



**Estratto Rassegna Stampa Assoporti  
sabato, 18 gennaio 2020**



## Prime Pagine

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

## Trieste

18/01/2020	<b>Il Piccolo</b> Pagina 23 Dopo lo sfogo il dietrofront Morgan ci ripensa e non vende più i ristoranti	26
17/01/2020	<b>La Gazzetta Marittima</b> Contentori record a Trieste per il TMT	27

## Venezia

17/01/2020	<b>FerPress</b> Porto Venezia: Filt, Governo rispetti impegni su protocollo fanghi. In gioco futuro scalo	28
------------	--	----

18/01/2020	<b>Corriere del Veneto</b> Pagina 3	29
<hr/>		
18/01/2020	<b>La Nuova di Venezia e Mestre</b> Pagina 35	30
<hr/>		
18/01/2020	<b>Corriere del Veneto</b> Pagina 15	31
<hr/>		
18/01/2020	<b>Corriere del Veneto</b> Pagina 15	32
<hr/>		
18/01/2020	<b>Il Gazzettino</b> Pagina 39	33
<hr/>		
18/01/2020	<b>Il Gazzettino</b> Pagina 39	34
<hr/>		
18/01/2020	<b>La Nuova di Venezia e Mestre</b> Pagina 1	35
<hr/>		
18/01/2020	<b>La Nuova di Venezia e Mestre</b> Pagina 2	36
<hr/>		
18/01/2020	<b>La Nuova di Venezia e Mestre</b> Pagina 2	38
<hr/>		
18/01/2020	<b>La Nuova di Venezia e Mestre</b> Pagina 3	39
<hr/>		
18/01/2020	<b>Il Gazzettino</b> Pagina 30	40
<hr/>		
18/01/2020	<b>Il Gazzettino</b> Pagina 63	41
<hr/>		
17/01/2020	<b>La Gazzetta Marittima</b>	43
<hr/>		
18/01/2020	<b>La Gazzetta Marittima</b>	44
<hr/>		

## Savona, Vado

18/01/2020	<b>Il Secolo XIX (ed. Savona)</b> Pagina 17	45
<hr/>		
18/01/2020	<b>Il Secolo XIX (ed. Savona)</b> Pagina 17	47
<hr/>		
18/01/2020	<b>La Stampa (ed. Savona)</b> Pagina 53	48
<hr/>		
17/01/2020	<b>BizJournal Liguria</b>	49
<hr/>		

## Genova, Voltri

17/01/2020	<b>Ansa</b>	50
<hr/>		
17/01/2020	<b>FerPress</b>	51
<hr/>		
17/01/2020	<b>Informazioni Marittime</b>	52
<hr/>		
17/01/2020	<b>Portnews</b>	53
<hr/>		

17/01/2020	<b>The Medi Telegraph</b>	54
<hr/>		
Russo (Confetra): "Basta gossip. L' emendamento serve a tutto il settore"		
17/01/2020	<b>The Medi Telegraph</b>	55
<hr/>		
Frattura in Assiterminal, Legora De Feo: "Becce? Posizioni personali non condivise. Impari a fare il presidente"		
17/01/2020	<b>La Gazzetta Marittima</b>	56
<hr/>		
Stazioni Marittime SpA: i consuntivi tutti ok		
17/01/2020	<b>La Gazzetta Marittima</b>	57
<hr/>		
Laghezza: dramma della Liguria per l' autotrasporto		

## La Spezia

18/01/2020	<b>Il Secolo XIX (ed. La Spezia)</b> Pagina 16	58
<hr/>		
Baby gang scatenata al Canaletto distrutte vetrine, saccheggiato un negozio		
18/01/2020	<b>Il Secolo XIX (ed. La Spezia)</b> Pagina 16	59
<hr/>		
Nel mirino gara d' appalto gonfiata a favore di ex dirigente e impiegata		
18/01/2020	<b>La Nazione (ed. La Spezia)</b> Pagina 36	60
<hr/>		
Porto, al via il processo sugli appalti		
18/01/2020	<b>Il Secolo XIX (ed. La Spezia)</b> Pagina 17	61
<hr/>		
Il porto considerato «strategico» per il business del narcotraffico		
18/01/2020	<b>La Nazione</b> Pagina 2	62
<hr/>		
Tutti i tentacoli della 'ndrangheta		
18/01/2020	<b>Il Secolo XIX (ed. La Spezia)</b> Pagina 20	63
<hr/>		
«L' inquinamento acustico è stato accertato da Arpal ora intervenga l' assessore»		
18/01/2020	<b>Il Secolo XIX (ed. La Spezia)</b> Pagina 20	64
<hr/>		
Volano i crocieristi, frenano i container ma il porto tira sempre		
18/01/2020	<b>La Nazione</b> Pagina 23	65
<hr/>		
Tutti i numeri del porto Più tonnellate in transito		
18/01/2020	<b>La Nazione (ed. La Spezia)</b> Pagina 39	66
<hr/>		
Porto, in lieve calo il traffico dei contenitori <i>Anna Pucci</i>		
18/01/2020	<b>La Nazione (ed. La Spezia)</b> Pagina 39	67
<hr/>		
Quest'anno attesi 800mila crocieristi <i>Anna Pucci</i>		
17/01/2020	<b>Ansa</b>	68
<hr/>		
Porto Spezia: 2019, calo traffico contenitori del 5%		
17/01/2020	<b>BizJournal Liguria</b>	69
<hr/>		
Porto della Spezia al secondo posto in Italia per il traffico contenitori		
17/01/2020	<b>Citta della Spezia</b>	70
<hr/>		
Porto, calano leggermente i container ma continuano a crescere le crociere		
17/01/2020	<b>Corriere Marittimo</b>	71
<hr/>		
Spezia, cala il traffico container -5%, crescono i crocieristi +32% - Marina di Carrara, sale il traffico merci		
17/01/2020	<b>FerPress</b>	73
<hr/>		
AdSP Mar Ligure Orientale: disponibili i dati definitivi dei traffici per l' anno 2019		
17/01/2020	<b>Informare</b>	74
<hr/>		
Nel 2019 il traffico delle merci nel porto della Spezia è ammontato a 15,9 milioni di tonnellate (+0,6%)		
17/01/2020	<b>Informazioni Marittime</b>	75
<hr/>		
Mare Ligure orientale, nel 2019 bene traffico passeggeri e merci		
17/01/2020	<b>Messaggero Marittimo</b>	76
<hr/>		
Nel 2019 incremento di merci a Spezia e Carrara <i>Massimo Belli</i>		
17/01/2020	<b>PrimoCanale.it</b>	77
<hr/>		
Calo per il traffico contenitori del Porto della Spezia, ma crescono i crocieristi		
17/01/2020	<b>shippingitaly.it</b>	78
<hr/>		
A Spezia calano i Teu (-5%) ma crescono le tonnellate di merce (+0,6%)		

17/01/2020	<b>The Medi Telegraph</b>		79
La Spezia, container in calo del 5% nel 2019. Boom di merci a Carrara			
17/01/2020	<b>Transportonline</b>		80
La Spezia, container in calo nel 2019 ma aumentano le merci a Carrara			
17/01/2020	<b>Corriere Marittimo</b>		81
La Spezia, Forcieri indagato nell' inchiesta sul Distretto delle Tecnologie Marine			

