il nostro scalo è leader. C'è crescita solo se si cresce in tutto oppure non è crescita. E si cresce solo se si alza l'asticella delle prospettive, come il progetto fa. Perché il gioco comporta l'esserci alle condizioni massime oppure il rischio non è quello di crescere poco, ma di sparire dalla competizione. Se consideriamo gli impegni che il bando "nuovo hub" contiene a partire dall'escavo per portare i fondali a -12,50, senza abbandonare i -14,50 metri come risultato finale, pensare nel medio periodo (5-8 anni) di raddoppiare la movimentazione per raggiungere i 500.000 teus, non è quindi sognare bensì raggiungere quella dimensione di scalo rivolta ai container che può competere su un mercato già oggi difficile. Naturalmente tutto il sistema infrastrutturale dei collegamenti stradali e ferroviari necessita di opere importanti che agevolino il trasporto verso il nord Europa e tutta l'Italia. A conclusione di queste valutazioni, è bene sottolineare che il **porto** avanza se vi è una mentalità diffusa di unire





di business concorrano tutte al successo e alla ricchezza del nostro territorio'.

## Quasi 3 milioni all' Autorità portuale toscana

Assegnate risorse per spese correnti, manutenzione e investimenti Riceviamo e pubblichiamo da Agenzia Toscana Notizie. Assegnate all' **Autorità portuale** regionale le risorse necessarie per le spese correnti per l' anno 2020 e gli investimenti da portare avanti nelle prossime annualità. La Giunta regionale toscana ha infatti approvato nel corso della sua ultima seduta una delibera, proposta dall' Assessore regionale alle infrastrutture Vincenzo Ceccarelli, che destina all' **Autorità** oltre due milioni di euro per le spese di gestione proprie, dei quattro Porti cui presiede, Viareggio, Isola del Giglio, Porto Santo Stefano, Marina di Campo, e del Canale Burlamacca, oltre a 970.000,00 destinati ad investimenti da portare avanti tra il 2020 e il 2022. In particolare sono stati assegnati: - 850.000,00 per le spese correnti dei quattro porti principali commerciali toscani, per Viareggio 620.000,00, per Porto Santo Stefano 130.000,00, per l' Isola del Giglio 50.000,00 e per Marina di Campo altri 50.000,00; - 927.000,00 per le spese di funzionamento ordinario dell' **Autorità** stessa; - 385.000,00 per la manutenzione ordinaria e la gestione delle funzioni amministrative del Canale Burlamacca. Inoltre, sono stati destinati agli investimenti in programma altri 970.000,00, buona parte dei quali servirà per potenziare e riqualificare in particolare il Porto di Viareggio, 250.000,00 per la progettazione definitiva del nuovo sabbiodotto nel 2020; 120.000,00 per opere complementari della banchina commerciale nel 2021; 400.000,00 per lavori di escavo all' imboccatura del porto nel 2022, mentre con 200.000,00 si provvederà alla manutenzione straordinaria di tutti i Porti di competenza. Ha spiegato l' Assessore Ceccarelli: Siamo soddisfatti del lavoro portato avanti dall' **Autorità portuale** regionale, sia nella gestione ordinaria che per quanto riguarda la riqualificazione ed il potenziamento dei Porti commerciali regionali e del Canale Burlamacca. Le risorse assegnate quest' anno per gli investimenti andranno in particolare a favore del Porto di Viareggio, che ha evidenti peculiarità rispetto agli altri tre porti gestiti dall' **Autorità**, e serviranno soprattutto di dare operatività alla banchina commerciale recentemente terminata e collaudata e per rendere effettivamente possibili attività a lungo programmate come la crocieristica di piccolo / medio cabotaggio e di charter nautico. Naturalmente questo non significa dimenticare gli altri porti, dove lavori importanti sono in corso o sono già stati realizzati nelle annualità precedenti: al Giglio, ad esempio, si procederà quest' anno con il secondo lotto per il completamento della riqualificazione della pavimentazione delle banchine; a Porto Santo Stefano saranno eseguiti lavori per 100.000,00 per l' illuminazione del molo Garibaldi, recentemente concluso, oltre a terminare la riqualificazione della pavimentazione, al momento in corso; infine per Marina di Campo sono in corso i lavori per circa 600.000,00 per il rifiorimento della diga foranea.



## Tre milioni all'Autorità portuale toscana

*Risorse per spese correnti, manutenzione e investimenti*

Massimo Belli

FIRENZE Assegnate all' Autorità portuale regionale le risorse necessarie per le spese correnti per l'anno 2020 e gli investimenti da portare avanti nelle prossime annualità. La Giunta regionale toscana ha infatti approvato nella sua ultima seduta una delibera, proposta dall'assessore alle Infrastrutture Vincenzo Ceccarelli, che destina all'Autorità oltre due milioni di euro per le spese di gestione proprie, dei quattro porti cui presiede (Viareggio, Isola del Giglio, Porto Santo Stefano, Marina di Campo) e del Canale Burlamacca, oltre a 970.000 euro destinati ad investimenti da portare avanti tra il 2020 e il 2022. In particolare sono assegnati: 850.000 euro per le spese correnti dei quattro porti principali (a Viareggio 620.000 euro, a Porto Santo Stefano 130.000, per l'Isola del Giglio 50.000 e per Marina di Campo altri 50.000 euro); 927mila per le spese di funzionamento ordinario dell'Autorità stessa ed infine, 385.000 per la manutenzione ordinaria e la gestione delle funzioni amministrative del Canale Burlamacca. Destinati poi agli investimenti in programma altri 970 mila euro, buona parte dei quali servirà per potenziare e riqualificare in particolare il Porto di Viareggio (250.000 per la progettazione definitiva del nuovo sabbiodotto nel 2020; 120.000 per opere complementari della banchina commerciale nel 2021; 400.000 per lavori di escavo all'imboccatura del porto nel 2022), mentre con 200.000 euro si provvederà alla manutenzione straordinaria di tutti i porti di competenza. Assessore alle Infrastrutture Vincenzo Ceccarelli Siamo soddisfatti ha spiegato l'assessore Ceccarelli del lavoro portato avanti dall' Autorità portuale regionale, sia nella gestione ordinaria che per quanto riguarda la riqualificazione ed il potenziamento dei porti commerciali regionali e del Canale Burlamacca. Le risorse assegnate quest'anno per gli investimenti andranno in particolare a favore del porto di Viareggio, che ha evidenti peculiarità rispetto agli altri tre porti gestiti dall'Autorità, e serviranno soprattutto di dare operatività alla banchina commerciale recentemente terminata e collaudata e per rendere effettivamente possibili attività a lungo programmate come la crocieristica di piccolo/medio cabotaggio e di charter nautico. Naturalmente questo non significa dimenticare gli altri porti, dove lavori importanti sono in corso o sono già stati realizzati nelle annualità precedenti: al Giglio, ad esempio, si procederà quest'anno con il secondo lotto per il completamento della riqualificazione della pavimentazione delle banchine; a Porto Santo Stefano saranno eseguiti lavori per 100.000 euro per l'illuminazione del molo Garibaldi, recentemente concluso, oltre a terminare la riqualificazione della pavimentazione, al momento in corso; infine per Marina di Campo sono in corso i lavori per circa 600.000 euro per il rifiorimento della diga foranea, ha concluso l'assessore.



# Il Nautilus

Livorno

## Livorno presenta la sua Catena Logistica del freddo

Anche quest' anno l' Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale parteciperà al Fruit Logistica, la la fiera che riunirà a Berlino i protagonisti del settore del commercio internazionale di prodotti freschi ortofrutticoli. In occasione dell' evento, che avrà luogo dal 5 al 7 febbraio prossimo, l' AdSP, in collaborazione con il Terminal 'Darsena Toscana-GIP Group', l' Interporto 'A. Vespucci' e il 'Livorno Reefer Terminal', organizzerà giovedì 6 febbraio, alle ore 11.00, presso il proprio stand (Hall 25-Stand A-01) la presentazione della 'Livorno Cold Chain', la filiera logistica legata alle attività di trasporto, movimentazione e distribuzione dei prodotti agroalimentari refrigerati che transitano dal porto di Livorno. «Livorno Cold Chain non è una società, né un vero brand commerciale, ma un' idea di lavoro che vogliamo introdurre» ha dichiarato Massimiliano Cozzani, marketing director del Gruppo Investimenti Portuali. «La collaborazione quotidiana tra le parti esiste già, e contiamo che questa iniziativa consenta di creare la possibilità di gestire nuove soluzioni con pochi passaggi interni alle aziende. L' Autorità di Sistema ha fatto in modo che il Port Community System fosse efficiente (e gratuito) e siamo certi che saprà garantire ulteriore efficienza di sistema nel futuro». Alla fiera sono attesi più di di 3.200 espositori e oltre 78.000 visitatori che parteciperanno all' evento per allacciare nuovi rapporti nel settore commerciale del fresco, contando sulla possibilità di visionare una panoramica completa su tutte le ultime innovazioni, sui prodotti e servizi ad ogni livello della catena globale della fornitura.



Livorno Cold Chain alla Fruit Logistica 2020

GAM EDITORI

30 gennaio 2020 - Anche quest' anno l' Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale parteciperà al Fruit Logistica, la fiera che riunirà a Berlino i protagonisti del settore del commercio internazionale di prodotti freschi ortofrutticoli. In occasione dell' evento, che avrà luogo dal 5 al 7 febbraio prossimo, l' AdSP, in collaborazione con il Terminal "Darsena Toscana-GIP Group", l' Interporto "A. Vespucci" e il "Livorno Reefer Terminal", organizzerà giovedì 6 febbraio, alle ore 11.00, presso il proprio stand (Hall 25-Stand A-01), la presentazione della "Livorno Cold Chain", la filiera logistica legata alle attività di trasporto, movimentazione e distribuzione dei prodotti agroalimentari refrigerati che transitano dal porto di Livorno. «Livorno Cold Chain non è una società, né un vero brand commerciale, ma un' idea di lavoro che vogliamo introdurre» ha dichiarato Massimiliano Cozzani, marketing director del Gruppo Investimenti Portuali. «La collaborazione quotidiana tra le parti esiste già, e contiamo che questa iniziativa consenta di creare la possibilità di gestire nuove soluzioni con pochi passaggi interni alle aziende. L' Autorità di Sistema ha fatto in modo che il Port Community System fosse efficiente (e gratuito) e siamo certi che saprà garantire ulteriore efficienza di sistema nel futuro». Alla fiera sono attesi più di di 3.200 espositori e oltre 78.000 visitatori che parteciperanno all' evento per allacciare nuovi rapporti nel settore commerciale del fresco e per avere una panoramica completa di tutte le ultime innovazioni sui prodotti e servizi.



## Raugei: Livorno Reefer Terminal, dalla cessione dell' immobile il consolidamento economico /INTERVISTA

LUCIA NAPPI

29 Jan, 2020 **LIVORNO** - " **Livorno** quest' anno al Fruit Logistica di Berlino" - dal 5 al 7 febbraio, ' si presenta come un polo sulla conservazione, consegna delle merci refrigerate. Un passo in avanti di qualità rispetto ad altre fiere, dove eravamo sempre presenti, ma non con uno stand specifico '. A parlare è Enzo Raugei presidente di Reefer Terminal , controllata del Gruppo CPL Compagnia Portuale di **Livorno** , Terminal dedicato al traffico della frutta e situato sulle banchine del canale industriale. 'In passato eravamo presenti a Berlino come TDT e Cilp ,"- continua Raugei - "è una fiera che genera investimenti, un biglietto da visita importante per **Livorno** '. Quest' anno quindi la filiera logistica legata alle attività di trasporto, movimentazione e distribuzione dei prodotti agroalimentari refrigerati del **porto** di **Livorno** si è riunita nella Cold Chain che a Berlino avrà quindi il proprio stand (Hall 25-Stand A-01 ) dove saranno presenti: l' Autorità di Sistema Portuale in collaborazione con il Terminal 'Darsena Toscana-GIP Group ', l' Interporto 'A. Vespucci' e il '**Livorno** Reefer Terminal '. E dove giovedì 6 febbraio , alle ore 11.00 , verrà fatta la presentazione delle attività della Cold Chain livornese, spiega Raugei: ' verranno invitati tutti gli operatori del settore, e ciascuno dei rappresentanti si presenterà rispetto a questa iniziativa' . Quali le novità in vetrina a Berlino? ' Reefer si presenta con anni di attività consolidata, è stato ripreso il rapporto con Belmonte, che era stato interrotto ad agosto 2019, e poi ripreso a fine anno. Quindi la fiera di Berlino sarà l' occasione per discutere con questo importante operatore e per la definizione dei contratti . ' Nel 2019 il cambio di proprietà dell' immobile del Terminal, quali gli effetti? 'Reefer quest' anno arriva forte dal punto di vista economico, per il consolidamento raggiunto in seguito all' accordo con le società di leasing che erano proprietarie dell' immobile e per il quale è previsto un cambio di proprietà a favore della F.Ili Gori . Con questa azienda abbiamo assicurato un contratto di affitto molto più consono, in termini di costi, per il proseguimento dell' attività.' Reefer Terminal sorge su di un' area di 30 mila mq., composto da un magazzino di 10 mila mq, inaugurato nel settembre 2011 come hub logistico ortofrutticolo di via Leonardo Da Vinci. Il complesso immobiliare, è stato ceduto nel dicembre scorso alla 'Giorgio Gori', società specializzata nella logistica del vino, azienda livornese nata negli anni '60 negli Stati Uniti, dal 1994 nella galassia del Gruppo Deutsche Post (Gruppo DHL). Vale sempre la pena di andare a Berlino? Oppure i contratti si chiudono a ottobre, prima della fine dell' anno, a Madrid al Fruit Attraction ? " Berlino rappresenta il top, con tutto rispetto con Madrid che è una fiera che cresce anno dopo anno. Il mondo della frutta non ha scadenze annuali. Ci sono anche tanti contratti spot, che guardano alla controstagione e che magari non scattano necessariamente a dicembre, magari va da aprile ad agosto. Come i contratti che guardano alla stagionalità della frutta, perché per esempio quel tipo di frutta in Italia non c' è, allora possiamo importarla. Inoltre la fiera è un' occasione per fare il punto sull' anno passato, oppure per pensare al 2021, è comunque un punto di incontro dove trovi tutti, è un' importante vetrina di tecnologie prodotti." Lucia Nappi.



## Porto, opere per 90 milioni Più spazio e binari in arrivo

*Gli investimenti dell' Ap per merci e turisti. Giampieri: «Il futuro è garantito»*

ANCONA Banchine più capienti, nuove aree per lo stoccaggio delle merci, fasci binari prolungati e il terminal delle crociere. Tra opere già programmate e progetti di più lungo periodo, arrivano a quasi 90 milioni gli investimenti dell'**Autorità portuale** di Ancona per ammodernare le infrastrutture dello scalo dorico. Il presidente Giampieri: «Il futuro è assicurato». Petrilli e Sconocchini alle pagine 2 e 3.



### Il porto ora si fa largo Opere per 90 milioni tra progetti e cantieri

Oltre alla banchina rettilinea, il programma dell' Ap prevede altri escavi nuovi fasci binari, l' arretramento del molo Nord e il terminal crociere

LE INFRASTRUTTURE **ANCONA** Sedici pagine di carta intestata al Tribunale amministrativo regionale per le Marche sbloccano 273 metri di banchina dove ormeggiare navi porta-container e 35.100 mq di piazzali dove stoccare le merci. La sentenza del Tar che ha assegnato i lavori della banchina 27 al pool di imprese formato da Sales Spa e Cmc, dopo una disputa che si trascinava da quattro anni, apre scenari nuovi per il **porto**, trattandosi di un' infrastruttura in grado di raddoppiare la capacità ricettiva delle merci in container nel **porto** dorico, che già l' anno scorso hanno toccato la quota record di 1.252.197 tonnellate. Il bilancio di previsione Ma i 27 milioni di investimenti disincagliati dai giudici per la banchina 27 e le aree retrostanti, non valgono neanche un terzo del piano delle opere pubbliche programmato dall' Autorità portuale dell' Adriatico centrale, quasi 90 milioni di euro di spese previste, in buona parte già contenute nel bilancio di previsione 2020 approvato il 30 ottobre scorso dal Comitato di gestione dell' Ap di **Ancona**.

«La crescita dei traffici commerciali e la conseguente domanda di spazi da parte degli operatori - si legge nella relazione programmatica - conferma la priorità di accelerazione delle opere infrastrutturali per assicurare una migliore accessibilità da mare e da terra agli impianti portuali». Oltre ai lavori per il completamento della banchina rettilinea da 27 milioni (il cui contratto potrà essere firmato a metà febbraio, salvo altri ricorsi e ribaltoni) il programma per le infrastrutture del **porto** di **Ancona** prevede l' avvio o la progettazione di almeno sei grandi interventi. Ma anche altri lavori inseriti in precedenti bilanci dell' Ap arriveranno a compimento e si vedranno i primi passi di grandi opere, come il terminal delle navi da crociera, di prospettiva più lunga. Nel programma 2020 è stato inserito un intervento di escavo nelle banchine 23 e 25 e il completamento del riempimento della vasca di colmata con relativo consolidamento per realizzare nuovi piazzali funzionali ai traffici mercantili, per circa 7,5 milioni. Resta pianificata la demolizione parziale del molo nord, che sarà accorciato di cento metri (con l' arretramento della Lanterna rossa) per favorire le manovre di ingresso e uscita delle navi. Un intervento da 5,2 milioni «che sarà appaltato - si spiega nel bilancio - non appena si disporrà del progetto esecutivo». Circa 2,4 milioni sono destinati all' adeguamento di una porzione dell' ex Tubimar, ora demaniale, per ospitare i presidi operativi veterinario e medico di **porto**, necessari ai controlli sanitari di frontiera sulle merci importate. Già approvato il progetto esecutivo, con affidamento della direzione dei lavori, ora è in corso la procedura di gara per l' appalto. Stanziati, per la banchina 26, circa 4,5 milioni (3 derivanti da contributi statali) per gli escavi necessari per portare i fondali al livello previsto dal piano regolatore, meno 14 metri. Nel preventivo 2020 ci sono anche i 2,5 milioni previsti per la ristrutturazione del mercato ittico, costruito 70 anni fa, per il quale sono state già svolte la progettazione di fattibilità tecnica-economica e la verifica della vulnerabilità sismica. È in corso la progettazione definitiva ed esecutiva, affidata nel gennaio 2019 al raggruppamento temporaneo di professionisti Acale srl, Gea società cooperativa e Acale studio associato di **Ancona**, che completeranno i progetti entro giugno. Il cronoprogramma prevede che l' intervento sia concluso in 26 mesi (dunque per marzo 2021) procedendo per stralci per non ostacolare troppo le attività del mercato ittico.





## Corriere Adriatico

### Ancona e porti dell'Adriatico centrale

---

Il trasporto intermodale E' già conclusa la progettazione definitiva degli interventi per potenziare le infrastrutture a sostegno del trasporto intermodale nel **porto**, per 3,3 milioni di investimenti complessivi. Il completamento della progettazione esecutiva consentirà entro il primo semestre di quest' anno di avviare la procedura d' appalto per le opere del primo lotto (1,3 milioni di euro) destinato alla delocalizzazione del varco doganale di accesso alla darsena Marche, l' estensione della cinta doganale e la modifica della viabilità. È prevista anche la realizzazione di nuovi fasci binari sia a ridosso delle banchine 26 e 27, sia dietro le nuove aree di stoccaggio. Entro il primo semestre di quest' anno è prevista anche la conclusione dei lavori di adeguamento strutturale della banchina d' ormeggio 22, avviati nel febbraio 2017 con un investimento di circa 9 milioni. È in corso invece la procedura di verifica di assoggettabilità alla Vas (Valutazione ambientale strategica) del progetto preliminare per il banchinamento esterno del molo Clementino, un investimento di 22 milioni che consentirà l' approdo di grandi navi di ultima generazione e potrà essere utilizzato come terminal delle crociere. Lorenzo Sconocchini © RIPRODUZIONE RISERVATA.