## Ravenna

18/01/2020	<b>Corriere di Romagna (ed. Ravenna-Imola)</b> Pagina 13		82
Il bando di Ap e la posta della Tardi: «Ho azzeccato ancora il vincitore»			
		<i>ALESSANDRO CICOGNANI</i>	
18/01/2020	<b>Il Resto del Carlino (ed. Ravenna)</b> Pagina 37		83
Mercantile urta piattaforma, aperta inchiesta			
17/01/2020	<b>Ravenna Today</b>		84
Berkan B, rinviati a giudizio i vertici dell' Autorità Portuale. "Si faccia chiarezza"			
17/01/2020	<b>RavennaNotizie.it</b>		85
Berkan B: rinvio a giudizio per i vertici di Autorità Portuale. Italia Nostra: "vogliamo chiarezza"			
17/01/2020	<b>ravennawebtv.it</b>		86
Berkan B, Italia Nostra: "Il consiglio comunale pretenda chiarezza"			

## Marina di Carrara

18/01/2020	<b>Il Tirreno (ed. Massa-Carrara)</b> Pagina 25		87
Porto, un' ottima annata i traffici salgono del 20%			
17/01/2020	<b>shippingitaly.it</b>		88
A Marina di Carrara container, ro-ro e passeggeri in aumento nel 2019			
18/01/2020	<b>Il Tirreno (ed. Massa-Carrara)</b> Pagina 23		89
Parcheggi a pagamento Si accende il dibattito			

## Livorno

18/01/2020	<b>La Nazione</b> Pagina 2		90
Mille chili di coca fra legno e caffè			
18/01/2020	<b>La Nazione</b> Pagina 2	<i>Alessandro Antico</i>	91
Un mare di droga e tanto riciclaggio Quindici miliardi di fatturato l'anno			
17/01/2020	<b>La Gazzetta Marittima</b>		92
Accordo a Livorno per mitigare l' inquinamento da traffico navale			
17/01/2020	<b>La Gazzetta Marittima</b>		93
Il TCO e la banchina corta della sponda Est			

## Piombino, Isola d' Elba

17/01/2020	<b>Messaggero Marittimo</b>	<i>Redazione</i>	94
Riunione positiva al Mise su rilancio Piombino			

## Ancona e porti dell'Adriatico centrale

18/01/2020	<b>Il Resto del Carlino (ed. Ancona)</b> Pagina 34		96
Il porto nel mirino delle bande			

17/01/2020	<b>Ansa</b>		97
<hr/>			
18/01/2020	<b>La Gazzetta Marittima</b>		98
<hr/>			
Ancona ora demolisce Silos Sai di darsena Marche			

## Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

18/01/2020	<b>Il Messaggero (ed. Civitavecchia)</b>	Pagina 41	99
<hr/>			
Porto, l' Eurocarga a Livorno: perso l' ennesimo traffico `			
18/01/2020	<b>Il Messaggero (ed. Civitavecchia)</b>	Pagina 43	100
<hr/>			
Istituzione ZIs al porto, Authority e Unindustria accelerano			
17/01/2020	<b>Messaggero Marittimo</b>		101
<hr/>			
Nuovo sito per l'AdSp mar Tirreno centro settentrionale <i>Giulia Sarti</i>			

## Napoli

17/01/2020	<b>Stylo 24</b>		102
<hr/>			
Porto: in attesa dell' elettrificazione in banchina, i napoletani continuano a respirare veleni			
17/01/2020	<b>La Gazzetta Marittima</b>		103
<hr/>			
Così a Napoli l' Hub Tecnologica Campania			

## Bari

18/01/2020	<b>La Gazzetta del Mezzogiorno</b>	Pagina 25	104
<hr/>			
Porto pieno come un uovo l' attracco è un miraggio			
18/01/2020	<b>La Gazzetta del Mezzogiorno</b>	Pagina 26	105
<hr/>			
Nave merci bloccata in rada «Subito i lavori nel porto»			
18/01/2020	<b>La Gazzetta del Mezzogiorno</b>	Pagina 26	107
<hr/>			
Tutti in attesa della strada «camionale» vie cittadine liberate da tir e mezzi pesanti			
18/01/2020	<b>La Gazzetta del Mezzogiorno</b>	Pagina 27	109
<hr/>			
Dragaggi e Marisabella, Patroni Griffi accelera			
18/01/2020	<b>La Gazzetta del Mezzogiorno</b>	Pagina 27	111
<hr/>			
I dati 2019 a confronto col 2018 Merci, crociere e container col segno+ l' ascesa continua del porto barese			
18/01/2020	<b>Quotidiano di Puglia</b>	Pagina 3	112
<hr/>			
Zes, i tempi si allungano Si punta al taglio dell' Irap <i>ORONZO MARTUCCI</i>			

## Brindisi

18/01/2020	<b>La Gazzetta del Mezzogiorno (ed. Brindisi)</b>	Pagina 39	114
<hr/>			
«Bene la proroga dell' Agenzia che ha in carico i 500 ex Tct»			
18/01/2020	<b>Quotidiano di Puglia (ed. Brindisi)</b>	Pagina 13	115
<hr/>			
Fallimento della Cbs Nominato il curatore			
18/01/2020	<b>Il Nautilus</b>		116
<hr/>			
Il porto di Brindisi verso un accordo blu?			

## Taranto

18/01/2020	<b>La Gazzetta del Mezzogiorno (ed. Taranto)</b>	Pagina 39	118
<hr/>			
Gestione delle crociere fioccano le richieste			

17/01/2020	<b>Informare</b>	120
<hr/>		
17/01/2020	<b>The Medi Telegraph</b>	121
<hr/>		
17/01/2020	<b>Informazioni Marittime</b>	122
<hr/>		

## Manfredonia

17/01/2020	<b>Puglia Live</b>	123
<hr/>		

## Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi e Villa San Giovanni

18/01/2020	<b>Il Quotidiano della Calabria</b> Pagina 5	124
<hr/>		
17/01/2020	<b>La Gazzetta Marittima</b>	125
<hr/>		

## Olbia Golfo Aranci

18/01/2020	<b>La Nuova Sardegna</b> Pagina 15	126
<hr/>		
18/01/2020	<b>La Nuova Sardegna (ed. Gallura)</b> Pagina 16	127
<hr/>		
18/01/2020	<b>La Nuova Sardegna (ed. Gallura)</b> Pagina 16	128
<hr/>		

## Messina, Milazzo, Tremestieri

18/01/2020	<b>Gazzetta del Sud</b> Pagina 25	129
<hr/>		
17/01/2020	<b>ilcittadinodimessina.it</b>	130
<hr/>		
17/01/2020	<b>Stretto Web</b>	132
<hr/>		
17/01/2020	<b>TempoStretto</b>	133
<hr/>		
17/01/2020	<b>TempoStretto</b>	134
<hr/>		

## Augusta

18/01/2020	<b>La Sicilia (ed. Siracusa)</b> Pagina 18	136
<hr/>		
18/01/2020	<b>La Sicilia (ed. Siracusa)</b> Pagina 18	137
<hr/>		

17/01/2020	<b>Economia Sicilia</b>	138
Siracusa. Porto Augusta: oggi cominciato ripristino diga foranea		

---

## Palermo, Termini Imerese

18/01/2020	<b>La Sicilia</b> Pagina 2	139
Logistica, servizi, industrie e innovazione così i tedeschi puntano sulle Zes siciliane		

---

## Focus

18/01/2020	<b>Il Foglio</b> Pagina 7	<i>Stefano Cingolani</i> 141
L' IMPERO DEL MARE		
18/01/2020	<b>Il Mattino</b> Pagina 19	145
Autorità portuali senza partita Iva la procedura Ue allarma i sindacati		
18/01/2020	<b>Il Piccolo</b> Pagina 16	146
Si arroventa la sfida con l' Ue «Porti italiani da tassare»		
17/01/2020	<b>FerPress</b>	147
Porti: Sindacati, procedimento Ue su tasse compromette sistema. Governo e Parlamento dimostrano che rispettiamo concorrenza		
17/01/2020	<b>Informare</b>	148
Fit, Fit e Uilt, il procedimento UE sulla tassazione dei porti rischia di compromettere sistema portuale nazionale		
17/01/2020	<b>Il Nautilus</b>	149
Ue: e i porti italiani dovranno pagare e Confetra replica		
17/01/2020	<b>TeleBorsa</b>	151
Porti, sindacati: procedimento UE su tasse mette a rischio sistema		
17/01/2020	<b>shippingitaly.it</b>	152
Imu e Tasi su beni demaniali portuali: dal 2020 cambia lo scenario		
17/01/2020	<b>shippingitaly.it</b>	154
Anche nel 2019 i porti italiani hanno movimentato circa 10,5 milioni di Teu		

---



# CORRIERE DELLA SERA

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

FONDATA NEL 1876

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



**Massimo Giletti**  
«Aiuterò l'azienda di famiglia  
L'ho promesso al mio papà»  
di **Giovanna Cavalli**  
a pagina 19



**la Lettura**  
Una luce psichedelica  
emerge dal buio  
di una prigione  
di **Carlo Rovelli**  
nel settimanale



## Leggi elettorali

### IL RITORNO (POLITICO) AL CENTRO

di **Angelo Panebianco**

**C**hi ha voglia di non fermarsi alla superficie delle cose, di non accontentarsi dei ragionamenti sul cui prodest, su quelli che, qui e ora, hanno vinto e su quelli che hanno perduto, può rendersi conto del fatto che la sentenza della Corte costituzionale che ha dichiarato inammissibile il referendum leghista sulla legge elettorale chiude definitivamente un'epoca. D'ora in poi non sarà più possibile, per chissà quante generazioni, immaginare cambiamenti sostanziali della «costituzione materiale» della Repubblica nata alla fine della Seconda guerra mondiale.

C'è un nesso strettissimo fra la sentenza e il risultato del referendum costituzionale del 2016. Allora, una maggioranza schiacciante decise che la democrazia acefala (con governi deboli, ricattabili e per lo più di brevissima durata), ossia il regime assembleare — che è una variante del parlamentarismo — scelto dai costituenti dopo la Liberazione, era esattamente ciò che gli italiani volevano conservare. La sentenza della Corte prelude al ritorno della proporzionale pura. In effetti, una democrazia assembleare, una democrazia acefala, «chiamata» la proporzionale. Nel senso che la legge elettorale proporzionale è la più adatta per un simile assetto costituzionale.

Ripeto ciò che sia io che altri abbiamo detto tante volte ma che, stando a quanto si continua a leggere, pare sia cosa assai complicata.

continua a pagina 22

## Voto su Salvini, ira Pd-M5S

Accuse a Casellati, decisiva per evitare il rinvio. Lei: «Non sono di parte»

Scontro sul voto per il caso della nave Gregoretti. Critiche alla presidente del Senato Casellati che è stata decisiva per evitare il rinvio dell'esame delle accuse a Salvini.

da pagina 2 a pagina 8

### SETTEGIORNI

di **Francesco Verderami**

#### La lite a sinistra nel nuovo mondo

Anche ieri a sinistra hanno continuato a litigare. Ma in un mondo che è cambiato.

continua a pagina 6



### IL LEADER DELLA LEGA

#### «Io e la presidente? Abbiamo parlato di altro»

di **Marco Cremonesi**



«Sì, ho parlato con la presidente del Senato Casellati, ma di lotta all'antisemitismo». Il leader della Lega, Matteo Salvini, torna sul voto per il processo sul caso dei migranti soccorsi dalla nave Gregoretti. «Per quanto mi riguarda, io sono tranquillissimo. Soltanto, mi vergogno come italiano» anche perché «è un grande spreco di denaro pubblico».

a pagina 5

### PRIME INIZIATIVE QUEST'ANNO

#### Arriva il Dantedi La giornata dedicata al poeta sarà il 25 marzo

di **Paolo Di Stefano**



Dante in un dipinto di scuola fiorentina

Il 25 marzo sarà «Dantedi», la giornata dedicata a Dante Alighieri lanciata dal Corriere. Lo ha deciso il Consiglio dei ministri. Resterà nel calendario anche dopo le celebrazioni per i 700 anni dalla morte del poeta.

a pagina 37 S. Colombo

### Iran La Guida Suprema non parlava dal 2012



L'autorità religiosa più alta in Iran, l'ayatollah Ali Khamenei (80 anni), ha condotto la preghiera dei venerdì a Teheran

#### Preghiera anti Usa di Khamenei «Ci pugnaleranno alle spalle»

di **Viviana Mazza**

La Guida Suprema dell'Iran, Ali Khamenei, che ha l'ultima parola sia sulle questioni interne che sulla politica estera, ha pronunciato ieri la preghiera del venerdì alla Mosalla di Teheran. Ha usato toni forti per risollevar l'Iran: «Gli Usa ci pugnaleranno alle spalle».

a pagina 10

### CUNEO FISCALE IL BONUS DI 80 EURO SALE A 100

#### Su le buste paga per 16 milioni di dipendenti

di **Enrico Marro** e **Lorenzo Salvia**

Trovato l'accordo tra governo e sindacato sul taglio del cuneo fiscale. La riduzione delle tasse sul lavoro che farà salire la busta paga netta di 16 milioni di lavoratori dipendenti. Interessati i redditi tra 8.200 e 40 mila euro lordi. A chi ha già il bonus di 80 euro andranno altri 20 euro netti. Restano però esclusi, come era già avvenuto nel 2014, i cosiddetti incapienti. Sono le persone che hanno un reddito inferiore agli 8.200 euro l'anno. «L'intervento sul cuneo — dice il premier Giuseppe Conte — è il primo passo verso una riforma complessiva del Fisco, in particolare dell'Irpef».

a pagina 9

### LA CONFERENZA DI DOMANI

#### A Berlino non si parlerà della missione in Libia

di **Paolo Valentino**

a pagina 10

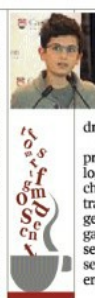
La nave di Tesco  
**Claudio Martelli**  
L'ANTIPATICO  
Bettino Craxi e la Grande Coalizione

### IL CAFFÈ

di **Massimo Gramellini**

**R**yan Pourjam è un ragazzo canadese che ha parlato di suo padre come ogni padre, e in genere ogni adulto, vorrebbe che un ragazzino parlasse di lui. Il padre di Ryan si chiamava Mansour ed era tra i 176 passeggeri dell'aereo che due missili degli ayatollah hanno spedito per sbaglio all'altro mondo. Possiamo solo immaginare i sentimenti di un adolescente verso chi ti ha scippato il padre in modo tanto infame. Quando Ryan ha iniziato a parlare all'università di Ottawa, qualunque parola orribile fosse uscita dalle sue labbra sarebbe apparsa giustificata. Invece ne ha pronunciata una sola: forte. Questo era mio padre, ha detto. Forte e positivo, nonostante nella vita avesse attraversato muri e tragedie: se fosse morto un altro al suo posto,

### Diceva mio padre



adesso lui non parlerebbe delle cose negative e quindi non lo farò nemmeno io. Mi sembra di stare dentro un brutto sogno, ha aggiunto Ryan, inghiottendo un sospiro. Ma so, ha concluso, che se adesso mi svegliassi da quel sogno, papà mi direbbe «Andrà tutto bene» e così sarà.  
Che discorso da brividi. Il dolore è sempre un momento di svolta: puoi rimuoverlo, o provare a nasconderti sotto l'odio per chi te lo ha procurato. Ma puoi anche attraversarlo, ed è stata la scelta di Ryan, suggeritagli dal padre con il suo esempio. I ragazzini ci ascoltano, persino quando a noi sembra che non lo facciano. Ed è ciò che sentono, non solo con le orecchie, l'unica eredità che riusciamo a trasmettere.