## Demolizioni e nuovi usi per dar forza allo sviluppo

*Darsena Marche, prevista una zona di 82 mila mq*

ANCONA Silos ed ex Bunge. La trasformazione del porto verde anche su queste due leve capaci di creare uno spazio complessivo di 82 mila metri quadrati. Dopo la demolizione dei 34 silos in concessione a Silos Granari della Sicilia srl, dal 10 febbraio è in programma l'abbattimento dei 12 silos della Sai. La demolizione dell'impianto in concessione a Sai spa, che doveva essere realizzato entro fine 2019, ha subito un ritardo per il prolungamento della procedura di spostamento delle antenne di telefonia che erano sul tetto dei silos da parte delle società di servizio telefonico. Nei giorni scorsi è stata avviata la demolizione manuale e meccanica della torre di sbarco dei cereali, delle strutture metalliche minori e dell'ex palazzina degli uffici, poi partirà la fase della demolizione dei contenitori. Così si libererà una banchina complessiva di circa 350 metri, con un retro banchina di 33 mila metri quadrati. Alle sue spalle è in attesa di una nuova destinazione l'area ex Bunge, sulla quale l'**Adsp** è in attesa di poter completare le pratiche per l'acquisizione dei 49 mila metri quadrati, un investimento per il quale sono previsti nel bilancio dell'Authority 5 milioni. L'utilizzo delle superfici ex silos e Bunge permetteranno di creare uno spazio complessivo di 82 mila metri quadrati. «Un importante contributo allo sviluppo delle attività nel porto mercantile - si legge nelle relazione - verrà poi dato dall'operazione, al momento in corso, per l'acquisizione dell'ex-stabilimento cerealicolo di proprietà della Bunge Italia spa, il quale, data la sua strategica ubicazione, potrà costituire, in tutto od in parte a seconda delle determinazioni che verranno assunte, facile ampliamento degli spazi operativi nella zona della darsena Marche». © RIPRODUZIONE RISERVATA.



## Giampieri: «Così costruiamo futuro e lavoro per il porto»

Il presidente Ap: «Torna in funzione la banchina 22. Giù i silos per nuovi spazi»

L'INTERVISTA ANCONA «Stiamo concretizzando opere sulla carta da anni e capaci di dare un futuro al porto». Rodolfo Giampieri, presidente dell'Autorità di sistema portuale dell'Adriatico centrale, tocca con mano la possibilità di imprimere un'accelerazione a quelle infrastrutture portuali agognate da decenni dagli imprenditori portuali. Presidente Giampieri, la sentenza del Tar Marche ha sbloccato l'appalto aggiudicato per 27 milioni con cui realizzare la banchina 27. Qual è l'importanza di questo appalto? «Questo appalto ha una valenza strategica per lo sviluppo dello scalo anconetano. È uno dei grandi obiettivi che dà concretezza al concetto di trasformazione dello scalo dorico». **Un tassello per potenziare il settore merci?** «Sicuramente un'opera fondamentale per dare nuove opportunità di crescita alle imprese portuali e di creare ulteriori posti di lavoro. Inoltre...»  
Che cosa? «A ridosso dell'estate potrà tornare in funzione la banchina 22 i cui lavori di adeguamento sono iniziati a febbraio 2017 ma hanno dovuto affrontare alcune criticità tecniche. Ora siamo in dirittura d'arrivo e anche quest'opera permetterà di dare respiro ai traffici portuali». E poi si sta per concludere lo smantellamento dell'area silos dove ricavare una banchina di circa 350 metri con un retro banchina di 33mila mq. «Le operazioni preliminari per l'abbattimento degli ultimi 12 silos sono già in corso. A breve (dal 10 febbraio, ndr) inizieranno anche le demolizioni vere e proprie e avremo così la possibilità di poter contare sui un'altra preziosa area per la portualità». Quale sarà la destinazione futura di queste banchine 19, 20 e 21 «Siamo in attesa dei risultati degli studi avviati per capire come poter utilizzare quegli approdi. Entro metà marzo avremo le valutazioni che serviranno poi come base di discussione per un necessario e indispensabile confronto con tutte le istituzioni e amministrazioni presenti in ambito portuale e gli operatori per una condivisione finale della destinazione d'uso delle banchine». **Sempre in tema di nuovi spazi, a che punto è l'iter per acquisire l'area ex Bunge per la quale in bilancio avete stanziato 5 milioni?** «Stiamo attendendo gli esiti degli esami effettuati dall'Arpam su quell'area. Quando avremo il certificato potremo effettuare l'analisi del rischio e capire cosa poter fare nelle singole porzioni di quella zona. Anche in questo caso siamo riusciti, dopo anni, a sbloccare alcuni inghippi pesanti, grazie alla collaborazione dell'Arpam, a conferma che la collaborazione tra gli enti è il segreto per ottenere traguardi importanti». **A proposito di inghippi, quando potranno partire gli escavi dei fondali?** «A livello nazionale sono state introdotte delle novità che hanno determinato la revisione delle modalità per le caratterizzazioni dei materiali. Ora il nuovo metodo sembra sia stato messo a punto»



## Corriere Adriatico

### Ancona e porti dell'Adriatico centrale

---

e Ancona, in particolare la banchina 26, è stata scelta dal ministero dell' Ambiente come porto-pilota per effettuare il progetto di caratterizzazione». **Nuove banchine e più piazzali. Ma c' è sempre l' ostacolo della strada veloce da e per il porto. In attesa dell' Uscita Nord a cosa si sta lavorando per facilitare la circolazione delle merci?** «A infrastrutture alternative, come il fascio di binari progettato per servire la zona delle nuove e ritrovate banchine commerciali così da permettere di costruire un' opera capace di portar via e far arrivare le merci in maniera veloce, ecologica e sostenibile». **E l' iter per il nuovo mercato ittico?** «Il progetto definitivo è già stato messo a punto, entro giugno arriverà il progetto definitivo». **Tanti i tasselli di una trasformazione pensata con il vecchio Prg, a che punto è invece l' incarico per la redazione del Piano regolatore di sistema portuale?** «I due raggruppamenti temporanei di impresa che hanno presentato domanda sono stati esclusi nel corso dell' istruttoria. Pertanto la procedura è stata annullata e contiamo entro febbraio di poter emettere un nuovo bando». Massimiliano Petrilli © RIPRODUZIONE RISERVATA.

Navettamento turisti

**Port Mobility a Medov: «Leggi rispettate»**

Non si è fatta attendere la replica all'agenzia marittima Medov sul navettamento. In attesa che a fare chiarezza sia Molo Vespucci, a parlare è l'amministratore delegato di Port Mobility, Edgardo Azzopardi. «Non si capisce in base a quale sentenza o norma di legge - afferma l'ad della società che ha in concessione il trasporto nello scalo - il signor Mensurati (proprietario della Medov ndc) possa diffidare un ente pubblico a far decadere una concessione data, o diffidarlo a ripristinare la legalità subentrando nelle attività di un concessionario che, sempre legittimamente, ha posto in essere tutte le azioni, d'accordo con l' **Adsp**, anche a seguito delle determinazioni dell'Autorità di Regolazione dei trasporti, giungendo all'aggiudicazione della gara internazionale per l'affidamento del trasporto dei crocieristi. Non ritengo di dover commentare ulteriormente poiché, per altra materia, a seguito di esposto da parte di Mensurati, sono stato oggetto da parte della Procura di un avviso di garanzia insieme a mio fratello ed ai vertici dell' **Adsp** e sull'esito di questo confido nella magistratura. Ma soprattutto perché ritengo che, a tutela delle concessioni, debba rispondere l' **Adsp** che ha sempre operato, come Port Mobility, in ossequio alle norme». © RIPRODUZIONE RISERVATA.



## Tassare le Authority, i portuali dicono no

IL CASO L' appello del sindaco Ernesto Tedesco al Governo contro la tassazione delle Autorità portuali voluta dall' Unione europea, ha trovato subito una sponda: quella dei portuali e di Ancip. «Come vicepresidente della Compagnia portuale Civitavecchia e vicepresidente di Ancip, l' Associazione nazionale compagnie ed imprese italiane, - afferma Patrizio Scilipoti - accolgo in maniera positiva la volontà del sindaco Tedesco di portare l' annosa questione della tassazione delle Adsp all' attenzione di Anci, l' Associazione nazionale comuni italiani. Nelle parole del sindaco vogliamo leggere inoltre la volontà di schierarsi al fianco della Compagnia portuale e di Ancip in questa battaglia. Una battaglia che noi stiamo portando avanti da tempo con tutte le nostre forze come abbiamo fatto in delegazione a Bruxelles dal 19 al 21 novembre scorso». Anche Scilipoti si dice convinto che la presa di posizione della Commissione europea, ovvero che le **Authority** debbano pagare tasse allo Stato al pari di imprese private, sia errata e che se applicata potrebbe condurre ad uno stravolgimento dell' intero sistema portuale nazionale. «La questione ricorda il vice presidente della Cpc - nasce da lontano, infatti l' invito a presentare osservazioni che la Commissione europea ha inviato allo Stato italiano il 10 gennaio scorso è solo l' ultimo di una lunga trattativa iniziata il 13 luglio 2013. La questione ovviamente non è di semplice risoluzione anche perché investe i trattati europei e una giurisprudenza della Corte di Giustizia europea ormai consolidata negli anni». Ma come già accaduto per altre vertenze, anche in questo caso l' unione può fare la forza. «Per questi motivi prosegue Scilipoti - invito il sindaco Tedesco a promuovere un incontro urgente con i rappresentanti della Compagnia Portuale e di Ancip. In quella sede porteremo tutta la documentazione in nostro possesso e soprattutto si dovrà addivenire ad una strategia da portare avanti insieme per il bene comune». L' incontro potrà essere l' occasione anche per parlare dei gravi problemi che investono lo scalo cittadino, a cominciare dal calo dei traffici delle merci. «Una riunione col capo della giunta conclude infatti Scilipoti - che sarà inoltre importante anche affrontare le gravi problematiche, non più sostenibili, del nostro porto e di riflesso della nostra comunità». Cristina Gazzellini © RIPRODUZIONE RISERVATA.



## Civitavecchia, Tedesco promette battaglia: "I porti non si tassano"

*L' appello del sindaco contro la decisione della Commissione europea di tassare 15 autorità di sistema portuali.*

Civitavecchia - ' Il governo difenda i porti italiani '. Questo l' appello che il Sindaco di Civitavecchia, 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. Spiega il sindaco: 'Il 10 gennaio scorso, 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: 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'. 'È il caso, ad esempio, dell' ipotesi emersa in questi giorni sulla cosiddetta 'spending review' inserita nell' ultima legge di bilancio, destinata ad indebolire il **sistema** marittimo italiano proprio nel momento in cui sarebbe bene prevedere investimenti infrastrutturali. Sulla portualità, 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. Mi attiverò, pertanto, affinché anche l' Anci -nel mio ruolo di consigliere nazionale- si faccia portatrice, presso i massimi livelli istituzionali, di politiche più attente all' economia del mare nel suo complesso e dei porti in particolare'. 'Le città portuali non possono essere escluse da tali processi, che vanno analizzati attentamente in ogni risvolto: 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 - conclude Tedesco - vanno sottoposti alla valutazione democratica dei territori . 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'. (Il Faro online)

Il Faro Online - the leading company in local digital advertising

**IL FARO**  
Quotidiano telematico del Mediterraneo

Seguici su: Facebook, Twitter, YouTube, Instagram, LinkedIn, RSS

**Civitavecchia, Tedesco promette battaglia: "I porti non si tassano"**

L'appello del sindaco contro la decisione della Commissione europea di tassare 15 autorità di sistema portuali.

Comunicato Stampa - 30 Gennaio 2020 - 4 min

Stadio della Roma, né a Tor di Valle né a Fiumicino: si farà a Tor Vasnata

IL FARO | meteo  
Roma, 30°C 16°C

GUARDA IL METEO DELLA TUA CITTÀ

Tra lunedì e martedì terza perturbazione di gennaio, ecco dove colpirà

IL FARO | cronaca

## La Provincia di Civitavecchia

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

### Tassazione AdSP, Scilipoti (CPCâ"ANCIP): Bene la posizione di Tedesco

*Uniamo le forze per studiare una strategia condivisa per il bene comune*

CIVITAVECCHIA - "Come Vicepresidente della Compagnia Portuale Civitavecchia e Vicepresidente di ANCIP (Associazione Nazionale Compagnie ed Imprese Italiane) accolgo in maniera positiva la volontà del Sindaco Tedesco di portare l'annosa questione della tassazione delle Autorità di Sistema Portuale italiane all'attenzione di ANCI. Nelle parole del Sindaco vogliamo leggere inoltre la volontà di schierarsi al fianco della Compagnia Portuale e di ANCIP in questa battaglia". Lo dichiara il Vicepresidente della Compagnia Portuale Civitavecchia e Vicepresidente dell'Associazione Nazionale Compagnie ed Imprese Italiane Patrizio Scilipoti, che invita il sindaco Tedesco a promuovere un incontro urgente con i rappresentanti della Compagnia Portuale e di ANCIP, dove sarà portata la documentazione sulla tematica, per studiare una strategia condivisa per il bene comune e per affrontare anche le gravi problematiche del porto e di riflesso della comunità. "La questione ovviamente non è di semplice risoluzione, - sottolinea Scilipoti - anche perché investe i Trattati europei ed una giurisprudenza della Corte di Giustizia Europea ormai consolidata negli anni. E' utile rammentare che la Commissione europea ritiene in via provvisoria che l'esenzione dall'imposta sul reddito delle società (IRES) di cui beneficiano le AdSP italiane costituisce un aiuto di Stato incompatibile che si configura come aiuto esistente. Una considerazione che riteniamo errata e fuorviante, che potrebbe portare ad uno stravolgimento dell'intero sistema portuale nazionale con conseguenze nefaste per le imprese e soprattutto per l'interesse generale e pubblico dei Porti che rappresentano uno dei più importanti asset strategici nazionali". Condividi.



# Il Nautilus

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

## Porto di Civitavecchia: al via la II edizione di "Formati al porto"

**Civitavecchia** - E' iniziata, presso la sede dell' ente, la II edizione di "Formati al porto". Il progetto, fortemente sostenuto dall' AdSP del Mar Tirreno Centro Settentrionale e dalla Escola Europea - Intermodal Transport, torna oggi e domani per una due giorni di formazione nel settore marittimo e in quello della logistica. Alle lezioni in aula seguiranno le visite ai vari terminal del porto. [https://www.portidiroma.it/output\\_allegato.php?id=55744](https://www.portidiroma.it/output_allegato.php?id=55744)



# Il Nautilus

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

## Visita istituzionale a Bruxelles: Di Majo incontra il presidente del Parlamento europeo, David Sassoli

Visita istituzionale a Bruxelles per il presidente dell' AdSP del Mar Tirreno Centro Settentrionale, Francesco Maria di Majo che ha incontrato il presidente del Parlamento europeo, David Sassoli. Nel corso dell' incontro i due Presidenti hanno parlato, tra l' altro, anche dei recenti finanziamenti europei ottenuti per i progetti di infrastrutturazione del **porto di Civitavecchia**.



## Di Majo incontra Sassoli a Bruxelles

*Confronto sui finanziamenti europei ottenuti per i progetti di infrastrutturazione*

Giulia Sarti

BRUXELLES Il presidente dell'Autorità di Sistema portuale del mar Tirreno centro settentrionale Francesco Maria di Majo ha incontrato il presidente del Parlamento europeo, David Sassoli. La visita istituzionale a Bruxelles è servita a confrontarsi su diversi temi, tra cui anche i recenti finanziamenti europei ottenuti per i progetti di infrastrutturazione del porto di Civitavecchia. Il Comitato Cef (Connecting Europe facility) transport 2019, a seguito del bando Projects on the comprehensive network aveva infatti assegnato all'Authority lo scorso Settembre un ulteriore finanziamento europeo a fondo perduto di circa 4 milioni di euro. Fondi con cui l'AdSp potrà adeguare a standard europei le infrastrutture ferroviarie all'interno dello scalo come i binari che al momento non consentono di ospitare treni di lunghezza superiore ai 450 metri. Denominato Fast track to the sea, il progetto si inserisce nella programmazione intermodale europea, con la messa a modulo europeo di tutti i binari presenti all'interno del sedime portuale ed alla realizzazione di interventi puntuali che semplificheranno le manovre ferroviarie con un importante risparmio, sia in termini di tempi che di costi, per tutti gli utenti del porto. Gli interventi dovrebbero concludersi entro il 2022, consentendo l'arrivo e la partenza dei treni merci lunghi fino a 680 metri direttamente al porto garantendo, così, una maggiore efficienza del sistema nel suo complesso.



## La Provincia di Civitavecchia

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

### Ex Privilege, c'è la firma: il cantiere può riaprire

*Ieri il vertice a Molo Vespucci. Trascorsi i tempi tecnici si potranno togliere i lucchetti ai cancelli alla Mattonara. Si accendono speranze per gli ex lavoratori Ieri il vertice a Molo Vespucci. Trascorsi i tempi tecnici si potranno togliere i lucchetti ai cancelli alla Mattonara. Si accendono speranze per gli ex lavoratori*

CIVITAVECCHIA - Finalmente la questione si è sbloccata. Dopo brusche frenate, tentennamenti, rinvii e dopo un'istruttoria durata circa un anno, ieri a quanto pare la società Konig (Gruppo Royalton investments) ha firmato l'atto di sub ingresso nella concessione demaniale. Questo significa che si potrà riaprire il cantiere e riprendere i lavori per il completamento del P430, il megayacht abbandonato ormai da anni. Al momento non ci sono commenti ufficiali, ma la firma c'è stata, a Molo Vespucci. Una notizia che lascia ben sperare per il futuro dell'area e per gli ex lavoratori che da anni chiedono di poter essere ricollocati. "La rinascita del cantiere ex Privilege è in testa alle priorità delle istituzioni del territorio" avevano commentato il sindaco Ernesto Tedesco e il presidente dell'Adsp Francesco Maria di Majo, l'estate scorsa, a seguito della decisione del comitato di gestione portuale di approvare il subingresso della Konig S.r.l. nella concessione rilasciata alla Privilege Yard S.p.A. dopo il fallimento. Poi una serie di rinvii, nonostante l'impegno confermato a più riprese dalla Royalton, avevano lasciato spazio a diffidenza e scetticismo, piuttosto che alla fiducia nella riapertura del cantiere. Oggi invece, con la firma dell'atto, si dovranno attendere i tempi tecnici e burocratici necessari, per formalizzare l'atto con il notaio e definire la proprietà con la curatela, per poter poi vedere la riapertura dei cancelli alla Mattonara, nella zona nord del porto. L'obiettivo, auspicato in modo particolare proprio dall'amministrazione comunale e dall'Authority, è quello di una concreta e positiva ricaduta sull'economia ed occupazione del territorio di questa iniziativa imprenditoriale, che possa rappresentare davvero una rinascita positiva per l'area, con la città scottata da un fallimento che pesa ancora un macigno sul porto e sul tessuto occupazionale cittadino. Condividi.