**Prolife**  
Serenità in forte aumento su tutta la FLORA INTESTINALE

10 miliardi di fermenti vivi certificati | 10 ceppi attivi





**"La prescrizione che viene dove si prova un fatto corruttivo nega la dignità allo Stato". Parola del Renzi modello 2015. Poi B. e Salvini lo hanno guarito**



**CRASTAN**  
1870  
**INSTANT CEREALS**

**il Fatto Quotidiano**  
NON RICEVE ALCUN FINANZIAMENTO PUBBLICO

**ristora**  
INSTANT DRINKS

Sabato 18 gennaio 2020 - Anno 12 - n° 17  
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. 14/2009

**5 STELLE** Le prove di congresso in vista degli Stati generali  
**Di Maio vede la Appendino e prepara il nuovo vertice 5S**

■ Mentre decide se e quando dimettersi, il capo politico offre un ruolo alla sindaca di Torino (che per ora pensa ai suoi processi). Obiettivo: "gestione collegiale"

DE CAROLIS E ZANCA A PAG. 4



**MANDANTI ESTERNI** Tace al processo 'Ndrangheta Stragista  
**"Il carcere è senza pc": il boss Graviano non depone su B.**

■ Il capomafia chiamato a spiegare le intercettazioni in cui parlava di "Berlusconi" a proposito delle stragi del 1992-93. Ma vuol prima riascoltarle e a Terni non può

LILLO A PAG. 11



**Fiascheroli**

di MARCO TRAVAGLIO

**V**iva sorpresa e costernazione ha suscitato fra i leghisti la sentenza della Consulta che boccia il referendum dei leghisti per cancellare il Rosatellum (votato anche dai leghisti) e sostituirlo con una legge elettorale maggioritaria su misura dei leghisti. Eppure un indizio preciso di come sarebbe finita ce l'avevamo: l'autore del quesito era Roberto Calderoli. Un nome, una garanzia di catastrofe. Calderoli, in arte "Pota", dentista di Bergamo Alta inopinatamente scambiato da 25 anni per un riformatore, vanta una collezione di fianchi che nemmeno una cantina sociale. Un giorno, a Pontida, per sventare l'avvento dell'euro, s'inventò il tallero padano, detto "calderolo". Quando il patacaro Igor Marini fu accolto con tutti gli onori in commissione Telekom Serbia come "super testimone" delle tangenti a Prodi, Fassino e Dini sui conti "Mortadella", "Cicogna" e "Ranocchio", fu il Pota a garantire sulla sua attendibilità, definendolo "una persona di una memoria che fa impallidire Pico della Mirandola, intelligente, sveglia e preparata". Infatti Marini fu arrestato per essersi inventato tutto. Quando Ratzinger fu eletto papa, Calderoli pensò di migliorare i rapporti fra Lega e Vaticano dichiarando: "A Benedetto XVI avrei preferito Crautus I". Nell'estate 2005 si inerpico su una baita di Lorenzago del Cadore, in compagnia di costituzionalisti del suo calibro (D'Onofrio, Brancher e Tremonti che portava da bere), per riscrivere la Costituzione fra un grappino e una polenta taragna: la famosa *devolution*, regolarmente spazzata via nel referendum del 2006.

Poco dopo, il cavadente padano sfornò la più indecente legge elettorale della storia dell'umanità prima dell'arrivo di Renzi. Infatti lui stesso, conoscendola, la definì "una porcata" (per gli amici Porcellum, ovviamente fulminata dalla Consulta). E, conoscendosi, confidò al *Corriere*: "Su di me non avrei scommesso un euro". Ma gli altri sì, anche se lui faceva di tutto per metterli sull'avviso: come la sera che apparve al Tg1 e si aprì la camicia mostrando in mondivisione una canotta con una vignetta anti-Maometto, che nel giro di 48 ore provocò una rivolta a Bengasi, 11 morti dinanzi al consolato italiano e le sue immediate dimissioni da ministro delle Riforme. Ma non bastò, nemmeno quando si riempì il giardino di leoncini, che lo riconobbero e lo azzannarono agli arti inferiori. L'equivoco continuò, tant'è che nel 2008 fu promosso ministro della Semplificazione Normativa: ruolo che purtroppo interpretò con la consueta dedizione. Appena arrivato, accatstò nel cortile del ministero un mucchio di norme stampate su carta.

SEGUE A PAGINA 24

## IL QUESTORE CHIAMA SANTORI: "RITIRATEVI" BIBBIANO, SARDINE SFRATTATE PER DARE LA PIAZZA A SALVINI

IL MOVIMENTO AVEVA BRUCIATO IL CAPO LEGHISTA SUL TEMPO PER IL COMIZIO DEL 23. LA QUESTURA ORA PRETENDE CHE RINUNCI E GLI CEDA IL POSTO

BUONO A PAG. 3



**GREGORETTI** I giallorosa: "Non è super partes"  
L'arbitro Casellati fischia pro Lega: assist alla destra per votare lunedì

PROIETTI A PAG. 7

**LA STORIA** Le tangenti chieste al Metropol  
Il Caso Rubli, da Savoini a Irina: che cosa ha scoperto la Procura

MILOSA A PAG. 14-15



**I PERITI DEI GIUDICI**



Cellulari e tumori: la sentenza segue gli studi scientifici

MARGOTTINI A PAG. 17

**IL PATRIARCA** Contro The New Pope

Danza osé delle suore, scomunica a Sorrentino

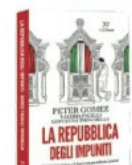
GIUSEPPE PIETROBELLI

Il dubbio non aveva nemmeno sfiorato i vertici della Fondazione Cini, quando avevano ricevuto la richiesta di Paolo Sorrentino. In fondo, il Cenacolo Palladiano sull'isola di San Giorgio non è una chiesa, non è un luogo sacro.



PAGINA 19

**LA REPUBBLICA DEGLI IMPUNTI**



di Peter Gomez, Valeria Pucelli e Giovanna Trinchella

14€ in libreria

**La cattereria**

Uganda, un imam scopre che la moglie è un uomo dopo 2 settimane dalle nozze Il tempo di slacciare il burqa

WWW.FORUM.SPINOZA.IT

**I RISCHI DI BERLINO**  
Sarraj ed Erdogan: il peso del petrolio e del gas sulla pace

ZUNINI A PAG. 20





# il Giornale



SABATO 18 GENNAIO 2020

Quotidiano diretto da ALESSANDRO SALLUSTI

Anno XLVII - Numero 15 - 1.50 euro\*

www.ilgiornale.it  
02 71224971 | Email: inf. @ilgiornale.it

TUTTI UNITI PER GLI IMMIGRATI

## IL GOVERNO CAROLA

Per i giudici la Rackete non andava arrestata. E Conte corre a aiutare le Ong  
GREGORETTI, LUNEDÌ SI VOTA SU SALVINI: PD E M5S IN FUGA

Carola Rackete, la capitana che con la sua nave forzò il blocco dei porti, non doveva essere arrestata. Un altro pezzo del «sistema accoglienza» va a posto, grazie alle toghe e al «Governo Carola» guidato da Conte. Intanto sul caso Gregoretti si voterà lunedì in giunta: Pd e M5s (che vogliono arrestare Salvini) protestano.

servizi alle pagine 2-3

### LA GIUSTIZIA A PIACIMENTO

di Alessandro Sallusti

Il verdetto del Senato su Matteo Salvini a processo sì o no per il caso della nave Gregoretti bloccata al largo delle coste italiane con il suo carico di immigrati arriverà lunedì. Il tentativo dei partiti di maggioranza di rinviare il voto - forzando i regolamenti - a dopo le elezioni in Emilia Romagna per evitare la martirizzazione del leader leghista nell'ultima settimana di campagna elettorale è fallito per il rifiuto a forzare le regole del presidente del Senato, la forzista Maria Elisabetta Casellati.

Aver stoppato l'illegale blitz ha suscitato le proteste di Pd e Cinque Stelle, che ora pensano di disertare il voto di lunedì per evitare la conta. Un ultimo, disperato tentativo specchio di un Paese in balia di governanti impauriti all'idea di dover andare a casa e misurarsi con nuove elezioni politiche, perché questo - al di là dei desideri venduti per certezze - è quello che accadrà se il centrodestra dovesse vincere la contesa emiliano-romagnola.

Ma c'è di più. Questa vicenda spiega bene quale sia il rispetto del corso della giustizia che hanno Pd e M5s. Entrambi vogliono che Salvini sia processato e condannato (in modo da toglierselo dai piedi) ma non se ciò può procurare all'avversario il benché minimo e ipotetico vantaggio

elettorale. La giustizia, quindi, come strumento politico: da applicare il più rapidamente possibile e con fermezza se conviene, da evitare o rinviare a tempi migliori nel caso contrario.

La nostra posizione nel merito è chiara da tempo: il blocco della Gregoretti non fu un reato, ma una decisione politica avallata dall'intero governo di allora ed è sconcertante che ora i Cinque Stelle siano favorevoli a processare Salvini dopo essere stati complici consapevoli e silenziosi di quell'operazione. Per questi campioni di morale i porti si possono chiudere a seconda di chi è l'alleato politico, così come i tempi della giustizia devono variare in base a chi è l'imputato, a costo di cambiare le regole in corsa.

Salvini avrà un vantaggio a presentarsi alle urne da martire? Può essere, e se così sarà, ben gli sta a chi ce l'ha ficcato, pensando di essere il più furbo della compagnia. Che poi sono gli stessi che oggi esultano per la sentenza che dichiara illegittimo l'arresto di Carola Rackete, la capitana che forzò un blocco navale e speronò una motovedetta della nostra Guardia di Finanza con la sua nave carica di immigrati. Carola libera, Salvini in galera? Vedremo cosa ne pensano gli emiliani-romagnoli (a nome degli italiani).

### IL PAGELLONE IN ANTEPRIMA



**FAVORITI** Dall'alto in senso orario: Elodie, Anastasio, Irene Grandi e Levante

### Abbiamo ascoltato le canzoni Ecco il meglio di Sanremo

di Paolo Giordano

Se persino Michele Zarrillo ha alzato il ritmo, allora siamo davvero a una svolta. Mai come quest'anno i brani in gara al Festival di Sanremo sono stati così veloci, talvolta aggressivi ma, nel complesso, conservatori nei testi. La famiglia è al centro. Giordana Angi canta (da manuale) per la mamma, Paolo Jannacci è sorprendente per la figlia, il rockettaro Piero Pelù definisce «Gesu» il proprio nipote e l'amore è comunque l'obiettivo per quasi tutti. C'è chi, come Levante, canta la diversità e lo fa con la sua voce che è, di per (...)

segue a pagina 31

a pagina 14

### I COMMENTI

**DUE PESI E DUE MISURE**  
I lavoratori con le mance E gli autonomi perseguitati

di Nicola Porro

Due indizi non fanno una prova, tre neanche, quattro però possono creare un piccolo sospetto. Incapace di prendere decisioni strategiche, il governo è molto abile a votare micro (...)

segue a pagina 7

**IL «DASPO PER ODDIO»**  
Se una Sardina vuole decidere chi può usare i social network

di Francesco M. Del Vigo

In Italia c'è un movimento di odiatori che vuole imporre il proprio pensiero a tutti gli altri, zittire le voci diverse, tappare la bocca a chi dice cose scomode, blindare i profili Facebook del (...)

segue a pagina 6

### LA STATISTICA CHE FA SPERARE

## Tumori, Italia da record per cure e sopravvivenza

Francesca Angeli

In Italia chi si ammala di tumore ha più chance di guarire rispetto a chi contrae la malattia in altri Paesi europei. Il rapporto «State of Health in the Eu: Italy. Country Health Profile 2019», presentato a Bari, si sofferma sui dati della sopravvivenza a 5 anni dalla diagnosi di malattie oncologiche, il lasso di tempo di riferimento in questo campo. I tassi di sopravvivenza di chi si cura in Italia sono più elevati rispetto alla media europea.

a pagina 14

### LA SENTENZA

Uccise l'orco di sua figlia: 20 anni di galera (e un po' di noi)

di Luca Fazzo

Soltanto non c'erano in camera di consiglio i giudici popolari, i cittadini normali chiamati a decidere la sorte di un uomo, e spesso sensibili più alle ragioni della morale che ai dettami del diritto. A giudicare l'assassino c'era un magistrato vecchio, esperto, coriaceo. Ma anche profondamente cattolico, abituato a confrontarsi con la complessità dell'animo umano. È stato questo giudice a dover bilanciare due esigenze che apparivano in contrasto insanabile. Da una parte bisognava ricordare a tutti che non è ammesso farsi giustizia da sé, e che il diritto alla vita è inviolabile anche quando si parla della vita di un essere abietto. Non si parlava, d'altronde, di un delitto scaturito da una reazione a (...)

segue a pagina 12  
Fucilieri a pagina 12

### SEUL PROTESTA CONTRO IL LOOK DELL'AMBASCIATORE USA

## La prima crisi diplomatica «coi baffi»



Manuela Gatti

Harry Harris, diplomatico statunitense, voleva semplicemente migliorare il suo aspetto con un vezzo: farsi crescere i baffi. E così ha fatto. Il problema è che l'ex ufficiale della Us Navy è stato nominato ambasciatore degli Stati Uniti in Corea del Sud, dove da un anno e mezzo, cioè da quando ha messo piede nel Paese, viene regolarmente criticato sui media locali e soprattutto sui social network perché quei baffi cui lui tiene tanto assomigliano troppo a quelli che usavano portare i giapponesi

si ai tempi dell'occupazione della penisola coreana. Gli otto governatori generali nipponici, allora amministratori dei territori coloniali del Giappone, fanno notare i critici, portavano lo stesso look dell'ambasciatore. E così quella che Harris rivendica come una scelta puramente estetica è diventata il centro di un caso diplomatico che risente dell'antico rancore di Seul per Tokyo e anche delle nuove tensioni tra Corea del Sud e Usa. Insomma, quando si dice una crisi coi baffi...

a pagina 11

**il Tirolo a Milano**

**DAL 4 GENNAIO AL 28 FEBBRAIO OCCASIONI DI FINE SERIE CON SCONTI DAL 20% AL 50%**

Il Tirolo a Milano Srl  
Viale Coni Zugna, 62 • Milano  
02.83.73.841  
info@iltiroloamilano.it  
www.iltiroloamilano.it

# IL GIORNO

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

SABATO 18 gennaio 2020  
1,50 Euro\*

Nazionale

FONDATA NEL 1956  
www.ilgiorno.it



In Brianza, il don: lezioni su perdono e gelosia

## Matrimonio, crisi lampo La Chiesa lancia il corso per evitare il divorzio

Calderola alle pagine 2 e 3



# Tasse giù, fino a 100 euro in busta

Accordo governo-sindacati. Taglio del cuneo per i redditi sotto i 40mila euro, coinvolti 16 milioni di contribuenti Servizi alle p. 4 e 5

Le scelte della maggioranza

## Il collante è la paura di Salvini

Bruno Vespa

**S**ia la Prima che la Seconda guerra mondiale dovevano essere, nei propositi di chi le cominciò, "guerre lampo". E invece s'impantanarono e durarono cinque anni ciascuna. Da quando a Matteo Salvini non è riuscita la guerra lampo d'agosto (crisi/elezioni/vittoria/governo), il centrosinistra sta provando a inchiodarlo in una lunga guerra di posizione sperando che di qui a quando ci saranno le elezioni gli capiti un qualche accidente (politico, giudiziario e quant'altro) che riesca a fermarlo. La nuova legge elettorale proporzionale è un gigantesco cavallo di frisia piazzato davanti a palazzo Chigi per evitare che Salvini ci entri o - se ci entra - ci resti assai poco.