# Il Roma

## Napoli

### IL REPORT Cresce il traffico passeggeri verso le isole del Golfo: +1,25 per lo scalo partenopeo

#### Porti, è boom di crocieristi: Salerno da record

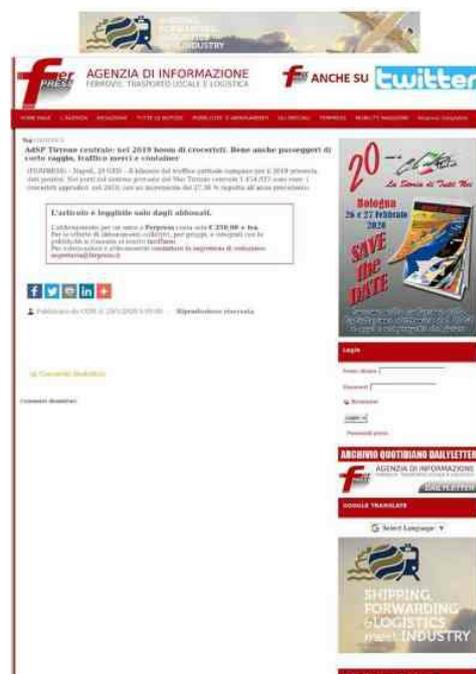
SALERNO. Si chiude con risultati positivi il 2019 in Campania nel comparto del traffico portuale. È boom di crocieristi nelle principali città, bene anche i passeggeri di corto raggio, il traffico merci ed il traffico container. È un bilancio positivo quello relativo al 2019. Nei porti del sistema portuale 1.454.023 sono stati i crocieristi approdati, con un incremento del 27,36 % rispetto all' anno precedente. In crescita anche il traffico passeggeri verso le isole del Golfo: 7.886.716, + 2,42 % rispetto al 2018, con dinamiche differenziate di aumento nei diversi scali (+ 12, 13% per il porto di Salerno, + 5,41 % per il porto di Castellammare, + 1,25 % per il porto di Napoli). L' incremento riguarda anche il traffico merci che, nei porti di Napoli e Salerno, rispetto al 2018, in termini di tonnellate, cresce dello 0,9% per un totale di 32,9 milioni di merci movimentate. Il traffico container nei porti di Napoli e Salerno è in crescita del 5,65% rispetto al 2018, con 1.095.156 container espressi in teu movimentati. Per quanto riguarda lo scalo partenopeo, il traffico delle rinfuse liquide cresce del 4,4% rispetto al 2018, mentre il volume delle rinfuse solide resta sostanzialmente invariato, con un incremento consistente a Salerno (+ 18,8%). Infine, nei porti di Napoli e Salerno, il traffico ro-ro presenta un andamento sostanzialmente stabile, con una dinamica positiva nello scalo salernitano (+ 1,6%).

The collage contains several news snippets from the Campania region. The largest article is titled 'Aumentano gli stranieri che vivono in Campania, Napoli al top per presenze' (Foreigners increase in Campania, Naples at top for presence), with a sub-headline 'La comunità è composta in maggioranza da uomini, turisti e ricercatori'. Other smaller articles include 'Mercato nero dell'editoria, affari d'oro per i "pirati"' (Black market of publishing, golden deals for 'pirates'), 'Porti, è boom di crocieristi: Salerno da record' (Ports, boom of cruise ship tourists: Salerno sets record), and 'Cremazioni, l'impianto di Domicella' (Cremations, the Domicella plant).



**AdSP Tirreno centrale: nel 2019 boom di croceristi. Bene anche passeggeri di corto raggio, traffico merci e container**

(FERPRESS) - **Napoli**, 29 GEN - Il bilancio del traffico portuale campano per il 2019 presenta dati positivi. Nei porti del sistema portuale del Mar Tirreno centrale 1.454.023 sono stati i croceristi approdati nel 2019, con un incremento del 27,36 % rispetto all' anno precedente. In crescita anche il traffico passeggeri verso le isole del Golfo: 7.886.716, + 2,42 % rispetto al 2018, con dinamiche differenziate di aumento nei diversi scali (+ 12, 13% per il **porto** di Salerno, + 5,41 % per il **porto** di Castellammare, + 1,25 % per il **porto** di **Napoli**). L' incremento riguarda anche il traffico merci che, nei porti di **Napoli** e Salerno, rispetto al 2018, in termini di tonnellate, cresce dello 0,9% per un totale di 32,9 milioni di merci movimentate. Il traffico container nei porti di **Napoli** e Salerno è in crescita del 5,65% rispetto al 2018, con 1.095.156 container espressi in teu movimentati. Nello scalo partenopeo, il traffico delle rinfuse liquide cresce del 4,4% rispetto al 2018, mentre il volume delle rinfuse solide resta sostanzialmente invariato, con un incremento consistente a Salerno (+ 18,8%). Infine, nei porti di **Napoli** e Salerno, il traffico ro-ro presenta un andamento sostanzialmente stabile, con una dinamica positiva nello scalo salernitano (+ 1,6%).



## Boom di crocieristi nei porti campani: nel 2019 quasi un terzo in più rispetto al 2018

Positivo, nel 2019, il bilancio del traffico portuale campano. Negli scali del sistema portuale 1.454.023 sono stati i crocieristi approdati nel 2019, con un incremento del 27,36 % rispetto all' anno precedente. In crescita anche il traffico passeggeri verso le isole del Golfo: 7.886.716, + 2,42 % rispetto al 2018, con dinamiche differenziate di aumento nei diversi scali (+ 12, 13% per il porto di Salerno, + 5,41 % per il porto di Castellammare, + 1,25 % per il porto di Napoli). L' incremento riguarda anche il traffico merci che, nei porti di Napoli e Salerno, rispetto al 2018, in termini di tonnellate, cresce dello 0,9% per un totale di 32,9 milioni di merci movimentate. Il traffico container nei porti di Napoli e Salerno è in crescita del 5,65% rispetto al 2018, con 1.095.156 container espressi in teu movimentati. Nello scalo partenopeo, il traffico delle rinfuse liquide cresce del 4,4% rispetto al 2018, mentre il volume delle rinfuse solide resta sostanzialmente invariato, con un incremento consistente a Salerno (+ 18,8%). Infine, nei porti di Napoli e Salerno, il traffico ro-ro presenta un andamento sostanzialmente stabile, con una dinamica positiva nello scalo salernitano (+ 1,6%).



### Scali campani: un buon 2019

*I crocieristi superano un milione, bene anche le merci*

NAPOLI Chiusi i conti del 2019 l'Autorità di Sistema portuale del mar Tirreno centrale presenta un bilancio positivo del traffico portuale dei propri scali campani. Il primo dato interessante pubblicato sul sito istituzionale dell'AdSp, riguarda le crociere: nei porti campani sono approdati nei 12 mesi dello scorso anno 1.454.023 turisti. Dato che equivale a un incremento del 27,36 % rispetto all'anno precedente. Crescita anche per il traffico passeggeri verso le isole del Golfo che registra un +2,42 % rispetto al 2018, corrispondenti a 7.886.716 passeggeri. Diverse le dinamiche di aumento nei diversi scali con il +12,13% per il porto di Salerno, +5,41% per Castellammare e +1,25% per il porto di Napoli. Risultato positivo anche per il traffico merci che, nei porti di Napoli e Salerno, rispetto al 2018, in termini di tonnellate, cresce dello 0,9% per un totale di 32,9 milioni di merci movimentate. Sul traffico container nei porti di Napoli e Salerno dall'Authority segnalano 1.095.156 container espressi in teu movimentati, crescita del 5,65% rispetto al 2018. L'anno si chiude positivamente anche per il traffico delle rinfuse liquide che nello scalo partenopeo cresce del 4,4% rispetto al 2018, mentre il volume delle rinfuse solide resta sostanzialmente invariato, con un incremento consistente a Salerno del 18,8%. Ultimo dato diffuso sugli scali campani di Napoli e Salerno, quello sul traffico ro-ro: l'andamento in questo caso è pressoché stabile, con una tendenza positiva dell'1,6% nello scalo salernitano.

Giulia Sarti



### PORTI CAMPANIA, DATI POSITIVI

Boom di crocieristi. Bene anche i passeggeri di corto raggio, il traffico merci ed il traffico container Il bilancio del traffico portuale campano per il 2019 presenta dati positivi. Nei porti del sistema portuale 1.454.023 sono stati i crocieristi approdati nel 2019, con un incremento del 27,36 %rispetto all' anno precedente. In crescita anche il traffico passeggeri verso le isole del Golfo:7.886.716,+ 2,42 % rispetto al 2018, con dinamiche differenziate di aumento nei diversi scali (+ 12, 13% per il porto di Salerno, + 5,41 % per il porto di Castellammare, + 1,25 % per il porto di Napoli). L' incremento riguarda anche il traffico merci che, nei porti di Napoli e Salerno, rispetto al 2018, in termini di tonnellate, cresce dello 0,9%per un totale di 32,9 milioni di merci movimentate. Il traffico container nei porti di Napoli e Salernoè in crescita del 5,65% rispetto al 2018,con 1.095.156container espressi in teu movimentati. Nello scalo partenopeo, il traffico delle rinfuse liquide cresce del 4,4% rispetto al 2018, mentre il volume delle rinfuse solide resta sostanzialmente invariato, con un incremento consistente a Salerno (+ 18,8%). Infine, nei porti di Napoli e Salerno, il traffico ro-ro presenta un andamento sostanzialmente stabile, con una dinamica positiva nello scalo salernitano (+ 1,6%).



### Dati di traffico nei porti campani: risultati positivi per il 2019

30 gennaio 2020 - Il bilancio del traffico portuale campano per il 2019 presenta dati positivi. Nei porti del sistema portuale 1.454.023 sono stati i crocieristi approdati nel 2019, con un incremento del 27,36 % rispetto all' anno precedente. In crescita anche il traffico passeggeri verso le isole del Golfo: 7.886.716, + 2,42 % rispetto al 2018, con dinamiche differenziate di aumento nei diversi scali (+ 12, 13% per il porto di Salerno, + 5,41 % per il porto di Castellammare, + 1,25 % per il porto di Napoli).L' incremento riguarda anche il traffico merci che, nei porti di Napoli e Salerno, rispetto al 2018, in termini di tonnellate, cresce dello 0,9% per un totale di 32,9 milioni di merci movimentate. Il traffico container nei porti di Napoli e Salerno è in crescita del 5,65% rispetto al 2018, con 1.095.156 container espressi in teu movimentati. Nello scalo partenopeo, il traffico delle rinfuse liquide cresce del 4,4% rispetto al 2018, mentre il volume delle rinfuse solide resta sostanzialmente invariato, con un incremento consistente a Salerno (+ 18,8%). Infine, nei porti di Napoli e Salerno, il traffico ro-ro presenta un andamento sostanzialmente stabile, con una dinamica positiva nello scalo salernitano (+ 1,6%).

GAM EDITORI



## Dati di traffico nei porti campani: si chiude con risultati positivi il 2019.

Boom di crocieristi. Bene anche i passeggeri di corto raggio, il traffico merci ed il traffico container **Napoli**, 29 gennaio 2020 -Il bilancio del traffico portuale campano per il 2019 presenta dati positivi. Nei porti del sistema portuale 1.454.023 sono stati i crocieristi approdati nel 2019, con un incremento del 27,36 % rispetto all' anno precedente. In crescita anche il traffico passeggeri verso le isole del Golfo: 7.886.716, + 2,42 % rispetto al 2018, con dinamiche differenziate di aumento nei diversi scali (+ 12, 13% per il **porto** di Salerno, + 5,41 % per il **porto** di Castellammare, + 1,25 % per il **porto** di **Napoli**). L' incremento riguarda anche il traffico merci che, nei porti di **Napoli** e Salerno, rispetto al 2018, in termini di tonnellate, cresce dello 0,9% per un totale di 32,9 milioni di merci movimentate. Il traffico container nei porti di **Napoli** e Salerno è in crescita del 5,65% rispetto al 2018, con 1.095.156 container espressi in teu movimentati. Nello scalo partenopeo, il traffico delle rinfuse liquide cresce del 4,4% rispetto al 2018, mentre il volume delle rinfuse solide resta sostanzialmente invariato, con un incremento consistente a Salerno (+ 18,8%). Infine, nei porti di **Napoli** e Salerno, il traffico ro-ro presenta un andamento sostanzialmente stabile, con una dinamica positiva nello scalo salernitano (+ 1,6%).

**Seareporter.it**  
Giornale ON-LINE per la libera comunicazione

Home | Porti | Industria/Tecnologia | Shipping | UE | Ambiente | News | Turismo | Città

**Dati di traffico nei porti campani: si chiude con risultati positivi il 2019.**

Publicato il 29 gennaio 2020 ore 18:59

**Boom di crocieristi. Bene anche i passeggeri di corto raggio, il traffico merci ed il traffico container**

Napoli, 29 gennaio 2020 -Il bilancio del traffico portuale campano presenta dati positivi. Nei porti del sistema portuale 1.454.023 sono stati i crocieristi approdati nel 2019, con un incremento del 27,36 % rispetto all' anno precedente. In crescita anche il traffico passeggeri verso le isole del Golfo: 7.886.716, + 2,42 % rispetto al 2018, con dinamiche differenziate di aumento nei diversi scali (+ 12, 13% per il porto di Salerno, + 5,41 % per il porto di Castellammare, + 1,25 % per il porto di Napoli). L' incremento riguarda anche il traffico merci che, nei porti di Napoli e Salerno, rispetto al 2018, in termini di tonnellate, cresce dello 0,9% per un totale di 32,9 milioni di merci movimentate. Il traffico container nei porti di Napoli e Salerno è in crescita del 5,65% rispetto al 2018, con 1.095.156 container espressi in teu movimentati. Nello scalo partenopeo, il traffico delle rinfuse liquide cresce del 4,4% rispetto al 2018, mentre il volume delle rinfuse solide resta sostanzialmente invariato, con un incremento consistente a Salerno (+ 18,8%). Infine, nei porti di Napoli e Salerno, il traffico ro-ro presenta un andamento sostanzialmente stabile, con una dinamica positiva nello scalo salernitano (+ 1,6%).

Seareporter.it

**Dati di traffico nei porti campani: si chiude con risultati positivi il 2019**

*Boom di crocieristi. Bene anche i passeggeri di corto raggio, il traffico merci ed il traffico container*

Il bilancio del traffico portuale campano per il 2019 presenta dati positivi. Nei porti del sistema portuale 1.454.023 sono stati i crocieristi approdati nel 2019, con un incremento del 27,36 % rispetto all' anno precedente. In crescita anche il traffico passeggeri verso le isole del Golfo: 7.886.716, + 2,42 % rispetto al 2018, con dinamiche differenziate di aumento nei diversi scali (+ 12, 13% per il porto di Salerno, + 5,41 % per il porto di Castellammare, + 1,25 % per il porto di Napoli). L' incremento riguarda anche il traffico merci che, nei porti di Napoli e Salerno, rispetto al 2018, in termini di tonnellate, cresce dello 0,9% per un totale di 32,9 milioni di merci movimentate. Il traffico container nei porti di Napoli e Salerno è in crescita del 5,65% rispetto al 2018, con 1.095.156 container espressi in teu movimentati. Nello scalo partenopeo, il traffico delle rinfuse liquide cresce del 4,4% rispetto al 2018, mentre il volume delle rinfuse solide resta sostanzialmente invariato, con un incremento consistente a Salerno (+ 18,8%). Infine, nei porti di Napoli e Salerno, il traffico ro-ro presenta un andamento sostanzialmente stabile, con una dinamica positiva nello scalo salernitano (+ 1,6%).



## Tirrenia, fumata nera: verso il trasferimento di 60 dipendenti

L'azienda conferma la chiusura della sede partenopea: annunciato uno sciopero Tirrenia, fumata nera. L'incontro convocato con i sindacati a Roma, nella sede del ministero del Lavoro, si chiude con un nulla di fatto. La società di navigazione, al tavolo con le parti sociali e i tecnici del ministero, ribadisce la sua intenzione di chiudere il sito storico di Napoli. Confermati i 60 trasferimenti in varie sedi del Nord Italia. Lavoratori sconcertati, sindacati sul piede di guerra, annunciano lo sciopero per le prossime settimane. L'incontro è durato più di un'ora ma, secondo quanto riportano i sindacati, nessun margine di trattativa è stato lasciato. L'azienda ha confermato la sua decisione, emersa qualche settimana fa. I lavoratori, in particolare personale amministrativo, saranno costretti a trasferirsi entro il primo maggio a Livorno, Porto Ferraio e Milano. « Per noi è una notizia tristissima - protestano i lavoratori - alcuni di noi lavorano per la Tirrenia da più di 30 anni, una vita intera e ora siamo costretti, in età avanzata, a rivedere le nostre vite, assieme alle nostre famiglie. È un modo per costringerci a mollare tutto ». Lo spettro che aleggia dietro la decisione della società di navigazione è il rischio esuberi o licenziamenti, vista la decisione di tagliare i costi. In bilico anche il futuro dei marittimi. Restano forti dubbi sulle linee gestite dalla compagnia, in partenza da Napoli: la Napoli Palermo e la Napoli-Catania, quest'ultima in convenzione fino a luglio 2020. Quando saranno spostati gli uffici in città così lontane dall'attività di navigazione che proseguirà con le partenze dal porto di Napoli, saranno prevedibili gli effetti negativi, secondo i sindacati. Ieri era intervenuta sulla vertenza anche l'assessore comunale al Lavoro Monica Buonanno, chiedendo l'intervento risolutivo del governo. «Abbiamo ribadito al ministero del Lavoro tutta la nostra contrarietà sui trasferimenti, abbiamo chiesto di recedere dalla chiusura della sede storica- dichiarano Cgil, Cisl e Uil- ma l'azienda ci ha ribadito che si tratta di una pura riorganizzazione aziendale. Questa risposta non ci convince affatto». « Chiederemo che intervenga l' **autorità portuale** - attacca Vita Convertino segretario regionale Campania Filt Cgil porti e marittimi, presente all'incontro assieme ai segretari regionali Fit Cisl Raffaele Formisano e Uil Trasporti Fabio Gigli - questa decisione avrà un impatto negativo per la città di Napoli, da sempre sede storica della compagnia ma anche per le condizioni che dovranno affrontare i lavoratori che hanno in media 58 anni. Non riteniamo che questa scelta incida nel risanamento dei conti del gruppo. Finora, solo l'amministratore della Tirrenia ci ha parlato di riorganizzazione. Chiediamo invece che il gruppo Onorato venga a spiegarci le motivazioni di questa assurda decisione, perché fino ad oggi non lo ha ancora fatto». I sindacati valutano la richiesta di un nuovo incontro al ministero dei Trasporti. Intanto, si susseguono le assemblee con i lavoratori nella sede napoletana. - tiziana cozzi © RIPRODUZIONE RISERVATA