Continua a pagina 11

IL CALENDARIO DI UNA CLASSE ELEMENTARE: I BIMBI NEI PANNI DEGLI EROI DEL NOVECENTO

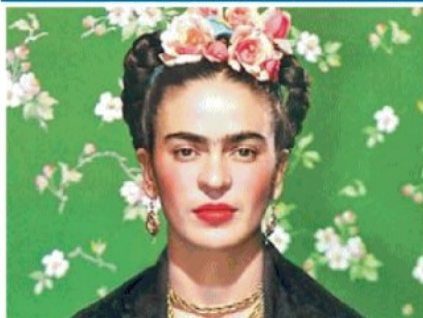


L'idea a Sassari: Falcone e Borsellino, Frida Kahlo e tanti altri



Giardina a p. 16

## LA STORIA SIAMO NOI



DALLE CITTÀ

Milano

## Così nel cantiere è morto l'operaio Il tunnel M4 trappola letale

Consani e Giorgi nelle Cronache

Milano e l'Olocausto

## «Mia sorella Susy Unica italiana uccisa a Treblinka»

Morgana nelle Cronache

Rozzano

## Ammazzò il suocero: abusava della figlia Vent'anni di carcere

Consani a pagina 15



Taser assegnato a polizia, carabinieri e finanziari

## Arma in più per le divise Sì alla pistola elettrica

Prosperetti e Tempera a pagina 13



I testi delle 24 canzoni in gara

## Sanremo tra rap e rock Ma ci parlerà d'amor

Spinelli e Mangiarotti alle pagine 26 e 27

**IL PIÙ VENDUTO IN FARMACIA\***

**Prostamol**

Integratore alimentare a base di Serrano Riparis (che cura l'artrite e favorisce la fertilità della prostata) e DHEA in un solo prodotto.

30 CAPSULE MIELE

A. MENARINI

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

**E NON HAI PIÙ SCUSE**

A. MENARINI





Oggi su Alias

L'ORDINE DEL MONDO Un viaggio alla scoperta dei musei scientifici italiani, dalle antiche esposizioni ai moderni Science center



Domani Alias Domenica

SOLOGUB è il perfetto eroe negativo; rivolta contro il tempo in Bergson, Debussy e Nono; il punto su Camus a sessant'anni della morte...



Le Monde diplomatique

IN EDICOLA Dossier sulla riforma delle pensioni in Francia; lavoro in Bielorussia; emergenza ecologica; filiera del litio in Bolivia

CON "L'EXTRATERRESTRE" INFORMATO INVIATA + EURO 2,50 CON LE MONDE DIPLOMATIQUE + EURO 2,50

# il manifesto

quotidiano comunista

oggi con ALIAS

SABATO 18 GENNAIO 2020 - ANNO L - N° 15

www.ilmanifesto.it

euro 2,50

TAGLIO DEL CUNEO FISCALE, L'ANNUNCIO DEL GOVERNO AL TAVOLO CON I SINDACATI

## Tasse giù per i redditi fino a 40 mila euro

PERCHÉ TEMERE L'EFFETTO-FELPA È SBAGLIATO

NORMA RANGERI

Dev'essere di nuovo colpa della micidiale sindrome per cui la sinistra teme ormai anche la sua ombra. Altrimenti sinceramente non si capisce perché Pd, M5s e Leu abbiano scelto di tergiversare battendosi per rinviare la scelta del Parlamento sulla vicenda che riguarda il comportamento dell'ex ministro dell'interno verso i 131 immigrati a bordo della nave Gregoretti.

Una battaglia campale senza risparmio di forze per evitare, sostengono in coro le voci della maggioranza, che Salvini possa indossare la felpa della vittima alla vigilia delle elezioni regionali. E per ritardare il via libera in queste ore si fa avanti l'ipotesi di non partecipare al prossimo voto della giunta per il regolamento.

In realtà sarebbe come darsi la classica zappa sui piedi visto che proprio d'Aventinò sarebbe facilmente ridicolizzato dal capo popolo leghista che a ogni ora del giorno e della notte appare in tv proprio sul tira e molla del voto che lo riguarda. E questo senza nulla togliere alla giusta protesta per il comportamento sub-partes della presidente del Senato Casellati che ha votato a favore della richiesta delle destre. La miglior difesa sulla questione dell'immigrazione dovrebbe essere l'attacco a viso aperto verso chi ha acceso nel paese l'intolleranza contro d'invasione, fino a indicare i migranti come il peggior nemico del popolo italiano. La miglior difesa è la rivendicazione, senza inutili tatticismi, dell'autorizzazione a procedere contro il nostro campione di xenofobia. Che promuove convegni sull'antisemitismo così ipocriti da essere disertati da personalità come la senatrice Liliana Segre.

Tra l'altro proprio ieri la Cassazione ha bocciato il ricorso della procura di Agrigento stabilendo che Carola Rackete, la giovane capitana della Sea-Watch non andava arrestata perché chi aiuta le persone in mare, come ha fatto lei, non dovrebbe essere perseguito. Servirebbe almeno un po' di buon senso, se non di coerenza. Non si incensano a parole le piazze delle Sardine per poi smentirsi e recitare la parte di chi sull'immigrazione non sa che pesci prendere.

La proposta del governo illustrata al tavolo con Cgil, Cisl e Uil potrebbe riguardare i redditi fino a 40 mila euro e una platea fino a 16 milioni di lavoratori, comprensiva di quelli che percepiscono già il bonus degli 80 euro. Previsti cento euro in più al mese per chi guadagna fino a 28 mila, per poi scendere. Il ministro dell'Economia Roberto Gualtieri: «Non abbiamo risolto l'eccesso di tassazione sul lavoro e dei salari bassi, dei lavoratori incapienti. Ma è il primo tassello della riforma fiscale». Sindacati soddisfatti. «Dovrà riguardare tutti i lavoratori ma anche i pensionati e soprattutto c'è bisogno di una riforma che intervenga sull'Irpef ha detto il segretario della Cgil Maurizio Landini. Il prossimo 27 gennaio è previsto l'incontro sulle pensioni al ministero del lavoro»

MARIO PIERRO A PAGINA 4

ELEZIONI IN EMILIA ROMAGNA

### Sardine, domani il megaevento

Domani le sardine tornano in piazza a Bologna, evento di chiusura della campagna elettorale. Contro Salvini sul palco Ovadia, Bergonzoni, Subsonica,

Modena City Ramblers e Maracash, ma anche Barca e Ruotolo, da ieri candidato alle supplive di Napoli. E per l'8 marzo preparano il loro congresso. A PAGINA 3

Carola Rackete durante un'intervista a Berlino foto Jorg Carstensen/dpa

«Carola Rackete ha agito per necessità, non andava arrestata». La Cassazione respinge il ricorso della procura di Agrigento contro la scarcerazione della comandante della Sea Watch 3. Una pesante sconfitta anche per Salvini. E lunedì il senato vota sul caso Gregoretti **pagine 2,3**



# Carola non si lega

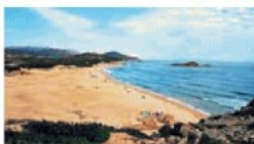
Legge elettorale La lezione della Corte Ripartire dal proporzionale

ENZO PAOLINI, FELICE BESOSTRI

La inammissibilità del referendum pro maggioritario proposto da otto regioni (ma sostanzialmente dalla Lega), dichiarata dalla Corte costituzionale in seguito agli argomenti da noi avanzati, rimette al centro del dibattito politico la questione della legge elettorale.