## PORTI CAMPANI INRETE

Napoli

### CLAUDIO DE VINCENTI: IN EUROPA MANCA LA CONSAPEVOLEZZA DELLA NUOVA CENTRALITÀ DEL MEDITERRANEO

*PER IL SUD TASK-FORCES TECNICHE TRA AGENZIA DELLA COESIONE TERRITORIALE E SINGOLE REGIONI PER REALIZZARE LE OPERE.*

EMILIA LEONETTI

Claudio De Vincenti è stato Ministro per il Mezzogiorno e per la Coesione Territoriali. E' soprattutto un profondo conoscitore delle questioni che rallentano il Sud e che impediscono di recuperare il gap infrastrutturale rispetto al Nord. In quest'intervista ha esaminato diversi temi, dalla politica industriale per il Mezzogiorno, alle ZES, ai Fondi europei, ribadendo i limiti del Governo Nazionale, ma anche di quelli locali, non solo nell'utilizzo dei fondi ma anche nella capacità di proporre politiche innovative in grado di dare concretezza a scelte e strumenti. 1\_ Partiamo dalla sua esperienza di Ministro per la Coesione Territoriale e il Mezzogiorno: le questioni principali, su cui vorrei si soffermasse, sono la politica industriale per il rilancio delle aree meridionali, il ruolo dell'Europa, la scelta di puntare sulle ZES come strumento di rilancio dell'economia delle regioni meridionali. Per tutte e tre le questioni si registrano carenze, ritardi, assenza di una strategia efficace. Cosa ne pensa? Perché manca una politica industriale per il Sud, perché l'Europa non si dota di una strategia euromediterranea, perché le ZES qui non decollano? In realtà, una politica industriale per il Sud era stata impostata



nella Legislatura precedente e considero positivo che l'attuale Governo, nella Legge di bilancio appena approvata, abbia ripreso alcuni dei provvedimenti che erano stati allora adottati, per esempio rifinanziando per il 2020 il Credito d'imposta per investimenti al Sud e dando mandato a Invitalia di ricostituire il Fondo per la crescita dimensionale delle imprese meridionali. Bisogna ora andare oltre, rendendo strutturale il Credito d'imposta, implementando il Fondo, rifinanziando i Contratti di sviluppo che svolgono una funzione essenziale nel rilanciare imprese in crisi. Ma è politica industriale anche lo sblocco, ormai urgente, degli investimenti pubblici in infrastrutture e ambiente sia con fondi nazionali sia utilizzando appieno e bene i fondi europei. A questo riguardo, bisogna riconoscere che l'Unione Europea da tempo impegna una quota rilevantissima del suo bilancio sulle politiche di coesione: può fare di meglio, specie in materia di semplificazione delle procedure, ma sta a noi saper utilizzare i fondi che l'Unione mette a disposizione. Manca invece ancora a livello europeo la consapevolezza della nuova centralità del Mediterraneo nella riconfigurazione in corso dei rapporti economici internazionali: raddoppio del Canale di Suez, Nuova Via della Seta, prospettive dell'Africa, fanno del Mediterraneo uno snodo essenziale per una politica europea che si misuri con le sfide della globalizzazione. L'Italia deve battersi per costruire questa consapevolezza in Europa: è una grande occasione per il Mezzogiorno. Le Zone Economiche Speciali svolgono un ruolo proprio in questa nuova strategia, attrezzando il Meridione a essere protagonista di questa trasformazione con un grande investimento sulla logistica intorno ai porti meridionali. Ma qui c'è bisogno di una svolta: si sta procedendo a rilento, con una carenza di spinta politica che non consente di superare i mille ostacoli amministrativi. Si pensi per esempio al dibattito surreale tra amministrazioni centrali sulla natura automatica o meno del Credito d'imposta per le Zes, dibattito che per fortuna sembra si sia risolto finalmente nel settembre scorso (perdendo così più di un anno di tempo) con la decisione che il Credito è automatico (come doveva essere dato per scontato fin dall'inizio in base alla norma primaria, che era di per

sé chiarissima). 2\_ Sulle ZES in particolare, di recente, ha affermato che servirebbe un Commissario Unico Nazionale e sulla semplificazione amministrativa ha precisato che la norma non funziona perché non ha natura vincolante. Ritiene che queste due decisioni potrebbero favorire l'avvio delle ZES? Perché queste scelte non sono state compiute sin dal primo momento? Se oggi abbiamo bisogno di chiarire questi punti è perché, dopo l'istituzione nell'aprile 2018 delle



## PORTI CAMPANI IN RETE

### Napoli

---

prime due ZES (Campania e Calabria), il processo ha ristagnato. La Legge di bilancio ha previsto l'istituzione di un Commissario governativo per ognuna delle ZES: è una soluzione che mi lascia perplesso perché rischia di creare una diarchia di poteri con il Presidente dell'autorità portuale o, peggio, di essere oggetto di trattativa con il Presidente di Regione, col risultato di bloccare invece che di accelerare i processi. Meglio sarebbe un Commissario unico a livello nazionale che abbia il compito di definire le semplificazioni di competenza nazionale (il punto più importante per rendere le ZES attrattive) e di sollecitare l'azione dei Comitati d'indirizzo per le ZES già istituite, nonché stare col fiato sul collo delle Regioni in ritardo affinché costituiscano le loro ZES e lo facciano varando un Piano strategico degno di questo nome. L'esempio positivo al riguardo viene proprio dalla Zona economica speciale disegnata da Regione Campania e Autorità portuale secondo una strategia in cui porti e interporti regionali costituiranno una rete integrata di logistica al servizio dello sviluppo delle attività produttive di tutto il territorio regionale. Sulle semplificazioni, il problema non è dimezzare tempi procedurali che sono non cogenti, perché tali saranno anche i tempi dimezzati: si devono piuttosto fissare tempi ristretti espliciti per ognuna delle procedure, accompagnandoli con il principio del silenzio assenso delle amministrazioni, unico modo per renderli realmente cogenti.

3\_ Il Mezzogiorno è in recessione, l'aumento del PIL previsto per l'anno in corso è dello 0,2% contro lo 0,6% del Centro Nord, il gap occupazionale è aumentato negli ultimi dieci anni del 21,6%. Per recuperare la distanza dovremmo creare 3 milioni di nuovi posti di lavoro. La Svimez propone, come via d'uscita, la destinazione del 34% degli investimenti nazionali nel Mezzogiorno e in particolare nella green economy. Cosa ne pensa? Quali politiche di sviluppo, a suo parere, il Governo dovrebbe pianificare per ridurre il gap tra Nord e Sud del Paese? Il 34% degli investimenti ordinari è una norma che abbiamo introdotto a fine legislatura precedente e che è finalmente ora di applicare perché essenziale per far sì che i fondi di coesione nazionali ed europei siano realmente aggiuntivi e non sostitutivi dei finanziamenti ordinari. Il tema principale però è quello della capacità delle amministrazioni pubbliche di tradurre gli stanziamenti che comunque ci sono e sono molto consistenti in spesa effettiva. Naturalmente il punto chiave è rimuovere i fattori di blocco che impediscono di trasformare gli stanziamenti in spesa, a partire dalla farraginosità delle procedure autorizzative, dalle sovrapposizioni di competenze, dai poteri di veto regionali e locali, dal ricorso facile ai contenziosi, ecc. E' un lavoro di disboscamento e razionalizzazione da intraprendere subito, ma che sconta inevitabilmente tempi lunghi. Nel frattempo si può e si deve lavorare su due piani di azione principali: per sbloccare la realizzazione di grandi infrastrutture di interesse nazionale può rivelarsi decisivo il ricorso a strutture pubbliche esterne alla PA, dotate di forte competenza tecnica e tenute a rendere conto al Governo del proprio operato. Si tenga presente che esiste da tempo una norma, non ancora applicata, che prevede la costituzione presso CDP del Fondo italiano di sviluppo, che potrebbe costituire proprio l'organismo indicato. Per le infrastrutture di ambito locale e regionale, si può trarre ispirazione da quanto fatto a suo tempo nel biennio 2014-15 per l'accelerazione della spesa dei Fondi europei allora in scadenza, con task-forces tecniche tra Agenzia della Coesione territoriale e singole Regioni per sciogliere i nodi programmatici e amministrativi che stavano bloccando le opere.

4\_ Veniamo alla sua associazione e al manifesto per un nuovo Sud Cambia, cresce, merita. Cosa si prefigge di raggiungere, con quali forze, con quali azioni? Il messaggio del Manifesto è quello di una società civile meridionale che, consapevole dei problemi e delle difficoltà che segnano il Mezzogiorno d'Italia, conosce però anche le sue energie positive, la voglia di prendere in mano il proprio futuro per rendere il Sud protagonista della rinascita economica, sociale, morale di tutto il nostro Paese. Perché l'Italia ha bisogno dell'interazione tra tutte le forze costruttive, del Nord e del Sud. L'obiettivo di fondo dell'Associazione Merita Meridione Italia è quello di contribuire con le nostre attività ad aiutare tutte le energie positive del Mezzogiorno a fare rete, scambiare idee ed esperienze, crescere insieme, interagire con le forze costruttive del Centro-Nord. Nella consapevolezza che la rinascita del Sud passa per investimenti, lavoro e buona amministrazione, il contrario

dell'assistenzialismo. Investimenti pubblici in infrastrutture, ambiente, scuola e cultura. Investimenti privati in innovazione e imprenditorialità. Lavoro manuale e intellettuale per dare sbocco all'impegno e alle capacità di ragazze e ragazzi meridionali. Amministrazione pubblica che dia spazio e fiato alle energie vive del Mezzogiorno, invece che fare loro da ostacolo. 5\_ Come Ministro ha presieduto



## PORTI CAMPANI INRETE

### Napoli

---

la Cabina di Regia per il risanamento e la rigenerazione urbana di Bagnoli. E' un tema importante per la città e anche per lo sviluppo della linea di costa. Anche questa è un'altra delle questioni irrisolte. Qual è l'idea che si è fatto nel periodo in cui ha guidato la Cabina di Regia? Quali sono i nodi istituzionali e non che impediscono di avviare il risanamento e la rigenerazione urbana di Bagnoli? Vi sono difficoltà oggettive di cui è bene essere tutti consapevoli: una grande area industriale dismessa, con problemi di inquinamento giganteschi, che ha lasciato un vuoto occupazionale, sociale, ambientale, nel cuore di Napoli, richiede una strategia di rigenerazione urbana complessa per la quale non esistono bacchette magiche preconfezionate. Questo non giustifica però i venticinque anni di sostanziale inazione, anzi deve sollecitare alla massima determinazione e costanza di impegno. Ciò detto, i nodi fondamentali che abbiamo affrontato quando presiedevo la Cabina di regia sono stati prima di tutto di tipo strategico, di tipo amministrativo, di tipo operativo. Sul primo versante abbiamo costruito, in un rapporto non semplice ma fecondo con Regione e Comune, il Piano di risanamento ambientale e di rigenerazione urbana (PRARU) che costituisce il punto di riferimento essenziale per dare un futuro nuovo a Bagnoli come area propulsiva di attività e di servizi per la città. Sul secondo versante abbiamo sciolto una serie di questioni amministrative avviando anche la procedura per il dissequestro giudiziario dell'area, ormai finalmente conclusa senza le quali ogni intervento era bloccato in partenza. Sul versante operativo infine, abbiamo realizzato la caratterizzazione di tutta l'area, che è stato il primo passo per avviare, come si sta facendo in questi giorni, gli interventi di bonifica (di cui peraltro avevamo anticipato quelli più immediati su ripascimento dell'arenile, rimozione dell'amianto, messa in sicurezza delle strutture). Ora si vada avanti senza esitazioni su questa strada, con metodo e costanza. 6\_ Cosa ne pensa, sempre a proposito di Bagnoli, delle 36 candidature di 160 studi di architettura italiani e europei che hanno presentato le loro idee, rispondendo al bando predisposto da Invitalia sul ridisegno dell'area? Il concorso di idee lanciato da Invitalia è la prosecuzione operativa del PRARU che noi avevamo elaborato: è un passo avanti decisivo e sono felice che tanti studi di architettura italiani ed europei stiano partecipando. La rigenerazione di Bagnoli può diventare così una operazione di riferimento a livello internazionale.

## PORTI CAMPANI INRETE

Napoli

### IL DIRETTORE DEL MUSEO DI PIETRARSA RACCONTA IL LEGAME CON IL TERRITORIO E CON IL MARE

*NAPLES SHIPPING WEEK 2020 SI CHIUDERÀ A PIETRARSA: PRIMA PROVA DI COLLABORAZIONE CON L'ADSP MTC*

EMILIA LEONETTI

La strada è stretta: si arriva percorrendo corso San Giovanni a Teduccio per svoltare, una volta giunti a Portici, a sinistra, verso il mare. Un passaggio a livello separa la strada dall'ingresso al Museo di Pietrarsa, cui si accede a piedi da un sottopassaggio. Una volta usciti dal sottopasso, lo sguardo è catturato dalla bellezza degli spazi e degli edifici che da destra a sinistra sorgono lungo uno spazio di oltre 36 mila m2. Per lo più ex capannoni industriali che oggi ospitano treni, locomotive, pezzi di storia del nostro trasporto su ferro. Gli uffici di direzione sono nel primo edificio a destra. La stanza del Direttore, Oreste Orvitti, è in fondo ad una sorta di open space dove lavorano seisette giovani impiegate. Avevo chiesto di incontrarlo per porgli alcune domande sul rapporto tra il Museo e il porto. In fondo Pietrarsa segna, ad oriente, il limite di competenza dell'Autorità di sistema portuale di Napoli. 1\_ Vorrei iniziare, chiedendole che relazione ha con il porto di Napoli? il Museo di Pietrarsa rientra, in qualche modo, nell'area di competenza dell'Autorità di Napoli. Direi che il collegamento di Pietrarsa con il porto è di tipo storico. La nascita di questo sito, infatti, risale al 1842 e ad esso è legata

la produzione di armi prima e, soprattutto, di locomotive a vapore poi. Inoltre, in questa struttura si costruirono anche i primi motori delle navi della flotta navale borbonica. Tutta l'attività che si sviluppò tra la metà del 800 e parte del 900 fu favorita principalmente dalla posizione geografica del sito, strategica sotto il profilo militare e industriale, in quanto si affaccia tanto sul mare, per trasporti navali, quanto sulla terra ferma, per i collegamenti via treno attraverso la prima linea ferroviaria in Italia, inaugurata nel 1839. Oggi, invece, il collegamento con il porto è rappresentato fondamentalmente dal forte legame con la città. Il nostro è un sito il cui principale punto di forza è costituito dall'esposizione dei treni che hanno fatto la storia del trasporto del Mezzogiorno e del nostro Paese. Gestito dalla Fondazione FS Italiane, il Museo di Pietrarsa si sviluppa su grandi spazi (36mila metri quadrati di cui 14mila coperti) promuovendo iniziative, eventi, convegni e numerose attività di tipo artistico, culturale ed enogastronomico. La nostra strategia di sviluppo infrastrutturale prevede, grazie a un accordo siglato con la Regione Campania e con il Ministero dei Beni Culturali, la realizzazione di un approdo marittimo per imbarcazioni da diporto e mezzi veloci (aliscafi e traghetti), sfruttando la naturale interconnessione con i treni della linea 2 metropolitana che, particolarità più unica che rara, hanno una stazione che costituisce, di fatto, l'ingresso del Museo. È stato già predisposto lo studio di fattibilità che speriamo possa essere preludio alla stesura del progetto definitivo ed esecutivo per la sua costruzione. A mio parere si tratta di un intervento in grado di favorire l'ulteriore crescita del sito che nel 2019 è stato visitato da oltre 200mila persone. Mi preme sottolineare che Pietrarsa non è solo il Museo di Ferrovie dello Stato Italiane, ma anche il più grande centro congressi del Sud Italia. Possiamo infatti ospitare contemporaneamente fino a 4mila persone nei grandi capannoni di epoca borbonica, oggi veri e propri esemplari di archeologia industriale sia per la loro architettura, sia per i reperti che custodiscono. Attualmente è in fase di restauro il celebre treno di lusso Arlecchino, costruito all'inizio degli anni '70, che sarà destinato a funzioni di treno charter al trasporto di turisti verso il Museo, a conferma



delle grandi potenzialità di sviluppo che il sito è in grado di offrire. 2\_ È notizia di pochi giorni fa: la manifestazione Naples Shipping Week si chiuderà nella sua edizione 2020 proprio a Pietrarsa. Perché ha accolto la richiesta e quale è il senso della partecipazione alla principale manifestazione del settore marittimo che si tiene ogni due anni nel porto e nella città di Napoli? Credo che quanto detto da un turista americano in visita al museo qualche tempo fa sia la risposta



## PORTI CAMPANI IN RETE

### Napoli

---

più significativa: Questo sito è come una nave della cultura ormeggiata al centro del Golfo di Napoli. E così, quando ci hanno chiesto la disponibilità a ospitare la serata conclusiva della Naples Shipping Week, abbiamo accettato con piacere e orgoglio. Uno dei segreti del successo di Pietrarsa, infatti, è quello di avere avviato un dialogo costruttivo con il territorio, dando spazio a tutte le forme di espressione culturale e artistica. Pertanto, accogliere una manifestazione del settore marittimo che coinvolge non solo gli operatori del porto di Napoli, ma anche quelli nazionali ed internazionali, è per noi l'occasione per avviare una più stretta collaborazione con il mondo della portualità e delle attività marittime in generale. Infatti, saremo parte attiva nella realizzazione della settimana dedicata allo shipping, in programma a fine settembre 2020, quando ospiteremo una serie di stand nell'area del nostro giardino botanico che, abbellito da vegetazione proveniente da tutto il mondo, si affaccia sull'incantevole Golfo di Napoli. 3\_ Come Direttore di un Museo che rappresenta la memoria storica di un importante segmento del trasporto, quello su ferro, quali trasformazioni immagina o auspica per il nostro porto. In che modo lo scalo partenopeo può diventare uno spazio di connessione tra culture e mondi diversi, oltre a essere un'importante infrastruttura per lo scambio di merci e di persone? Auspico, prima di tutto, l'apertura del porto alla città, così da trasformarsi in luogo di conoscenza e opportunità di scambi culturali. Mi auguro, inoltre, possa esserci un incremento dei collegamenti tra il porto e il territorio circostante, includendo il trasporto su ferro per una naturale congiunzione tra le differenti modalità di viaggio di merci e persone. Sono convinto che lo sviluppo di un paese debba necessariamente passare anche attraverso le vie del mare di cui i porti sono snodo cruciale. A maggior ragione, un porto che cresce in maniera significativa e costante, rappresenta un fattore di trasformazione essenziale per il territorio su cui insiste. A mio parere, dunque, è elemento imprescindibile di crescita per la città e per l'intera regione. 4\_ L'ultima domanda la vorrei riservare alle possibilità di collaborazione tra il museo di Pietrarsa e gli scali del sistema portuale campano. Come pensa si potrebbe sviluppare, in che ambiti? Il nostro know how è soprattutto di natura ferroviaria. La possibilità, quindi, di portare negli scali portuali le nostre conoscenze nel settore trasporti, abbinata alle capacità di gestire le molteplici attività di cui ci occupiamo da anni, non può che essere un'occasione positiva. Come Fondazione FS, ad esempio, abbiamo in archivio milioni di foto, strumenti e macchinari che rappresentano la storia delle ferrovie italiane. Considerando l'esperienza del Gruppo FS anche nel settore della navigazione, di cui si possono trovare testimonianze proprio nei nostri padiglioni, si potrebbe pensare ad allestire una mostra che racconti lo stretto legame tra il trasporto via mare e quello su ferro. Credo si debba iniziare a ragionare in un'ottica di sistema, mettendo insieme mondo della ricerca e dei trasporti marittimi e ferroviari. Le dirò un'ultima cosa. Da tempo abbiamo avviato una collaborazione con la stazione zoologica Anton Dohrn che ha aperto proprio qui vicino un centro per la cura di tartarughe marine. In base a un accordo specifico, diamo agli studenti la possibilità di visitare entrambi i siti (Museo di Pietrarsa e Ospedale delle tartarughe) pagando un solo biglietto. Ciò significa che operando in sinergia è possibile catturare l'interesse delle persone, specialmente dei giovani, e orientarli verso esperienze culturali attraverso iniziative che reputo possano essere intraprese con successo anche dall'intero sistema portuale campano.