segue a pagina 15

SARDEGNA Cemento sul mare, la rivincita della destra



Le coste della Sardegna non hanno pace. Un disegno di legge della giunta regionale di centro destra tenta di scardinare i vincoli del piano di tutela paesaggistica prevedendo altro cemento a ridosso del mare. Contro la speculazione edilizia in agguato gli ambientalisti chiamano alla mobilitazione. Appelli al mondo della cultura **COSSU A PAGINA 7**

Roma/Ferrovie Il Comune non tutela la vasta area dello scalo Tuscolano

PAOLO BERDINI

L'intenzione di Autostrade per l'Italia di investire parte delle gigantesche plusvalenze incassate in questi anni in opere di manutenzione, di assumere personale qualificato e di realizzare un sistema di monitoraggio in grado di garantire l'incolumità dei cittadini, è la dimostrazione concreta di due più generali questioni.

segue a pagina 15

Fatti un regalo. Regalaci. il manifesto. Se ami il tuo prossimo più di te stesso, regalagli un anno di rotture cartacee a domicilio + digitale omaggio a solo 149 €. Info su < maniabbonati@ilmanifesto.it > il manifesto iorompo.it

Poste Italiane SpA, in a.p. - DL 353/2003 (conv. L. 46/2004) art. 1, c. 1, Giacobbe/PM/23/2103





# IL MATTINO



€ 1,20 ANNO CCXXXVI-N° 17 ITALIA  
SPEZIORE IN ABBONAMENTO POSTALE 45% - ART. 2 COM. 20/01, L. 662/96

Fondato nel 1892



Sabato 18 Gennaio 2020 •

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

A EDIZIONE PRODDA, "IL MATTINO" - "IL CORAIO", EURO 1,20

### Le pagelle delle canzoni

#### Sanremo, al festival per i giovani incantano Tosca e Anastasio

Federico Vacalebre a pag. 20



### La guida Michelin

#### «Cucina vecchia» il mito Paul Bocuse perde una stella

Luciano Pignataro a pag. 50



L'analisi

### La nuova legge elettorale favorirà ancora i trasformisti

Luca Ricolfi

Curioso. La Consulta ha dichiarato inammissibile il referendum volto a cancellare la quota proporzionale dell'attuale sistema elettorale in quanto il quesito sarebbe "manipolativo", ma proprio la decisione della Consulta - ora che è stata presa - spiana la strada al più spettacolare tentativo di manipolare le regole del gioco mai messo in atto nella storia della Repubblica.

Continua a pag. 51

Punto di Vespa

### La guerra di logoramento tra governo e opposizione

Bruno Vespa

Si la Prima che la Seconda guerra mondiale dovevano essere, nei propositi di chi le cominciò, "guerre lampo". E invece s'impantanarono e durarono cinque anni ciascuna. Da quando a Matteo Salvini non è riuscita la guerra lampo d'agosto (crisi/elezioni/vittoria/governo), il centrosinistra sta provando a inchiodarlo in una lunga guerra di posizione sperando che di qui a quando ci saranno le elezioni gli capiti un qualche accidente (politico, giudiziario o quant'altro) che riesca a fermarlo.

Continua a pag. 51

# Tagliate le tasse sul lavoro

## Buste paga, ecco gli aumenti

► Il via da luglio per 16 milioni di dipendenti con redditi fino a 40mila euro Cento euro in più al mese per chi ne guadagna tra i 26 e i 28mila all'anno

L'intervista Il maestro e il decadimento culturale



### Muti: i nostri governanti leggono a pappagallo lezioncine di altri

Donatella Longobardi a pag. 13

Bassi, Di Branco e Gentili alle pag. 2 e 3

Il caso

### «Gregoretto», Pd e M5S contro Casellati

#### «È di parte, non votiamo su Salvini»

Lunedì il voto in Giunta sull'autorizzazione a procedere contro Salvini per il caso "Gregoretto". Ieri, nella Giunta del Regolamento, determinan-

te il voto della presidente del Senato Casellati, che si è schierata con l'opposizione. Pd e M5S: «È di Parte, non votiamo sull'indagine». A pag. 4

## Elezioni a Napoli

### la base dei 5Stelle attacca Di Maio

Suppletive, Luigi Napolitano correrà per il Senato Attivisti scatenati: primo perché amico del leader

Valentino Di Giacomo

La rivolta 5 Stelle scoppia sul social con commenti e post al veleno. Il pomo della discordia sono state le travagliate parlamentarie a Napoli per decidere il candidato alle elezioni suppletive per il Senato. A risultare eletto è stato Luigi Napolitano: «Primo perché amico del capo politico M5S, Luigi Di Maio».

A pag. 7

La denuncia

### Il rapper Lucariello

#### «Io, candidato: un bluff il voto su Rousseau»

«Se ne avessi le prove porterei le carte in Procura, ma è evidente che ormai sulla piattaforma Rousseau si riesce ad essere eletti solo grazie a iscrizioni fittizie», accusa il rapper Lucariello. Di Giacomo a pag. 7

### Oggi la Fiorentina

#### L'urlo di Gattuso

#### «Senza cattiveria non si vince»



Roberto Ventre

Gattuso vuole i tre punti. E per il match al San Paolo contro la Fiorentina non usa mezzi termini: «In casa non abbiamo fatto grandi numeri dal mio arrivo. La cattiveria è una componente importante ma può portarti anche a delle sciocchezze: per me è non mollare, annusare sempre il pericolo». A pag. 22

Il punto

### Perché il Napoli si gioca tutto in questi 90 minuti

Francesco De Luca

Gattuso ha chiarito il quadro della situazione e non si fa illudere dal Napoli bello e sfortunato visto nel secondo tempo della partita contro la Lazio e dal Napoli leggero che con due rigori si è qualificato ai quarti di Coppa Italia eliminando il Perugia, un avversario di serie B. «Dobbiamo vincere anche una partita a biliardino o a tresette: contano solo i tre punti». Senza spingere lo sguardo oltre, alle successive due partite in programma al San Paolo. Ficcò il calendario: una dopo l'altra Fiorentina, Lazio (Coppa) e Juve. Il pensiero non è rivolto né a Inzaghi né a Sarri, ma esclusivamente al viola: questi 90' passeranno sul futuro.

Continua a pag. 51

Il reportage Le commemorazioni ad Hammamet

## I socialisti, i charter e Bennato il pellegrinaggio laico per Craxi

Mario Ajello

Il reducismo dei vecchi socialisti sempre quello è. Il rito del pellegrinaggio sulla tomba di Bettino Craxi, e nei luoghi di Hammamet che lo hanno visto morire, non sembra cambiato tra garofani e sfonati pm («Borrelli chi? Guai a nominarlo, porta male»). Ma in realtà, 20 anni dopo, mentre tutto sembra ripetersi come in passato nella cerimonia dell'infinito lungo addio in

questo angolo di Tunisia, il contesto italiano è cambiato completamente. Il crollo del grillismo e l'evidente incapacità dell'anti-politica a farsi politica sta creando una rivalutazione di fatto di Craxi e di altre figure della storia repubblicana. Una svolta storica di cui neanche i reduci craxiani sembrano rendersi del tutto conto.

A pag. 11  
Di Giacomo in Cronaca

PROVA SUSTENIUM PLUS con l'aggiunta di CREATINA

DOPO L'INFLUENZA NON RIESCI A RIPARTIRE?