## PORTI CAMPANI IN RETE

Napoli

### PORTI E COLLEGAMENTI FERROVIARI: UNA QUESTIONE NON SOLO INFRASTRUTTURALE

VITTORIO MARZANO

Un efficace collegamento ferroviario è asset irrinunciabile per un sistema portuale che voglia ottimizzare l'utilizzo delle sue aree e massimizzare la sua catchment area, e rappresenta un requisito fondamentale che i porti core europei, come Napoli, devono soddisfare. L'interruzione dei collegamenti ferroviari del porto di Napoli dal 2015 ha stimolato un doveroso dibattito sul tema, sia pubblico sia nell'ambito della pianificazione ufficiale di settore, finalizzato innanzitutto a individuare la miglior soluzione per rispondere a tale fabbisogno, anche nell'ottica del futuro assetto della Darsena di Levante. L'attenzione si è fisiologicamente concentrata sull'hardware (dove realizzare il terminal ferroviario, con quali prestazioni) del progetto, ed è per questo opportuno richiamare alcune considerazioni di mercato e di carattere organizzativo/gestionale importanti almeno quanto le scelte infrastrutturali. In primo luogo, se è vero che le prestazioni del cosiddetto Treno Europeo Merci (TEM: 750 metri di modulo, sagoma PC80, peso fino a 2000 t) rappresentano lo standard della rete core, è altrettanto vero che è analisi accurata della domanda potenziale di trasporto a dover guidare le scelte

prestazionali del collegamento ferroviario: per intenderci, un navettamento a corto raggio da/verso gli interporti campani ha esigenze ben diverse da un collegamento a medio/lungo raggio verso destinazioni più lontane. Per di più, limitandosi al traffico containerizzato, l'analisi di domanda non può ormai più prescindere da un'attenta valutazione del posizionamento strategico dei grandi ocean carriers che, da semplici vettori marittimi, si sono prima evoluti in operatori di trasporto multimodali (MTO) che acquistavano tratte di terminalizzazione terrestre e poi, più di recente, in produttori stessi in logica make della vezione terrestre. È recente il caso di MSC che, attraverso la controllata MedLog Italia, ha iniziato a effettuare servizi ferroviari e trazioni stradali in particolare dai porti liguri. Un progetto di intermodalità ferroviaria di un porto è quindi ormai sempre più tassello locale di progetti industriali su scala globale delle compagnie di navigazione e dei grandi MTO e, come tale, va affrontato con logiche progettuali molto diverse anche dal recente passato. Soprattutto, è agli aspetti organizzativi e gestionali che bisogna guardare con attenzione, come insegna la best practice del porto di Trieste, primo in Italia per volumi di traffico ferroviario, con un tasso di crescita medio annuo del 10% nell'ultimo quinquennio e più di 10.000 treni movimentati nel 2019. Complessivamente, guardando ai soli traffici intermodali, più del 50% del traffico terrestre del porto di Trieste utilizza la modalità ferroviaria, servendo destinazioni in tutta l'Europa continentale, grazie innanzitutto ad una posizione geografica baricentrica rispetto ad un bacino contendibile continentale che non vede altri sistemi portuali mediterranei o nordeuropei dominanti. Una situazione, dunque, ben diversa dalla catchment area più locale che ci si attende esprima il porto di Napoli, ma che comunque fornisce interessanti spunti di riflessione. Il porto di Trieste ha raggiunto questi risultati sicuramente con una infrastruttura performante, seppur con treni ad oggi di modulo massimo di 600 metri e con una sostanziale saturazione del terminale di Campo Marzio, nel quale sono stati avviati importanti lavori di ampliamento. Va però detto che i tassi di crescita a doppia cifra sono stati raggiunti solo quando la locale Autorità di Sistema Portuale ha implementato politiche organizzative e gestionali che, come e più della dotazione infrastrutturale, hanno contribuito alla crescita dei traffici. Ne rappresentano esempi rilevanti: la costituzione di Alpe Adria, che opera



come MTO neutrale e soggetto facilitatore/integratore per la promozione di nuovi servizi ferroviari, grazie alla grande presenza e conoscenza del mercato locale ed aperto alla collaborazione con tutti gli operatori che intendono sviluppare traffici da e per il sistema logistico portuale/regionale; di Adriafer, società di manovra ed impresa ferroviaria



## PORTI CAMPANI INRETE

### Napoli

---

accreditata come operatore unico di manovra nel comprensorio portuale e, a supporto di altre imprese ferroviarie, attiva su relazioni di linea a corto raggio verso i nodi del sistema triestino formato dai porti e dai retroporti; di una Direzione per le Infrastrutture Ferroviarie interna alla Autorità di Sistema Portuale, che ha intrapreso il percorso per certificarsi quale soggetto gestore della Infrastruttura Ferroviaria in ambito portuale. Lo sviluppo di queste iniziative immateriali è spesso lento e complesso quanto un progetto infrastrutturale, ed è dunque da subito che occorre attrezzarsi per uno sviluppo sinergico e complessivo dell'offerta ferroviaria di un sistema portuale, ricordando che il mercato guarda con estremo interesse non solo ai costi di inoltro, ma anche, e spesso soprattutto, alla affidabilità, regolarità, frequenza e modularità dei collegamenti ferroviari. L'anno 2019 si è chiuso per l'AdSP del Mar Tirreno Centrale con valori di dati di traffico estremamente positivi. In particolare, il settore dei container ha registrato un +5,7% rispetto all'anno precedente con un totale di 1.095.156 TEU movimentati. Il settore Ro-Ro si è mantenuto abbastanza stabile rispetto all'anno precedente con un totale di 13.373.368 tonnellate movimentate rispetto alle 13.364.893 tonnellate del 2018 (+0,1%). Anche il settore passeggeri ha registrato un aumento del 2,4% con 7.886.716 passeggeri trasportati (Golfo + Isole Maggiori) rispetto ai 7.700.101 del 2018. Il principale incremento è stato, però, registrato dal traffico crocieristico (+27,4%) con 1.454.023 crocieristi rispetto a 1.141.686 registrati nel 2018. Si riporta di seguito un dettaglio mensile delle principali voci di traffico con un confronto rispetto all'anno precedente.

## Porto di Salerno: la draga torna a lavoro, nuova illuminazione al Molo Manfredi

*La prima parte dei lavori durerà 80 giorni. Saranno scavati in totale circa 3,25 milioni di metri cubi. Gli interventi serviranno ad approfondire i canali di accesso e le banchine per far entrare e attraccare navi di più elevata stazza e pescaggio*

Dopo il brillamento dell' ordigno bellico , rinvenuto nei giorni scorsi nel porto di Salerno , è tornata al lavoro ieri notte la draga Breydel che occupa dello scavo dei fondali per garantire un più ampio pescaggio per le navi da crociera che dall' inizio della primavera faranno scalo presso la Stazione Marittima di Zaha Hadid. I lavori La prima parte dei lavori durerà 80 giorni. Saranno scavati in totale circa 3,25 milioni di metri cubi . Gli interventi serviranno ad approfondire i canali di accesso e le banchine per far entrare e attraccare navi di più elevata stazza e pescaggio. Il dragaggio dei fondali consentirà, al termine dei lavori, di arrivare, dai 6.40 metri attuali agli 11 metri ; la prima parte dei lavori, che terminerà entro metà marzo, porterà i fondali a 8,40 metri . La curiosità Intanto sono stati montati altri pali della pubblica illuminazione all' interno del cantiere aperto per la riqualificazione del Molo Manfredi. Le foto sono di Antonio Capuano Gallery.

The screenshot shows the top of a news article on the Salerno Today website. The main headline is "Porto di Salerno: la draga torna a lavoro, nuova illuminazione al Molo Manfredi". Below the headline is a sub-headline: "La prima parte dei lavori durerà 80 giorni. Saranno scavati in totale circa 3,25 milioni di metri cubi. Gli interventi serviranno ad approfondire i canali di accesso e le banchine per far entrare e attraccare navi di più elevata stazza e pescaggio". The article text is partially visible, starting with "Dopo il brillamento dell'ordigno bellico, rinvenuto nei giorni scorsi nel porto di Salerno, è tornata al lavoro ieri notte la draga Breydel...". To the right of the article, there is a sidebar with "I più letti di oggi" (Today's most read) and a "HARTÉ TENETEVI SALDI" advertisement with "ULTIMI GIORNI di sconti fino al 60%".

## PORTI CAMPANI INRETE

Salerno

### LA COMPAGNIA PORTUALE DI SALERNO CONTA SUL COMPLETAMENTO DELLE OPERE, DAL DRAGAGGIO A PORTA OVEST

SECONDO VINCENZO D'AGOSTINO, NEO PRESIDENTE, FARÀ CRESCERE LE IMPRESE ART.17 LEGGE 84/94

EMILIA LEONETTI

1\_ Lei è da pochi mesi alla guida della CULP di Salerno. Ci spiega come intende impostare il lavoro, in che modo e con quali obiettivi? Sono Presidente da pochi mesi e quindi la mia principale attività è stata stringere legami con gli imprenditori del porto di Salerno: dal gruppo Grimaldi, a quello di Agostino Gallozzi, ad Amoruso. Abbiamo concluso, con il gruppo Grimaldi, un accordo che non esito a definire storico per potenziare la nostra presenza nell'attività di movimentazione delle auto. Il mio auspicio è che le opere in corso, dal dragaggio, a Porta Ovest, terminino nei tempi previsti. Dal completamento, infatti, degli interventi dipenderà buona parte del rilancio dei traffici nello scalo salernitano. Per il settore auto ci auguriamo che si realizzi il multipiano previsto sulla banchina rossa del terminal Grimaldi. Tutto ciò porterà ad un ampliamento dei turni per la Compagnia Portuale. Quali sono i miei obiettivi? Vorrei prima di tutto chiudere i bilanci in pareggio e superato questo anno, che per la crisi in corso, soprattutto nel settore auto, dovrebbe essere di transizione, assicurare continuità lavorativa alla nostra cooperativa.

2\_ Ritiene che la prestazione di manodopera temporanea sia in declino? Le spinte all'autoproduzione da parte di alcune imprese armatoriali, come può essere contrastata? Il declino c'è stato ed è stato determinato dal calo dei traffici. E' mancata, a mio parere, da parte dell'Autorità Portuale un'attività di controllo che dovrebbe riguardare le ore di straordinario all'interno delle imprese portuali e la possibilità che si verifichino casi di interscambio di manodopera tra imprese portuali. Se vi fosse, ribadisco, un maggior controllo da parte di chi governa il porto, le Compagnie Portuali recupererebbero turni di lavoro. Tutto ciò ha contribuito ad alimentare un periodo di crisi per le Compagnie portuali (art. 17 legge 84/1994). Aggiungo che l'AdSP dovrebbe anche aprire dei tavoli per la definizione di accordi in grado di regolamentare i rapporti tra le imprese (art. 16) e le Culp (art.17). 3\_ Quali rapporti vi sono con la CULP di Napoli e in che modo l'ODP contribuisce a definire le questioni legate alle trasformazioni nel mondo del lavoro portuale? L'ingresso del porto di Salerno nell' Autorità di Sistema Portuale è avvenuto solo nel 2018. E' passato troppo poco tempo per poter dare un giudizio. Certo sarei tentato di affermare che l'autonomia del porto di Salerno era positiva e che l'integrazione con il porto di Napoli non sarebbe stata necessaria. Devo, però, riconoscere che se si realizzerà ciò che la riforma del 2016 prevede e cioè la creazione di un sistema interconnesso mare- ferro- gomma e interporti, questo porterà vantaggi, di cui anche noi della Compagnia Portuale ci avvantaggeremo.



## PORTI CAMPANI INRETE

Salerno

### CULP FLAVIO GIOIA DI SALERNO

*FORMAZIONE COSTANTE E FLESSIBILITÀ AL SERVIZIO DELLE IMPRESE*

CLAUDIA AMBROSINO

Si affaccia sul mare: dalle finestre della Culp Flavio Gioia di Salerno, situata al Molo 3 gennaio, si scorgono alcune delle imbarcazioni attraccate al porto; tra queste, svetta la draga, al lavoro per le operazioni di dragaggio, iniziate già da diverse settimane. 120 le persone in totale occupate all'interno della cooperativa. Svolgono diverse mansioni: 104 gli operai prestatori di manodopera e 16 impiegati negli uffici; a questi si aggiungono 40 operai che, in base alle esigenze, vengono forniti dall'agenzia interinale. La Culp, in base all'articolo 17 della legge 84/94 (richiamato nella legge di riforma portuale del 2016), è una cooperativa prestatrice di manodopera; si occupa di fornire alle imprese competenza e professionalità nei periodi di picchi di lavoro o di deficit del personale in organico. Gli interventi messi in atto vanno dal lavoro generico (ad esempio, imbarco e sbarco di auto) alla conduzione di mezzi meccanici (gru, pale meccaniche etc). Disponibilità immediata, flessibilità, tempestività e l'elasticità di intervento nei casi di necessità sono i tratti distintivi della Culp di Salerno. Al mio arrivo, mi riceve il Presidente della Culp Flavio Gioia, Vincenzo D'Agostino; mi racconta di come il mondo del lavoro

portuale stia cambiando. A farsi strada è infatti un processo di automatizzazione delle fasi di lavoro che, fino a qualche anno fa venivano svolte a braccio. Appare chiaro che tali trasformazioni hanno richiesto competenze specifiche da parte delle imprese che hanno bisogno di operai in grado di utilizzare nuove macchine e tecnologie. Da qui l'esigenza di una costante formazione degli operai, in modo tale da poter fronteggiare le insorgenti necessità. E' per questo che la Culp si impegna ormai da diversi anni nella formazione dei suoi operai per accrescere la loro competenza e professionalità. A tal proposito, la cooperativa salernitana ha già presentato un progetto di formazione all'AdSP del Mar Tirreno Centrale, in attesa di approvazione. La Culp Flavio Gioia dispone, inoltre, di diverse macchine operatrici che possono essere utilizzate nei casi di intervento: 4 gru semoventi con portata fino a 65 tonnellate, 16 carrelli con portata fino a 16 tonnellate, 2 pale meccaniche ed un escavatore. Il 70 % del fatturato della Culp Salerno deriva dalla movimentazione delle auto: il gruppo Grimaldi è il loro maggior cliente (basti pensare al parcheggio multipiano al porto di Salerno che, una volta realizzato, consentirà di movimentare circa 800mila auto l'anno); per il settore merci varie, un importante cliente è Amoruso Group spa mentre per i container a svettare c'è Gallozzi Group, con la società Salerno Container Terminal. L'obiettivo è riuscire a coniugare innovazione tecnologica e mantenimento delle ore di lavoro. Lo sguardo è costantemente rivolto all'occupazione, mettendo in campo metodologie di intervento in grado di mantenere i livelli occupazionali della CULP.



## Bari: al via concertazione con Capitaneria di Porto e AdSP per nuovi ormeggi al porto di San Cataldo

(FERPRESS) - **Bari**, 29 GEN - Ieri 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 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 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 - 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 **porto** turistico".





## PORTO PASSO IN AVANTI VERSO UNA ACCOGLIENZA DI MAGGIORE QUALITÀ, SFRUTTANDO IL PIAZZALE ESTERNO DI COSTA MORENA

### Acquisizione terminal privato L' Authority approva il progetto

Allargare ed estendere verso l' esterno il fronte di accoglienza a beneficio di passeggeri e operatori, dando al contempo continuità all' obiettivo di dare all' intero sistema un tocco di qualità in più. È una delle priorità perseguite dall' Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale, il cui Comitato di Gestione ha di recente approvato con delibera il progetto che prevede l' acquisto del terminal privato (appartenente alla famiglia Taveri) che si trova, appunto, verso l' esterno del varco doganale, in prossimità di Punta delle Terrare. L' organo deliberativo dell' Ente portuale, presieduto da Ugo Patroni Griffi, ha così mosso un deciso passo in avanti verso l' acquisizione della struttura al proprio patrimonio, sebbene tale operazione sia subordinata all' esito finale di un altro progetto di più ampio respiro: l' "Interreg 2014-2020 Grecia - Italia Dock Bi", avente ad oggetto il passaggio, sempre all' Autorità di Sistema Portuale, dell' intero piazzale (per il quale sono previsti interventi di ammodernamento e potenziamento di servizi) dove è dislocato il terminal privato. Piazzale che risulta di proprietà del Consorzio Asi e, in parte minore, del Comune. Con i due enti, ci sarà a breve un ulteriore incontro e a quanto pare le prescrizioni in precedenza imposte sono in via di superamento. L' operazione "acquisto terminal" sembra, insomma, in dirittura d' arrivo e i benefici saranno per passeggeri e operatori, ma anche per l' economia locale. L' Autorità di Sistema Portuale, peraltro, prendendo possesso anche del piazzale esterno al varco punta a rendere il terreno fertile in un' ottica Zes. La recente, formale istituzione della Zona Economica Speciale Interregionale Adriatica può spalancare opportunità irripetibili che la stessa Authority non vuole e non può permettersi di perdere.



## Nuovo stop dal Provveditorato agli interventi per il porto «Ora fine alle tante illazioni»

*Il sindaco Rossi respinge carte alla mano le accuse di bloccare lo sviluppo dello scalo*

Neanche il tempo di archiviare le ultime polemiche sul futuro del porto e sulla lentezza nella realizzazione delle opere necessarie al suo rilancio che sui progetti dell' **Autorità di sistema portuale** del mare Adriatico meridionale si abbatte un' altra tegola. Il Provveditorato interregionale per le opere pubbliche di Campania, Molise, Puglia e Basilicata ha infatti espresso parere negativo all' accertamento della conformità urbanistica per la realizzazione della vasca di accumulo, nell' ambito del complesso di opere per il completamento funzionale dello sporgente di Costa Morena Est. Tutto questo mentre si contano i giorni per il tavolo di analisi e monitoraggio sul porto di Brindisi e sul suo indotto, convocato per il 6 febbraio dal ministero dello Sviluppo economico. Il motivo dello stop è il medesimo e riguarda molte altre opere in programma o già realizzate come i varchi doganali: la mancata compatibilità con quanto previsto nel Piano regolatore **portuale** vigente. Ma prima, il provveditore Giuseppe D' Addario sottolinea come il comitato tecnico amministrativo dello stesso Provveditorato abbia ritenuto, già il 27 novembre scorso, meritevole di approvazione il progetto definitivo, aggiungendo però prescrizioni in merito all' acquisizione «dei necessari pareri ambientali, in considerazione del quadro vincolistico gravante sull' area oggetto di intervento». In riferimento, in particolare, è al fatto che Costa Morena Est, come del resto buona parte delle aree portuali, si trovi all' interno del Sito di interesse nazionale per le bonifiche, con tutti i limiti che ne derivano. Il problema principale, tuttavia, riguarda innanzitutto la compatibilità urbanistica degli interventi. «Entrando nel merito - scrive ancora il provveditore - degli elaborati progettuali, con specifico riferimento agli aspetti urbanistici, si osserva che il progettista, pur ammettendo che le opere ricadono in aree demaniali portuali, nulla riferisce in merito alla compatibilità delle stesse con il vigente piano regolatore **portuale** di Brindisi». Dal Provveditorato alle opere pubbliche, si ricorda all' **Autorità di sistema** che gli interventi da realizzare «devono essere valutati con riferimento allo strumento di pianificazione urbanistica pertinente che, nel caso di specie, è il Piano regolatore **portuale** vigente». Questo vuol dire che «ogni scostamento dalla sue previsioni comporterebbe, in linea generale, la preventiva variante al Prp, ovvero il suo adeguamento tecnico funzionale ai sensi della legge 84 del 1994». Tutto questo, «in sintonia con le riserve già espresse» per gli altri interventi «previsti nel porto di Brindisi, non conformi al vigente Piano regolatore **portuale**, riserve che permangono e si richiamano anche per l' intervento in oggetto», mette in evidenza il provveditore D' Addario. Ed è proprio lo stesso provveditore a ribadire la strada da seguire per la realizzazione degli interventi per l' infrastrutturazione del porto. L' istituzione, infatti, «ritiene che, qualora emerga l' esigenza, legittima, di realizzare una serie di interventi riferiti al medesimo ambito **portuale**, ma non previsti dal vigente strumento di pianificazione **portuale**, i relativi impatti non possano essere valutati singolarmente, bensì in un' ottica complessiva e nel rispetto anche della legge 84 del 1994», come del resto ribadito nelle comunicazioni riferite «a precedenti procedure di conformità urbanistica attivate da codesta **Autorità** per altri tre interventi». Il Provveditorato, inoltre, ricorda all' Authority che è lo Stato a dover accertare la conformità urbanistica «a seguito di intesa con la Regione interessata, senza il coinvolgimento nel procedimento dei restanti soggetti interessati da codesta **Autorità**», tra i quali dunque anche il Comune di Brindisi, che





## Quotidiano di Puglia (ed. Brindisi)

### Brindisi

---

è spesso stato indicato come responsabile delle lungaggini nella realizzazione dei progetti per lo sviluppo del porto. Per queste ragioni, conclude la comunicazione, «questo Provveditorato esprime il proprio motivato dissenso» rispetto «all' accertamento di conformità urbanistica degli interventi nell' ambito del procedimento attivato da codesta **Autorità**». Un parere che, per il sindaco Riccardo Rossi, scagiona definitivamente il Comune dall' accusa di bloccare lo sviluppo del porto. «Il documento del Provveditorato - sottolinea infatti - chiarisce in maniera univoca quali sono le procedure da seguire, ovvero la variante al Piano regolatore **portuale**. Oggi si è dimostrato, quindi, che non è il Comune, come sostiene qualcuno, a provocare ritardi mettendo a rischio le attività portuali. I ritardi, invece, sono attribuibili a valutazioni errate sulle modalità con le quali le procedure devono essere effettuate. Questo mette la parola fine su tutta una serie di illazioni avanzate in questo periodo. Da oggi è chiaro quali sono le procedure che devono essere attivate per realizzare le opere. Se ne prenda atto e ci si comporti secondo quanto prescritto dal Provveditorato, se davvero si vogliono realizzare quelle opere». Riguardo al tavolo del 6 febbraio prossimo, invece, il segretario Cgil Antonio Macchia sottolinea: «La città purtroppo non è mai uscita dal cono d' ombra del carbone, a cominciare proprio dal porto. Sono necessari al più presto investimenti per migliorare la qualità delle infrastrutture, per integrare meglio e rendere funzionale la rete logistica, individuare una zona franca come sta avvenendo per il porto di Taranto e poi accelerare con le Zone Economiche Speciali. La transizione energetica non la deve pagare il mondo del lavoro. Per questo l' incontro al Ministero conclude Macchia speriamo possa segnare una svolta». F.R.P. © RIPRODUZIONE RISERVATA.

## Il porto avrà finalmente il suo terminal Via libera all' acquisto di quello dei Taveri

CARMEN VESCO

Carmen VESCO Buone nuove sul fronte porto di Brindisi, da quando è stato deliberato l' acquisto del terminal privato di Costa Morena, seppur subordinato allo sblocco del progetto Interreg 2014-2020 Grecia-Italia Dock-Bi, e al passaggio all' **Autorità di sistema portuale** dell' intero piazzale parcheggio, cosa che è in capo al consorzio Asi. Il presidente dell' **Authority**, Ugo Patroni Griffi, parla di tempi burocratici, «che peraltro non dipendono da noi» ha detto. «Ad ogni modo finalmente siamo riusciti ad acquisire il consenso all' acquisto, dopo i rinvii su richiesta dell' amministrazione comunale. Ora è stato espresso il consenso a una operazione molto importante per il nostro porto, interesse che rappresenta anche il Comune di Brindisi» ha commentato il presidente. La delibera è arrivata nella giornata di martedì dal comitato di gestione dell' **Autorità di sistema portuale** del mare Adriatico meridionale. La delibera approva il progetto di acquisto del Brindisi Terminal, la stazione marittima privata della società Il Mondo, di proprietà della famiglia Taveri, che si estende esternamente al varco doganale di Costa Morena Punta delle Terrare. «Trattandosi di soldi pubblici, questi saranno ben spesi se si investe in un' ottica di lungo periodo, ovvero con la sistemazione di tutte le aree interessate dai servizi di accoglienza a passeggeri e operatori dell' autotrasporto internazionale. L' acquisto del terminal ci permetterà di eludere i problemi di concorrenza, che svilupperà i traffici perché permetterà di avere all' interno più agenzie per la Grecia e l' Albania, e dall' altra parte ci permetterà di dare adeguato ricovero ai passeggeri albanesi, in partenza per Valona. Ma se a questo acquisto non coinciderà la possibilità di avere adeguate aree parcheggio: quindi aspettiamo che sblocchi il progetto Dock-bi. Altrimenti tutta l' operazione sarebbe inutile, perché basta vedere cosa accade quando ci sono i rotabili che devono imbarcare» ha chiarito il presidente. Il costo dell' operazione è di circa 2 milioni e 700 mila euro per il terminal e di più di 800 mila euro circa per le aree a parcheggio. Il Dock-Bi, Development of connections between the key ports of Brindisi and Igoumenitsa è un progetto infrastrutturale finanziato dal programma Interreg V-A Grecia-Italia 2014/2020 finalizzato all' ammodernamento delle aree portuali e al miglioramento della connettività transfrontaliera dei traghetti tra i porti di Brindisi e Igoumenitsa. Il consorzio Asi di Brindisi è capofila del progetto che coinvolge, partner italiani, **Autorità di sistema portuale** del mare Adriatico meridionale e Comune di Brindisi, e greci, **Autorità portuale** di Igoumenitsa e Comune di Igoumenitsa. Non appena verrà sbloccato, e le aspettative sono positive, così come confermato dal presidente del consorzio e dallo stesso Patroni Griffi, sarà realizzata la riqualificazione dell' area parcheggio adiacente al terminal di Costa Morena (zona check-in) per la sosta di camion e auto in transito da e per la Grecia e dell' area parcheggio prospiciente il terminal Punta delle Terrare di Costa Morena (zona imbarchi a Brindisi); il completamento del terzo terminal passeggeri nel porto di Igoumenitsa; il miglioramento delle strade di accesso al porto di Brindisi attraverso la costruzione di una rotatoria presso l' incrocio esistente nella strada principale che va dal centro città al porto (via Provinciale per Lecce incrocio viale Arno, nei pressi del cimitero) e l' ammodernamento dell' illuminazione stradale sulle strade principali di Igoumenitsa che collegano il porto con il centro della città greca. Grazie agli interventi infrastrutturali previsti da Dock-Bi, non solo i passeggeri, i turisti e gli





## Quotidiano di Puglia (ed. Brindisi)

Brindisi

---

operatori economici, ma anche gli abitanti, i vari portatori d' interesse del settore trasporti e le autorità portuali saranno direttamente e indirettamente beneficiari di una mobilità transfrontaliera migliore e moderna tra Italia e Grecia. © RIPRODUZIONE RISERVATA.

## Brindisi Report

Brindisi

### Crisi del porto: anche la Cgil Brindisi all' incontro presso il Mise

*Antonio Macchia: "Decarbonizzazione? Sì a nuovi investimenti ecosostenibili ma non siano i lavoratori a pagare la transizione energetica"*

Crisi del porto: anche la Cgil Brindisi all'incontro presso il Mise RINDISI Anche la Camera del lavoro Cgil di iBrindisi parteciperà con una propria delegazione al tavolo sul rilancio del porto di Brindisi che si svolgerà il prossimo 6 febbraio a Roma, presso il Mise (Ministero dello sviluppo economico), in presenza del Sottosegretario di Stato Alessandra Tode, del Presidente della Regione Puglia Michele Emiliano, del sindaco di Brindisi Riccardo Rossi, del presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale Ugo Patroni Griffi e degli altri soggetti istituzionali, imprenditoriali e sindacali. Potrebbe interessarti: <http://www.brindisireport.it/economia/delegazione-cgil-brindisi-incontro-crisi-porto-mise-6-febbraio.html> | Seguici su Facebook: <https://www.facebook.com/pages/BrindisiReportit/129694710394849>

"Verranno approfondite - si legge in una nota della Cgil- le criticità inerenti l'area portuale della città di Brindisi e il suo indotto al fine di individuare le necessarie misure di rilancio delle attività produttive coinvolte. Com'è noto, il tema principale è quello della riconversione industriale del porto e del connesso retroporto: la cosiddetta 'decarbonizzazione' infatti rischia di portare alla perdita di duemila posti di lavoro, come stimato dall'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale". "Non si dovrà prescindere - dichiara Antonio Macchia, segretario generale della Cgil Brindisi - da una programmazione che promuova sviluppo sostenibile e permetta di migliorare ambiente e qualità della vita dei cittadini, garantendo però al tempo stesso la difesa dei posti di lavoro e dell'intero indotto di un porto turistico, commerciale e industriale fra i più importanti del mar Adriatico". "Purtroppo il percorso è in salita: a Brindisi gli indicatori di riferimento tra cui disoccupazione, cassa integrazione, dispersione scolastica, povertà assoluta e povertà relativa sono preoccupanti. La città - prosegue - purtroppo non è mai uscita dal cono d'ombra del carbone, a cominciare proprio dal porto. Sono necessari al più presto investimenti per migliorare la qualità delle infrastrutture, per integrare meglio e rendere funzionale la rete logistica, individuare una 'zona franca' come sta avvenendo per il porto di Taranto e poi accelerare con le Zone Economiche Speciali. La transizione energetica non la deve pagare il mondo del lavoro. Per questo l'incontro al Ministero - conclude Macchia - speriamo possa segnare una svolta".

**BRINDISIREPORT** Economia

**Crisi del porto: anche la Cgil Brindisi all'incontro presso il Mise**

Antonio Macchia: "Decarbonizzazione? Sì a nuovi investimenti ecosostenibili ma non siano i lavoratori a pagare la transizione energetica"

6 **Andamento**  
di mercoledì 29 gen

**I più letti di oggi**

- 1 In 2020 un'era oscura di sviluppo: il nuovo scenario di Brindisi nella tempesta
- 2 Crisi del porto: il Mise vorrebbe le parti sindacali Cgil e Uil
- 3 La sfiducia nell'area portuale del mare Adriatico Meridionale
- 4 Crisi: "Niente prospettive per i lavoratori in cassa integrazione"

**BRINDISI** - Anche la Camera del lavoro Cgil di Brindisi parteciperà con una propria delegazione al tavolo sul rilancio del porto di Brindisi che si svolgerà il prossimo 6 febbraio a Roma, presso il Mise (Ministero dello sviluppo economico), in presenza del Sottosegretario di Stato Alessandra Tode, del Presidente della Regione Puglia Michele Emiliano, del sindaco di Brindisi Riccardo Rossi, del presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale Ugo Patroni Griffi e degli altri soggetti istituzionali, imprenditoriali e sindacali.

**Crisi del porto: il Mise vorrebbe le parti sindacali Cgil e Uil**

"Verranno approfondite - si legge in una nota della Cgil- le criticità inerenti l'area portuale della città di Brindisi e il suo indotto al fine di individuare le necessarie misure di rilancio delle attività produttive coinvolte. Com'è noto, il tema principale è quello della riconversione industriale del porto e del connesso retroporto: la cosiddetta 'decarbonizzazione' infatti rischia di portare alla perdita di duemila posti di lavoro, come stimato dall'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale".

## Brindisi Report

Brindisi

### L' Authority delibera l' acquisto del terminal privato di Costa Morena

*Intanto riparte l' iter del progetto Asi per il piazzale Tir. Porti e burocrazia: Brindisi diventa un caso nazionale*

MARCELLO ORLANDINI

BRINDISI - Qualcosa, infine, si muove sul fronte del porto, e si tratta di buone notizie per l' economia marittima brindisina. Nella giornata di ieri il Comitato di gestione dell' Autorità di Sistema portuale del Mare Adriatico Meridionale , presieduto da Ugo Patroni Griffi , ha approvato il progetto di acquisto del Brindisi Terminal , la stazione marittima privata della società "Il Mondo" (famiglia Taveri) ubicata all' esterno del varco doganale di Costa Morena - Punta delle Terrare, per integrarla nel carente sistema di accoglienza a passeggeri e operatori dell' autotrasporto internazionale che la stessa authority intende ammodernare, adeguare e dotare di altre strutture. Si tratta tuttavia di una operazione subordinata allo sblocco del progetto Interreg 2014-2020 Grecia-Italia Dock-Bi , e al passaggio all' Autorità di Sistema portuale dell' intero piazzale che si trova sempre all' esterno del varco doganale, dove sostano i Tir, che con il Dock-Bi sarà totalmente ristrutturato e dotato di ulteriori servizi. E anche su questo punto la situazione registra finalmente una evoluzione positiva, come ci ha spiegato il presidente del Consorzio dell' Area di Sviluppo industriale, Domenico Bianco . L' allarme di **Assoport** parte dal caso Brindisi Terza questione, l' impatto della burocrazia sui piccoli cantieri portuali. Ne parla oggi "Il Secolo XIX" di Genova, testata molto autorevole anche nel campo della portualità. Il giornale genovese annuncia che **Assoport** , l' associazione nazionale degli enti di gestione degli scali marittimi italiani, ha chiesto un incontro urgente al Ministero dei Trasporti e delle Infrastrutture allarmata dall' effetto-stop sui piccoli progetti ed interventi che potrebbe avere proprio un caso che riguarda Brindisi. Si tratta della richiesta di variante al Piano regolatore portuale richiesta dal Provveditorato interregionale delle Opere pubbliche all' Autorità di Sistema portuale del Mare Adriatico Meridionale per la semplice realizzazione del chiosco che dovrà ospitare l' info-point a servizio dei crocieristi. Di questo passo si rischia una brusca frenata per tutte le opere minori di cui tuttavia i porti italiani hanno urgente bisogno, dice **Assoport**, anche perché ad oggi nessun Piano di sistema dei nuovi piani regolatori delle authority che governano reti composte da vari porti è stato varato a quattro anni dalla riforma della legge 84/1994, e il ministero sembra a sua volta bloccato su questo problema. Accelerata dell' operazione terminal e del Dock-Bi Tornando al problema dell' acquisizione del terminal privato al patrimonio dell' Adsp del mare Adriatico Meridionale, e al problema piazzali di sosta e servizi ai passeggeri, il presidente del Consorzio Asi di Brindisi ha detto a BrindisiReport che la Regione Puglia è pronta e disponibile a concedere la deroga necessaria al Piano paesaggistico territoriale regionale (Pptr), necessaria per il progetto Dock-Bi. Come già spiegato in altro articolo tempo addietro, per un ritardo in un adempimento dovuto molti anni fa al Comune capoluogo, la zona industriale di Brindisi è qualificata paradossalmente come qualsiasi altra area edificabile, quindi non è possibile realizzare interventi a meno di 300 metri dalla costa. In attesa di una revisione, richiesta dall' Asi - spiegò anche quella volta Domenico Bianco - si dovrà procedere con deroga regionale, e successivo parere del ministero competente, per attuare il progetto Dock-Bi di cui lo stesso Consorzio Asi di Brindisi è capofila. La deroga è già stata concessa con prescrizioni, cui l' Asi ha già risposto ieri, quindi la pratica passerà ora al Ministero dell' Ambiente . In questo caso - ha rilevato il presidente dell' Asi - c' è un accordo operativo con il



Comune di Brindisi , e su iniziativa della stessa amministrazione comunale la prossima settimana è previsto un incontro. Va ricordato che il piazzale in questione è per la maggior parte di proprietà dell' Asi, e per una parte minore del Comune, e l' Autorità di Sistema



## Brindisi Report

### Brindisi

---

portuale ne chiede l' acquisizione per completare l' operazione - terminal (anche su questo passaggio di proprietà, se così può definirsi, vi è un accordo raggiunto ad un apposito tavolo tecnico). Cosa è il Dock-Bi Dock-Bi è l' acronimo di "Development Of Connections between the Key ports of Brindisi and Igoumenitsa", finanziato per 2.785.000 euro dal Programma Interreg V-A Grecia-Italia 2014-2020 - Asse prioritario 3 (di cui circa 600mila euro destinati all' Asi di Brindisi). Il progetto prevede la riqualificazione dell' area di parcheggio antistante il terminal Costa Morena a Brindisi, per la sosta di camion e auto in transito da e per la Grecia, e la riqualificazione delle aree adiacenti e delle strade di accesso al porto di Brindisi, ad esempio la costruzione di una rotatoria all' incrocio della strada principale che va dal centro città al porto. Sul fronte greco invece, sarà completato il terzo terminal passeggeri nel porto di Igoumenitsa ( foto sopra ) e sarà effettuato un ammodernamento dell' illuminazione stradale sulle principali strade che collegano il porto con il centro della città greca. Bianco aveva già sottolineato che un rallentamento, o peggio uno stop del progetto sul fronte-Brindisi avrebbe comportato conseguenze collaterali per l' intero Dock-Bi. Quindi anche sulle opere già avviate a Igoumenitsa. Gli altri partner, oltre all' Asi di Brindisi, sono l' Adsp del mare Adriatico Meridionale, quella del porto di Igoumenitsa e la stessa municipalità del nostro partner transfrontaliero. Brindisi può essere in vantaggio per la Zes Tutto ciò contribuirà a dare un senso all' attuazione della Zona economica speciale (Zes) che, ricorda sempre Bianco, non è eterna ma ha una durata di sette anni, che vanno sfruttati sino in fondo. E Brindisi, in questo caso, per il raccordo già esistente tra porto, zona industriale e grande viabilità presenta una grande opportunità per il traffico Tir (Bari dovrà realizzare un tunnel per instradare e accelerare il traffico porto - rete stradale). Perciò adesso bisogna procedere veloci con tutti i progetti possibili.

## Taranto, bimbi e donne incinte raccontano l'inferno in mare

*In 403 sbarcano al molo «San Cataldo». In molti a bordo della nave ong presentano ustioni. La traversata sui barchini*

TARANTO. Le operazioni di sbarco della Ocean Viking, nave Ong di Sos Mediterranée e Medici Senza Frontiere, al molo San Cataldo nel porto «sicuro» di Taranto, sono cominciate ieri mattina poco dopo le 8.30 per chiudersi in serata con tutte le procedure di identificazione delle 403 persone soccorse nel Mediterraneo (216 uomini, 38 donne e 149 bambini di cui 132 non accompagnati), provenienti da Marocco, Guinea, Senegal, Burkina Faso, Kenya, Nigeria, Mali e Somalia. Un viaggio da incubo, è quello che hanno riferito i superstiti recuperati in cinque operazioni notturne complicate anche dalle avverse condizioni meteomarine. Molti hanno effettuato la traversata in barchini pieni d'acqua, più volte sul punto di ribaltarsi. Tra i sopravvissuti anche due bimbe di 4 e 6 anni che in Libia hanno perso la madre e una sedicenne che ha raccontato di continue violenze sessuali nei centri di detenzione. Ampiamente collaudata la macchina dell'accooglienza allestita sul molo San Cataldo e coordinata da Prefettura e Comune, con il supporto delle forze dell'ordine, Croce Rossa, 118, Protezione Civile e volontariato. Garantiti sul posto gran parte dei controlli sanitari e dei trattamenti sanitari facendo evitare a tanti così il ricorso al pronto soccorso del SS. Annunziata. Numerose persone, soprattutto donne e bambini, infatti, presentavano ustioni da idrocarburi causate dal contatto con benzina e acqua di mare presenti sul fondo dei gommoni. Garantita anche sul posto la fornitura di generi di prima necessità e indumenti. Tantissimi questa volta i minori non accompagnati, le cui condizioni complessive sono buone anche se alcuni sono stati trasportati in ospedale per accertamenti. Tutti sono stati poi trasferiti - come previsto dalle norme - in strutture comunali territoriali. E parecchi anche i bambini al di sotto dei sei anni giunti in compagnia dei loro genitori. Gli adulti, trasferiti in bus all'hotspot, vi resteranno 48-72 ore per le procedure di identificazione prima di essere condotti in altri centri. Dodici le donne incinte che, dopo una prima assistenza in loco, sono state accompagnate al SS. Annunziata dove hanno effettuato alcuni esami strumentali. Per otto persone, donne e uomini, i sanitari hanno valutato la necessità di approfondimenti che saranno effettuati nei prossimi giorni in struttura sanitaria anche se le loro condizioni non destano particolari preoccupazioni. Anche per un uomo, in stato di forte agitazione, e per il quale si temevano possibili problemi psichiatrici, gli accertamenti condotti dal personale del Dipartimento Sanità Mentale hanno escluso qualunque patologia. Riferiti, inoltre, in una coppia di origine somala, sintomi di tubercolosi, ma sia per la donna 25enne, asintomatica e in terapia antitubercolare da oltre tre settimane, sia per l'uomo, stessa età, l'esame clinico obiettivo e la radiografia del torace hanno dato esito negativo. Da segnalare, infine, la presenza per tutta la giornata, durante le operazioni di soccorso e cura ieri, dei mediatori culturali del progetto Fari (progetto finanziato dal Fondo Pon Legalità 2014-2020 di cui l'Asl Taranto è soggetto capofila, in partenariato con le Asl di Brindisi e Lecce e con l'associazione Camera a Sud).



## Sbarcati altri 403 migranti Su alcuni, segni di violenza

*La maggior parte di loro rimarrà in città al massimo 4 giorni prima del trasferimento I soccorritori: «Stiamo facendo la cosa giusta in reazione all' assenza di un piano europeo»*

FRANCESCA RANA

Francesca RANA Le navi di ong, organizzazioni non governative, nel Mediterraneo non bastano a fronteggiare il rischio di naufragi. Stavolta, la Ocean Viking di Sos Mediterranee Italia e Medici senza Frontiere, è riuscita a soccorrere 407 migranti: 4 sono stati evacuati in elicottero verso Malta (una mamma con 3 figli), e 403 - 216 uomini, 38 donne, 149 presunti minori - sono sbarcati ieri mattina a Taranto al Molo San Cataldo. La nave è approdata intorno alle 9 e le operazioni di iniziale foto-segnalamento, primo soccorso in porto e rifocillamento sono andate avanti quasi quattro ore. C' erano il pma, posto medico avanzato, Save the Children, Unhcr, Frontex, Camera Sud ed i mediatori culturali di Asl, 118 e Croce Rossa, e Stella Maris tra i volontari. A mezzogiorno, alcuni migranti erano stati trasportati all' Ospedale Santissima Annunziata e quasi tutti gli altri all' Hotspot di Taranto, al porto mercantile, dove rimarranno massimo 4 giorni. Successivamente, dovrebbero essere trasferiti al Cara di Bari, Centro di richiedenti asilo, in un secondo momento ai Cas, Centri di accoglienza straordinaria, qualora ci fosse la necessità, e non risulta ancora formalmente la notizia di una redistribuzione europea. Alcuni hanno tentato altre volte di lasciare la Libia e la Guardia Costiera Libica li ha riportati in centri di detenzione, probabilmente non ufficiali o governativi ed illegali. Mostrerebbero, sia donne, sia uomini o minori, segni di violenze sessuali o ferite, e hanno raccontato agli operatori umanitari di essere stati testimoni di violenze e torture. Inoltre c' erano 12 donne incinte che sono state accompagnate al SS. Annunziata. Per 8 persone, tra donne e uomini, sono stati programmati approfondimenti clinici e restano sotto osservazione per accertare le loro condizioni. Al momento del primo soccorso, in una coppia di origine somala sono stati riferiti i sintomi della tubercolosi. «Partono dove le condizioni meteo sono più favorevoli - racconta Luisa Albera, responsabile Sar, Search ed Rescue, Ricerca e Soccorso - ad un certo punto verso ovest, gli ultimi ad est. Ultimamente, la Guardia Costiera Libica non è mai intervenuta ed è rimasta a distanza di sicurezza. Ci hanno lasciato finire i soccorsi. Le richieste di aiuto sono arrivate a tutte le navi in Mediterraneo centrale ed ora ci sono solo navi civili e Malta. Non è sufficiente. Ho dovuto rispondere ad un segnale di distress - pericolo - a 120 miglia nautiche, 200 km di distanza. Non c' era nessuno». Questa nave è stata allestita tra la primavera e l' estate scorsa appositamente, dopo l' esperienza di Aquarius. Ha iniziato le sue missioni ad agosto 2019 ed ogni 3 settimane, una volta al mese, fa soste di manutenzione, prossimamente a Marsiglia, in passato a Termini Imerese. Ogni 2 mesi, viene cambiata la crew di bordo: «Stiamo facendo la cosa giusta. Questo è il quinto anniversario di Sos Mediterranee - ricorda il presidente di Sos Mediterranee Italia, Alessandro Porro - la nostra missione nasce in reazione alla mancanza di un piano europeo di soccorso. Siamo stati tra i primi a partire nel 2016 dopo la chiusura di Mare Nostrum e staremo in mare fino a quando ci sarà bisogno. Il 27 gennaio 2018 facemmo il soccorso più brutto, con 40 dispersi, 3 morti, 3 persone ripescate in acqua e rianimate. Fin quando Eunavmed Operazione Sophia è stata in mare, abbiamo collaborato e c' è stato coordinamento. Ora, non troviamo più navi militari non libiche. Siamo soli». © RIPRODUZIONE RISERVATA.





## Al porto giochi e sorrisi per i bambini

Sia a bordo, sia nel punto di sbarco al Molo San Cataldo, sia all' Hotspot, si cerca di strappare un sorriso ai sopravvissuti di naufragi e spesso lunghi periodi di internamento nei lager libici. Nelle quattro ore di sbarco, tra le 9 e le 12.45 circa, li sentivi suonare strumenti musicali trovati a bordo di Ocean Viking e cantare nelle loro lingue di Marocco, Guinea, Senegal, Burkina Faso, Kenya, Nigeria, Mali e Somalia. A terra, la rete di accoglienza istituzionale di Taranto, **porto** sicuro, ha pensato a giochi, sorrisi ed umanità. I primi a sbarcare sono stati i migranti in condizioni critiche, visitati in due ore e mezza, in parte ricoverati, ha spiegato il coordinatore sanitario, Battista Baccaro. Alle 11.30, aveva già mandato 4 persone in ospedale: «Quasi tutti gli altri - ha precisato - hanno ustioni dovute al carburante. Molte donne viaggiavano nella stiva, discriminate negli stessi barconi, ad avevano ustioni ai glutei. Medici senza frontiere aveva attribuito un codice pink ad alcune bisognose di particolare attenzione, perché hanno avuto problemi nei campi di detenzione». Il direttore generale della Asl, Stefano Rossi, ha voluto evidenziare lo spirito di gruppo forte e l' integrazione tra tutti i professionisti coinvolti. All' Hotspot, ci dovrebbero restare massimo 4 giorni: «Il Ministero ci ha dato indicazioni - ha affermato il prefetto Demetrio Martino - 132 minori non accompagnati saranno trasferiti nei Siproimi, ex Sprar, in diverse regioni, nel centro Italia, non solo in Puglia, gli adulti e i nuclei famigliari (20) saranno trasferiti nel Cara di Crotone (o di Bari è stato ipotizzato in un secondo momento, ndc) nell' attesa di una destinazione definitiva. Se emergerà la presenza di persone molto vulnerabili, faremo riferimento alle strutture comunali». L' Hotspot, ha confermato, è ancora gestito in proroga: «Attendiamo il contratto d' appalto, arriverà a brevissimo. La gara è stata aggiudicata e deve avvenire la registrazione in Corte dei Conti. La ricollocazione, invece, - ha aggiunto - verrà gestita al Ministero, se ci sarà questa ipotesi. Però, una quota potrebbe rimanere in Italia. Tutti potranno richiedere asilo politico o altre forme di protezione internazionale. Dopo una permanenza nei Cas, centri di accoglienza straordinaria, la proseguiranno nei Siproimi. Tutti avranno assistenza sanitaria, senza bisogno di un documento di identità». La Polizia Municipale, con il supporto di Noi e Voi onlus, ha confermato l' assessore comunale Gianni Cataldino, sta necessariamente continuando a gestire l' Hotspot in proroga, ed a fornire tute, scarpe e cibo. I minori non accompagnati ricordava l' assessore comunale ai Servizi Sociali, Gabriella Ficocelli, fino ad oggi sono stati accolti nei Siproimi di Taranto e provincia, Mesagne, Foggia e Potenza e si deciderà dopo l' identificazione. Una ventina di nuclei famigliari con 10, 15 bambini piccoli e tutti gli adulti andranno nei Cara. F.Ra. © RIPRODUZIONE RISERVATA.



## MANFREDONIA SU DECISIONE DELLA PROCURA: INTERESSATI PORTO COMMERCIALE E QUELLO PER I PESCHERECCI

### Task force contro l'occupazione abusiva degli specchi d'acqua

*Al lavoro Capitaneria di porto, Fiamme gialle e i carabinieri*

MANFREDONIA. L' iniziativa è della Procura di Foggia e riguarda l' occupazione abusiva degli specchi acquei nel porto di Manfredonia, quello storico o commerciale o peschereccio. A condurre gli opportuni accertamenti sono stati delegati la Guardia costiera della Capitaneria di porto di Manfredonia, la Guardia di finanza e i carabinieri della compagnia di Manfredonia. L' attività di indagine riguarderà in particolare tutte le imbarcazioni e natanti ormeggiati all' interno del porto commerciale di Manfredonia in assenza di qualsivoglia titolo autorizzativo ed ormeggiate a singoli corpi morti ancorati nel fondale marino. Una accurata attività investigativa disposta per accertare gli abusi sarà condotta dal nucleo subacqueo della Guardia costiera di San Benedetto del Tronto, che documenterà con fotografie e filmati lo stato dei luoghi con particolare riferimento ai fondali e agli ormeggi abusivamente utilizzati dalle imbarcazioni. All' esito di tali verifiche seguiranno gli opportuni provvedimenti per le imbarcazioni con posizioni irregolari. Le unità/imbarcazioni illecitamente ormeggiate verranno sottoposte, sotto il coordinamento dell' **autorità** giudiziaria, a sequestro e rimosse per la successiva custodia a cura dell' **Autorità** di **sistema portuale**. Inoltre i proprietari delle imbarcazioni sequestrate saranno deferiti all' **autorità** giudiziaria per aver violato gli articoli 54 e 1161 del codice della navigazione. In corrispondenza degli specchi di mare abusivamente occupati saranno apposti cartelli monitori della rimozione delle barche. L' intervento della Procura di Foggia in un settore mai sfiorato da simili iniziative, ha destato non poca inquietudine non solo negli ambienti marineschi. Non c' è voluto molto a mettere in relazione tali interventi con le indagini relative alle infiltrazioni della criminalità organizzata che hanno determinato lo scioglimento del consiglio comunale di Manfredonia. Nelle relazioni antimafia il settore mare è apparso ripetutamente attenzionato dalle competenti **autorità**. Una correlazione avvalorata dalla interdizione predisposta dalla prefettura di Foggia, per cinque aziende di Manfredonia (e non sono le prime), due delle quali operanti nel settore ittico interessate alla gestione del mercato ittico. Naturale che l' attenzione della magistratura si sia allargata anche agli assetti portuali e rilevare che tante cose non sono corrispondenti alle ordinanze emesse dall' **autorità** marittima. Le banchine del porto sono zeppe di natanti. Oltre i moli di Levante (925x40 metri) e di Ponente (900x50 metri), ci sono le banchine Trapezoidale (38x120) e Tramontana (445 metri), e ancora Cala dello spuntone ove sono allocati il Centro velico Gargano e un cantiere nautico, e Cala Diomede base della Lega navale italiana, di alcuni sodalizi nautici e due cantieri nautici.



## Psicosi coronavirus, controlli a bordo di una nave proveniente dalla Cina

*Le analisi a scopo precauzionale hanno dato esito negativo*

Domenico LatinoGIOIA **TAURO** Una task force di medici coperti interamente da tute bianche protettive anti-infezione, guanti e mascherine che controlla la temperatura corporea di viaggiatori dai tratti somatici asiatici: no, non sono immagini provenienti dall' Estremo Oriente o da qualche scalo internazionale ma ritraggono il primo screening per il nuovo ceppo di coronavirus a bordo di una nave in rada davanti al **porto** di **Gioia Tauro** che, in precedenza, ha toccato i porti cinesi. Gli effetti legati in qualche modo all' epidemia originatasi nella città di Wuhan, che ha già registrato 132 vittime e seimila contagi, non risparmiano uno degli scali più importanti del Mediterraneo dove giornalmente transita una decina di mega portacontainer che si muovono lungo le principali direttrici mondiali anche se, è bene evidenziarlo, ogni allarmismo è del tutto infondato. Ad ogni modo, su disposizione del direttore della USMAF-SASN Puglia, Calabria e Basilicata, dott. Corrado Failla, con l' ausilio del personale della Capitaneria di **Porto** di **Gioia Tauro** guidata dal Capitano Giancarlo Salvemini, ieri mattina, alle 8,30 è scattata un' ispezione sulla MSC Indy, un colosso alto quasi 100 metri, lungo 400 e con una capacità di oltre 19mila TEUs. Su una lancia della Guardia Costiera hanno raggiunto in mare aperto l' imbarcazione il responsabile USMAF, dott. Giuseppe Zampogna; il medico della Croce Rossa Vincenzo Romeo e il tecnico sanitario Ivan Imbroinise che hanno effettuato un' anamnesi dei 22 membri dell' equipaggio, raccogliendo tutte le informazioni, per poi sottoporli alla misurazione della temperatura corporea con termo scanner. Al termine dei controlli, che hanno dato esito negativo, i medici hanno indicato come cautelarsi in caso di contatti con soggetti a rischio. «L' attività di ieri rientra nelle normali precauzioni - ha spiegato il comandante Salvemini - non c' era niente di particolare, anche perché le portacontainer che arrivano a **Gioia** direttamente dalla Cina solitamente hanno un periodo di navigazione che è maggiore rispetto a quello d' incubazione del virus (14 giorni, ndc)». Sabato scorso, sempre al **porto** di **Gioia**, era scattato un altro falso allarme: un operaio cinese impegnato nelle operazioni di montaggio delle nuove gru, di rientro dal suo Paese dove aveva festeggiato il Capodanno, aveva accusato dei malori ed era stato ricoverato all' ospedale di Vibo per accertamenti. Ma, da fonti interne, non vi era alcun tipo di correlazione con il coronavirus. «La situazione è abbastanza tranquilla - evidenzia Massimiliano Santodirocco, vice comandante della Capitaneria - e le direttive che arrivano agli uffici di sanità vanno tutte nella direzione della tempestività con cui individuare eventuali casi».



## La Nuova Sardegna

Olbia Golfo Aranci

### Deposito costiero di Gnl nel porto industriale

*Una proposta per realizzare i serbatoi di gas naturale liquefatto al Molo Cocciani In corsa c'è una società spagnola. La stazione dovrebbe alimentare le navibusines energia Tre impianti nell' Oristanese. Uno già in fase di realizzazionebusiness energia*

Dopo il via a Higas, lo scorso novembre era arrivato dal ministero dell' Ambiente anche il sostanziale ok al secondo deposito Gnl in Sardegna. La commissione Via aveva concluso favorevolmente i lavori rilasciando l' autorizzazione di impatto ambientale anche per lvi petrolifera. L' area interessata è Oristano e le dimensioni sono le stesse del deposito in costruzione a Santa Giusta. Il progetto della lvi prevede una serie di serbatoi collegati tra loro: 9 serbatoi criogenici (il metano è liquido alla temperatura di meno 162 gradi) che saranno aggiunti a pari passo con la crescita della domanda di Gnl per tutti gli usi previsti: trasporti terrestri pesanti, marittimi, alimentazione di industrie e reti isolate. Il deposito sarà approvvigionato con navi gasiere di capacità tra 4 e 5 mila metri cubi, che attraccheranno alla banchina gin uso alla lvi per il deposito oli. di Giandomenico MelewOLBIAC' è un deposito costiero di Gnl (Gas naturale liquefatto) all' orizzonte del Molo Cocciani di Olbia. Un progetto per una serie di serbatoi che potrebbero essere riempiti dalle navi gasiere. Serviranno per approvvigionare tutta la zona industriale della città e in un futuro prossimo alimentare le nuove navi da crociera o, più avanti, quelle da trasporto di linea dei passeggeri e i cargo per le merci. Il porto industriale di Olbia entra ufficialmente nel novero degli scali nazionali che guardano alla svolta energetica. Sul tavolo dell' **Autorità portuale** della Sardegna è arrivata una manifestazione di interesse per la costruzione di un impianto di ultima generazione. Al momento i dettagli dell' operazione sono top secret. Anche perché il progetto è sottoposto a una valutazione sulla sostenibilità economica. Indiscrezioni parlano di una multinazionale spagnola, accompagnata nell' impresa dal supporto di imprenditori locali. Il progetto. «Posso confermare che c' è stato questo primo contatto, noi siamo aperti a un progetto di questo tipo, guardiamo alle offerte che ci possono arrivare dal mercato, ma anche ai potenziali utilizzatori finali del Gnl - spiega Massimo Deiana, presidente dell' **Autorità portuale** -. Abbiamo già previsto una fase di transizione, valutando la sostenibilità economica di questi progetti. Si tratterebbe di ricevere gas per alimentare bacini come quello della zona industriale di Olbia, che in seconda istanza possono prevedere la possibilità di fornirlo anche alle navi». Il Deasp. Possibilità già previste nel Documento di pianificazione energetico ambientale del sistema **portuale**, varato dall' Authority per definire gli indirizzi strategici per adottare le misure che migliorino l' efficienza energetica e promuovano l' uso di energie rinnovabili in ambito **portuale**. «Relativamente al progetto di depositi costieri di Gnl siamo ufficialmente in una posizione di ascolto - conferma Deiana -. La valutazione, ovviamente, non può essere solo nostra. Prevediamo di predisporre, da qui al 2025, dotazioni infrastrutturali capaci di ricevere ed erogare il gas naturale liquefatto. Va anche valutata, però, la capacità dei cluster, nella fattispecie le compagnie di navigazione, di usufruire di una alimentazione di questo tipo. Al momento solo le navi da crociera hanno fatto questa scelta, mentre i cargo sono indietro, perché si tratta di un' operazione costosa». Banchine elettriche. C' è poi il progetto per l' elettrificazione dell' Isola Bianca, sul modello che potrebbe nascere nello scalo di Porto Torres. Una possibile svolta verso la riduzione delle emissioni





## La Nuova Sardegna

Olbia Golfo Aranci

---

dei gas di scarico delle navi. La transizione green consisterebbe nel favorire lo spegnimento dei motori delle navi in porto, che seppure "parcheggiate" tengono accesi i motori per consentire il funzionamento dei condizionatori, dei servizi di emergenza, delle cucine e, per le navi da crociera, delle cabine. L'obiettivo è l'alimentazione elettrica delle navi in sosta attraverso una connessione via cavo. Questo consente lo spegnimento dei motori durante l'ormeggio. «In questo caso abbiamo fatto una pianificazione che riguarda tutti i porti dell'isola - spiega Massimo Deiana -. Ci sono costi pesanti da sostenere e ora non esiste una clientela potenziale che consenta di sviluppare questo progetto con la necessaria sostenibilità economica». ©RIPRODUZIONE RISERVATA.

Il 21 dicembre la nave Cdry Blue diretta in Spagna è finita sulle scogliere dell' isola di Sant' Antioco a sud della Sardegna: sarà smantellata in mare

## Incagliato da 40 giorni nel paradiso naturale "Questo cargo è la nostra Costa Concordia"

NICOLA PINNA

Nicola Pinna Sant' Antioco (Cagliari) Quando il drone si spinge al largo, e arriva a 70 metri d' altezza, la Cdry Blue sembra una di quelle barchette di plastica che i bambini usano per giocare in riva. Intrappolata sugli scogli e sommersa da onde gigantesche. Il mare qui anche oggi è in burrasca ma la nave non si muove più: gli scogli di Capo Sperone sono una morsa potentissima e rimuovere questa gigantesca carcassa sembra diventata una missione complicatissima. Di certo molto costosa. Dal terribile schianto è già passato più di un mese e nel promontorio tutto verde di Sant' Antioco il cargo incagliato sfregia il panorama. Il solito azzurro delle calette in questi giorni non si può ammirare: le correnti a sud ovest della Sardegna fanno ribollire il mare, ma appena tornerà la bella stagione, e le spiagge riprenderanno il loro solito aspetto incantevole, la Cdry Blue sarà certamente ancora qui. Perché di certo non basterà la forza dei rimorchiatori a spostare dall' insenatura il cargo che doveva arrivare ad Alicante e che è finito nella secca. Il relitto abbandonato ha persino la chiglia sventrata il mercantile che trasportava caffè e che il 21 dicembre non è riuscito ad affrontare la burrasca in corso tra la Sardegna e la

Spagna. Era appena partito da Cagliari e doveva arrivare ad Alicante, ma a un certo punto cambia rotta. Torna indietro, gira intorno all' isola di San Pietro e si avvicina troppo alla costa dell' isola gemella: a ridosso di Sant' Antioco le onde sono molto più potenti e le condizioni del mare diventano proibitive. L' equipaggio non riesce a evitare lo schianto. Si rischia il peggio ma i dodici uomini a bordo vengono salvati all' alba da un elicottero della Guardia costiera: operazione da eroi, tra raffiche di vento a cento chilometri orari. Nessun ferito e tutti sorridenti, in una foto scattata negli uffici della Capitaneria di porto, accanto agli uomini della IV Sezione volo che hanno sfidato i pericoli per evitare miracolosamente dramma. «Questa è la nostra Costa Concordia», dice l' unico escursionista che in tarda mattinata affronta la salita e arriva fino alla punta del promontorio. La strana rotta Le scene viste all' Isola del Giglio l' incidente di Capo Sperone le ricordano davvero. Non c' è un comandante che si dà alla fuga come fece Schettino e per fortuna non c' è stata nessuna vittima. Ma a vederla dall' alto la nave del caffè assomiglia molto al gigante delle vacanze che doveva ripetere il folle rituale dell' inchino. Anche qui, comunque, è successo qualcosa che alla Guardia costiera ancora non appare chiara. «La rotta che la nave ha seguito certamente è anomala - dice Davide Barbagiovanni, che è il capo reparto operativo della Capitaneria di Cagliari - La questione infatti è al centro di due indagini: quella amministrativa curata dai nostri esperti e quella penale ordinata dalla Procura della Repubblica. Il comandante dovrà spiegare come mai si sia avvicinato così tanto alla costa e la magistratura valuterà se sono stati commessi dei reati». I rischi e il recupero Quelli legati all' inquinamento, in una zona che si appresta a diventare area marina protetta, per il momento sembrano scongiurati. E per evitare dannosissimi sversamenti è stata organizzata un' operazione da film. Un elicottero mobilitato per ore e incaricato di trasferire al sicuro tutte le sostanze inquinanti rimaste a bordo: i serbatoi con il gasolio ancora nelle stive e tutte le scorte che sarebbero servite per la traversata. «Ogni momento è stato monitorato dalle nostre motovedette e anche dagli elicotteri - racconta il capo reparto operativo della Capitaneria - Ora continuiamo a seguire il monitoraggio per evitare che si verifichino rischi per l'





## La Stampa

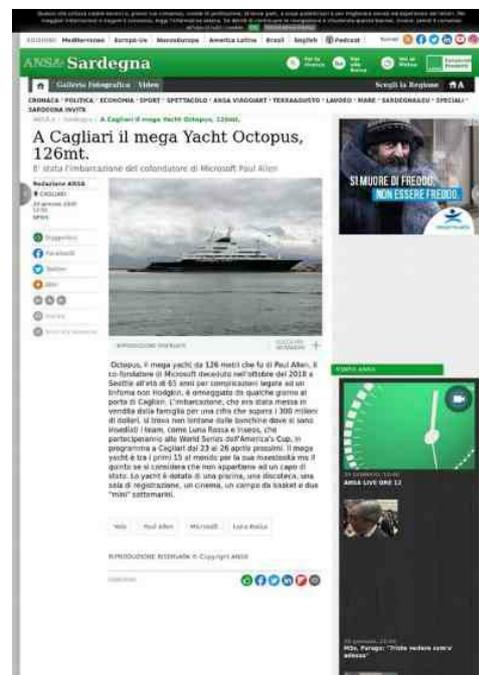
Cagliari

---

Quando sarà rimossa la Concordia sarda è difficile da prevedere. L' armatore, che fa capo alla società Nuova Naviservices di Napoli, ha incaricato una società specializzata. Ma prima dovrà preparare un piano dettagliato e attendere il via dalla Guardia costiera e dal ministero dell' Ambiente. Trasportare il cargo non sembra possibile, perché nessun rimorchiatore si può avvicinare alle secche. E allora sarà necessario organizzare un' operazione spettacolare: lo smantellamento della nave sul luogo dell' incidente. Sarà un esperimento, lo stesso che si era pensato di fare per la Concordia. «Facciano in fretta, speriamo che la burocrazia delle autorizzazioni non rallenti tutta la procedura - dice il sindaco di Sant' Antioco, Ignazio Locci -. Quella è davvero una zona vergine, un luogo incontaminato e di alto pregio, dove non c' è mai stato intervento umano. Adesso ci ritroviamo con un bruttissimo soprammobile: lo spostino al più presto». Ci vorranno ancora altri mesi e al bar dell' isola hanno tutti la stessa preoccupazione: «Non devastino il nostro mare con quel relitto». - © RIPRODUZIONE RISERVATA

## A Cagliari il mega Yacht Octopus, 126mt.

Octopus, il mega yacht da 126 metri che fu di Paul Allen, il co-fondatore di Microsoft deceduto nell' ottobre del 2018 a Seattle all' età di 65 anni per complicazioni legate ad un linfoma non Hodgkin, è ormeggiato da qualche giorno al porto di Cagliari. L' imbarcazione, che era stata messa in vendita dalla famiglia per una cifra che supera i 300 milioni di dollari, si trova non lontano dalle banchine dove si sono insediati i team, come Luna Rossa e Inseos, che parteciperanno alle World Series dell' America' s Cup, in programma a Cagliari dal 23 al 26 aprile prossimi. Il mega yacht è tra i primi 15 al mondo per la sua maestosità ma il quinto se si considera che non appartiene ad un capo di stato. Lo yacht è dotato di una piscina, una discoteca, una sala di registrazione, un cinema, un campo da basket e due "mini" sottomarini.



### A Cagliari c'è il mega yacht da 126 metri: fu la barca del cofondatore di Microsoft

Octopus , il mega yacht da 126 metri che fu di Paul Allen , il cofondatore di Microsoft deceduto nell' ottobre del 2018 a Seattle all' età di 65 anni per complicazioni legate ad un linfoma non Hodgkin, è ormeggiato da qualche giorno al porto di Cagliari. L' imbarcazione, che era stata messa in vendita dalla famiglia per una cifra che supera i 300 milioni di dollari , si trova non lontano dalle banchine dove si sono insediati i team, come Luna Rossa e Inseos, che parteciperanno alle World Series dell' America' s Cup, in programma a Cagliari dal 23 al 26 aprile prossimi. Il mega yacht è tra i primi 15 al mondo per la sua maestosità ma il quinto se si considera che non appartiene ad un capo di stato. Lo yacht è dotato di una piscina, una discoteca, una sala di registrazione, un cinema, un campo da basket e due "mini" sottomarini.



## Viabilità area portuale Scelte adottate e appalto

Milazzo Banchina XX Luglio, un sopralluogo per verificare sia le condizioni strutturali dell' area che dovrà essere interessata dal nuovo appalto, sia per fare il punto sugli interventi da porre in essere per evitare ulteriori ritardi quando sarà individuata - si spera quest' anno - la nuova impresa. Questo il programma che gli uffici dell' **Autorità portuale** intendono portare avanti assieme al progetto, voluto dall' ex commissario De Simone di rendere da subito carrabile la banchina. In tal senso dopo la consegna dell' accertamento tecnico contabile da parte della Commissione di collaudo, si sta definendo proprio l' appalto della nuova viabilità stradale **portuale**, stralciando le relative aree dal progetto originario. La nuova progettazione, che proprio in questi giorni è in fase di affidamento, permetterà di ottenere entro il 2020 una nuova viabilità bidirezionale (dal Terminal navi in località Acquevirole fino all' esistente varco Bixio) entro i confini portuali consentendo di liberare la viabilità cittadina». In buona sostanza si potrà finalmente evitare di caricare la via Tonnara e la via Bixio delle auto che uscendo dal terminal devono percorrere un tratto di arteria comunale per imbarcarsi. In questo modo ci sarà la tanto auspicata viabilità dedicata agli imbarcaderi e non avrà più senso dove girovagare per Milazzo prima di salire sul traghetto con destinazione Eolie. Intanto in città, il clima elettorale riaccende l' attenzione sulle problematiche della portualità e l' invito fatto a tutte le forze politiche è quello di inserire nell' agenda futura di chi andrà a governare a Palazzo dell' Aquila, lo sviluppo del porto attraverso anche un nuovo rapporto con l' **Autorità** di sistema. «In questi anni poco o nulla è stato fatto per Milazzo - afferma Maurizio Capone, portavoce del movimento "AmiamoMilazzo" e quindi auspichiamo che la programmazione 2020/2022 dell' **Autorità portuale** sia equamente distribuita in termini di investimenti e progettualità tra Messina e la nostra città. Siamo convinti che possa instaurarsi una sinergia tra la nuova Amministrazione e il presidente Mega per portare avanti azioni finalizzate alla riqualificazione dei Molini Lo Presti; alla fruizione del porto turistico, al dragaggio dei fondali, alla valorizzazione del molo per dare a Milazzo un ruolo nel crocierismo». Ma il passo più rilevante è la ripresa del cantiere dopo quattro anni di stallo.



# La Sicilia

## Catania

### Pulizia del porto: revocata l'ordinanza del commissario

Il commissario straordinario dell' **Autorità** di **Sistema Portuale** del Mare di Sicilia Orientale, prof. Emilio Errigo, ha revocato l'ordinanza n.01/2020 del 20 gennaio scorso, emanata per garantire la tutela dell'igiene e della salute pubblica all'interno del sedime **portuale**, un servizio che deve essere assicurato dal Comune. Il provvedimento, reso necessario in seguito alle sopravvenute criticità ambientali, era stato sollecitato dall'Usmaf e dalle altre **autorità**. Il commissario straordinario in una nota ringrazia il prefetto Claudio Sammartino, il direttore marittimo e il sindaco per l'impegno profuso nell'affrontare una problematica delicata e complessa, che il legislatore ha demandato recentemente alla competenza dell'amministrazione comunale, che si deve far carico della pulizia delle aree portuali, nonché della raccolta dei rifiuti.



**AdSP Sicilia Orientale: commissario revoca ordinanza per tutela salute entro il porto di Catania. Competenza è del Comune**

(FERPRESS) - **Catania**, 29 GEN - Si comunica che il Commissario Straordinario dell' Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Orientale, Professore Emilio Errigo, Generale della Guardia di Finanza, in ausiliaria, ha revocato l' Ordinanza n.01/2020 del 20.01.2020, già emanata a suo tempo per garantire la tutela dell' igiene e della salute pubblica all' interno del sedime portuale; servizio che deve essere assicurato "ope legis" dal Comune di **Catania**. Il suddetto provvedimento, necessitato dalle sopravvenute criticità ambientali, era sollecitato dall' Usmaf di **Catania** e dalle altre Autorità. Il Commissario Straordinario ringrazia il Prefetto, il Direttore Marittimo ed il Sindaco di **Catania** per l' impegno profuso nell' affrontare una problematica delicata e complessa, che il Legislatore ha demandato recentemente alla competenza dell' Amministrazione Comunale, che si deve far carico della pulizia delle aree portuali, nonché della raccolta dei rifiuti.



La nave Msc Grandiosa In costruzione il nuovo terminal, vetrina per le navi di lusso Su Msc Grandiosa il Cirque du Soleil e una mostra di Degas

## Palermo «hub» mediterraneo Si punta al milione di crocieristi

PALERMO Palermo diventa un «hub» mediterraneo delle crociere e la vetrina per le nuove ammiraglie delle principali compagnie. È un processo già innescato e che troverà compimento nel giro di pochi mesi: il nuovo terminal crocieristico, attualmente in costruzione al porto, verrà gestito congiuntamente da Msc e Costa con una offerta di servizi e comforts per i passeggeri alla pari degli altri grandi porti europei. All'interno ci saranno negozi nuovi di zecca, punti di ristoro e di informazione. La decisione, già presa dall' **Autorità portuale** di Palermo alla fine del 2019, prevede l'affidamento per trent'anni della struttura in via di completamento ai due colossi crocieristici. Molto positive le previsioni per le presenze: dai 600 mila passeggeri attuali si conta di passare al milione entro pochi anni con una notevole ricaduta per l'indotto. Si calcola infatti che ogni crocierista spenda in media in città 40 euro. Si avrà anche una migliore sistemazione dell'intera area **portuale** con una nuova zona con verde attrezzato al posto del vecchio molo trapezoidale. Nel frattempo le due compagnie già puntano forte sul mercato siciliano con «toccate» settimanali delle proprie navi più grandi e affascinanti. Costa porterà nel prossimo autunno a Palermo l'ammiraglia Smeralda, mentre Msc ha bruciato i tempi e già dalla fine del 2019 ogni lunedì fa attraccare a Palermo la propria ammiraglia Grandiosa che offre itinerari settimanali nel Mediterraneo Occidentale (Malta, Barcellona, Marsiglia, Genova, Civitavecchia). Da aprile sarà invece possibile per i siciliani imbarcarsi a Messina. Msc Grandiosa, lunga 331 metri, è stata consegnata il 31 ottobre scorso, può ospitare fino a 6334 passeggeri (2421 cabine) ed è anche tra le navi più avanzate al mondo dal punto di vista della tutela ambientale e dell'innovazione tecnologica. Sottolinea Luca Valentini, direttore commerciale Msc: «Nello scalo siciliano, durante la stagione 2020, Msc porterà 256 mila turisti a testimonianza della centralità rivestita dal porto palermitano, e dalla Sicilia intera, nelle strategie di crescita della compagnia. La nuova ammiraglia porterà ad ogni sbarco a Palermo circa 6.000 turisti ogni settimana con una capacità di spesa medio-alta, pronti a scoprire le numerose bellezze del territorio». Fiore all'occhiello della Grandiosa è la presenza a bordo degli artisti del Cirque du Soleil, la notissima compagnia che ha reinventato l'arte circense e offre due spettacoli in esclusiva. Altro punto di forza è la gastronomia: oltre ai ristoranti principali, a bordo si può scegliere anche un locale di cucina e ambientazione francese (Atelier Bistrot) che ospita una mostra di Degas. Oppure un ristorante di tapas o uno giapponese con dell'ottimo sushi o il Teppanyaki (con cuochi giocolieri) e per i patiti di carne una steakhouse di rilievo (Butcher's Cut). Completano l'offerta piscine coperte e scoperte, centro benessere, casinò, e una promenade interna con bar, negozi e un soffitto dove vengono proiettati spettacolari giochi di luce. Oltre alle immancabili scalinate di cristallo Swarovski, simbolo di Msc.



## La Sicilia

Palermo, Termini Imerese

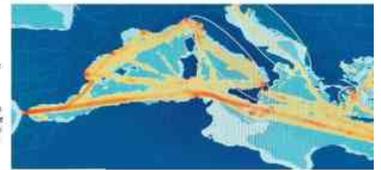
### Sicilia snobbata dal traffico container e imprese troppo distanti dai fornitori

Michele Guccione palermo. Essere al centro del Mediterraneo è al tempo stesso un'opportunità e un problema. La Sicilia è stata incapace di cogliere la prima e di risolvere il secondo. L'opportunità è data dall'enorme flusso di merci in transito dal Canale di Suez; il problema è il trovarsi troppo distante dai centri di approvvigionamento, fatto che rende i costi di produzione più alti rispetto agli altri competitor. Una saggia programmazione punterebbe sulle Zes e sulle nuove tecnologie digitali, per favorire l'insediamento delle piattaforme logistiche utili a fare attraccare qui e non altrove le navi cariche di container, e per ridurre le distanze con le aziende fornitrici di materie prime, macchinari e ricambi. È la stessa conclusione alla quale arrivano il centro studi Srm di Napoli e la Direzione ricerche di Intesa Sanpaolo. Alessandro Panaro, responsabile Maritime Economy di Srm, ha calcolato che dei 2 mld di tonnellate di merci che ogni anno entrano nel Mediterraneo dal Canale di Suez (25% del traffico container mondiale) la maggior parte prosegue verso Gibilterra senza fermarsi in alcun **porto** del Bacino. La mappa della densità delle rotte (nella foto) parla chiaro: oltre il 50% delle navi tira dritto, il 35% si ferma in Medio oriente, Turchia, Grecia, Francia e Spagna e meno del 15% fa scalo a Venezia o Genova. La Sicilia è snobbata. «Il problema dei nostri porti - dice Panaro - è che non hanno ancora una logistica attrezzata per le navi giganti cinesi». E dire che spesso le Zes e le free zone nel Mediterraneo non arrivano a riempirsi di imprese, quindi c'è spazio per migliorare l'offerta. «Da Venezia partono merci per 26mld di euro l'anno - osserva Panaro - ma spesso le merci che arrivano in Italia sbarcano a Rotterdam». Nella classifica mondiale della logistica, l'Italia è al 19° posto, ma molto più indietro è la Cina, al 26°. Quindi entrare in relazione con la Cina lungo la Via della Seta potrebbe spingere la Sicilia sugli investimenti per la logistica e il gigantismo navale, che sta vedendo i principali player, da Evergreen a Msc, da Cosco a Gulsun, in gara a potenziare le flotte con portacontainer sempre più grandi. Panaro si sofferma poi sul fatto che l'85% delle imprese manifatturiere italiane esternalizza la logistica e il 64% cede al compratore costi e rischi del trasporto, e ciò fa sì che non abbiano più idea dei porti di approdo delle loro merci. «Se si pensa che l'import-export dai porti del Sud è di appena 910 mln di tonnellate a fronte dei 2,5 mld del Nord-Ovest, di 1,6 mld del Nord-Est e di 2,4 mld del Centro - conclude Panaro - , lo sviluppo della logistica è un'opportunità per valorizzare l'alto potenziale collegato al valore aggiunto delle merci». Ma portare nuove attività manifatturiere nelle Zes siciliane rende necessario ridurre le distanze coi fornitori. Fabrizio Guelpa, della Direzione ricerche di Intesa Sanpaolo, partecipando oggi a Venezia all'annuale workshop della Società italiana di Politica ed Economia industriale, spiegherà che il manifatturiero italiano dipende sempre più dall'export, che dietro al successo del Made in Italy c'è sempre più l'apporto dell'indotto, che il ricorso ai fornitori aumenterà nei prossimi anni, ma che, a causa della scarsa densità di imprese, filiere e distretti del Sud sono troppo distanti dai punti di acquisto. I più svantaggiati sono in Sicilia: se la distanza media al Sud è di 250 km dall'indotto, il distretto dei vini e liquori della Sicilia occidentale, ad esempio, arriva a 400 Km, per non parlare delle forniture chimiche all'agricoltura che arrivano da ben oltre. Ecco perché, per Guelpa, «il digitale favorisce le relazioni non di prossimità, e la tecnologia aiuta

2 LA MEDITERRANEA Giovedì 30 Gennaio 2020

Primo Piano

© Irem. Le navi giganti tirano dritto, sviluppano Zes e logistica portuale per attrarre. Intesa Sanpaolo: 400 km per materie prime, ricambi, ridurre i costi digitali



#### Sicilia snobbata dal traffico container e imprese troppo distanti dai fornitori

**INTERVISTA ALLE Ricerche DELLA TECNIMEDIA**  
**«Una banca del Sud, ma i blocchi di potere non la vogliono»**

Il presidente della Tecnimedia, Giuseppe Di Stefano, è stato intervistato da Michele Guccione. Di Stefano ha parlato della situazione delle imprese del Sud e della necessità di investire nella logistica e nella digitalizzazione. Ha anche criticato la mancanza di sostegno da parte delle istituzioni e dei grandi gruppi bancari.



Giuseppe Di Stefano, presidente della Tecnimedia

## La Sicilia

Palermo, Termini Imerese

---

a superare le distanze». Un' azienda 4.0 sul digitale può trovare fornitori più vicini e nuovi clienti, e il controllo a distanza riduce i tempi di acquisti e riparazioni.