LA SPINTA CHE TI SERVE

RICHE IN ACQUA CALDA

IL TUD PRONTO ALL'AZIONE





# Il Messaggero



211 € 1,40\* ANNO 142-N° 17 ITALIA

NAZIONALE



Sabato 18 Gennaio 2020 • S. Liberata

IL GIORNALE DEL MATTINO

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

**Pagine di Storia**  
George Orwell con gli animali l'attacco finale ai totalitarismi  
Nordio a pag. 25



**Oggi in campo**  
Lazio, con la Samp il tabù Ranieri Spinazzola-Politano finisce in tribunale  
Bernardini e Trani nello Sport



**Il primo ascolto**  
Pagelle Sanremo: Tosca-Anastasio ok Achille Lauro giù Junior Cally divide  
Vacabile a pag. 28



**Il Messaggero**  
**PATENTE E LIBRETTO**  
[motori.ilmessaggero.it](http://motori.ilmessaggero.it)

**Sistemi elettorali**  
Trasformismo serve un argine nella legge che verrà

Luca Ricolfi

**C**urioso. La Consulta ha dichiarato inammissibile il referendum volto a cancellare la quota proporzionale dell'attuale sistema elettorale in quanto il quesito sarebbe "manipolativo", ma proprio la decisione della Consulta - ora che è stata presa - spiana la strada al più spettacolare tentativo di manipolare le regole del gioco mai messo in atto nella storia della Repubblica.

Probabilmente la Consulta, stante il principio dell'autoapplicatività (la legge elettorale uscita dal referendum deve essere immediatamente applicabile), non aveva altra scelta. Ma questo non toglie che la situazione che si è venuta a determinare sia estremamente preoccupante. Per l'ennesima volta assistiamo al tentativo di una parte politica di fare ciò che, quando le acque sono calme, si promette di non fare mai, e poi - appena si hanno i numeri per farlo - si finisce per fare sempre: il cambiamento unilaterale delle regole del gioco, e in particolare della regola più importante, la legge elettorale.

Questo è quel che sta succedendo. Questo governo è nato, per ammissione dei suoi stessi esponenti, per impedire che gli avversari politici possano influire sulla scelta del prossimo presidente della Repubblica.

Continua a pag. 31

## Tasse sul lavoro ridotte: gli aumenti in busta paga

► Da luglio mini-tagli per 16 milioni di dipendenti. Benefici per i redditi fino a 40 mila euro. Scontro sui 5 miliardi da dirottare alla riforma Irpef

L'ayatollah sfida la protesta e spalleggia i pasdaran. Rohani infuriato



I danni provocati dai missili iraniani alla base americana di Al Asad in Iraq (foto EPA)

## Iran, Khamenei lancia l'anatema «Chi si ribella sta con gli americani»

Randjar-Daemi a pag. 13

**ROMA** Il cuneo fiscale sarà più leggero: tasse sul lavoro ridotte con aumenti in busta paga. I tagli, che riguardano 16 milioni di dipendenti, partiranno a luglio e riguarderanno i redditi fino a 40 mila euro lordi. Ma è scontro sui 5 miliardi da dirottare alla riforma Irpef.

Bassi, Di Branco e Gentili alle pag. 2 e 3

**Caso Gregoretti**  
Voto su Salvini strappo al Senato la maggioranza lunedì non andrà

**ROMA** Il voto alla Giunta per le immunità del Senato su Salvini e il caso Gregoretti si terrà lunedì. E mentre infuria lo scontro tra maggioranza e opposizione - che coinvolge anche il presidente del Senato, Maria Elisabetta Alberti Casellati - gli esponenti che sostengono il governo sono tentati di non andare. La maggioranza, infatti, avrebbe voluto posticipare.

Acquavita a pag. 4

## Stretta anti-smog la frenata di Raggi: regole da rivedere

► Oggi si circola ma domani c'è il blocco ecologico Romani spaesati. Torno in forse i diesel Euro6

Lorenzo De Cicco

**D**opo un filotto di 4 giorni di blocco, a Roma oggi tornano in strada 700 mila auto diesel. Ma la tregua durerà poco: domani c'è la "domenica ecologica", già programmata da tempo, con uno straniante effetto stop & go per i romani. Raggi intanto è pronto a rivedere le interdizioni: in forse i diesel Euro 6.

A pag. 15

**Falsi miti verdi**  
L'ideologia sepolta dalle polveri sottili

Giorgio Ursicino

**A**rriva il maltempo. Mai pioggia e vento furono tanto attesi, perché porteranno via le polveri sottili e dunque lo smog.

A pag. 15

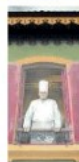
## Alloggi a prezzi irrisori e senza averne diritto: 1900 da sfrattare Affittopoli militare, il caso Roma

Valentina Errante e Alessia Marani

**C**ase a Trastevere e in altre zone del centro storico di Roma a 800 euro mensili (e senza averne diritto). Esplosione di affittopoli dei militari. Centinaia di appartamenti nella Capitale occupati a canoni irrisori anche in zone di pregio. In 1.900 andrebbero sfrattati. Il ministro Lorenzo Guerini non esclude di intervenire con un decreto sull'affittopoli della Difesa. Il nodo da sciogliere riguarda innanzi tutto i 1.900 casi di persone che occupano abusivamente gli alloggi di servizio.

A pag. 16

## Lo storico ristorante francese Bocuse, crollo di una leggenda perduta la terza stella Michelin



**ROMA** «È come se avessero detronizzato il Papa», sintetizza Mare Veyrat, scandalizzato per la perdita della terza stella Michelin del ristorante di Paul Bocuse. Veyrat conosce bene il dolore provocato dalla retrocessione, tanto da aver fatto causa (perdendola) alla Guida per una stella in meno. Ma stavolta sembra davvero la fine di un'epoca.

Ottaviano a pag. 19

## LO SCORPIONE PUÒ RICOMINCIARE

**Buon giorno, Scorpione!** Quella volta vi siete innamorati di una voce, soltanto di una voce. Anche in seguito, vi siete sentiti come una persona protagonista solo per una notte... Ora invece, ormai coniugi, bisogna ritrovare quelle sinfonie di un tempo. Questa prima Luna del 2020 vi dà una mano, insieme a Venere. L'atmosfera è perfetta per iniziare una nuova avventura d'amore e l'occasione non va persa.

Auguri.

L'OROSCOPIO SCRIVATATA  
L'oroscopo all'interno

## In arrivo pene più dure. A Torino prime misure speciali Medici aggrediti, vigilantes in corsia

**ROMA** Le tensioni e gli atti di violenza negli ospedali sembrano non arrestarsi più. A farne le spese i medici e gli operatori sanitari, i primi a dover fronteggiare l'ira dei parenti spesso in attesa per ore nel pronto soccorso. E intanto c'è già chi si attrezza con la vigilanza armata. L'Asl di Torino, dove nel 2019 i casi di violenza sono stati 87, ha deciso che dal primo febbraio sarà attivo un servizio di sicurezza (con vigilantes) per proteggere tutto il personale sanitario, in particolare nel pronto soccorso. In arrivo una legge con pene più dure.

Melina a pag. 17

## Tumori, studio dell'Ocse Diagnosi precoci e cure efficaci in Italia sopravvivenza più alta



**ROMA** Curarsi per il cancro in Italia può fare davvero la differenza. Secondo il rapporto dell'Ocse «State of Health in the Eu: Italy. Country Health Profile 2019», presentato ieri a Bari, nel nostro Paese i tassi di sopravvivenza a 5 anni dalla diagnosi di malattie oncologiche sono più elevati rispetto alla media europea.

A pag. 17

\* € 1,20 in Umbria, € 1,40 nelle altre regioni. Tardem con altri quotidiani (non acquistabili separatamente): nelle province di Matera, Lecce, Brindisi e Taranto, il Messaggero - Nuovo Quotidiano di Puglia € 1,20, la domenica con Tuttomercato € 1,40; in Abruzzo, il Messaggero - Corriere dello Sport-Stadio € 1,20; nel Molise, il Messaggero - Primo Piano Molise € 1,00; nelle province di Bari e Foggia, il Messaggero - Nuovo Quotidiano di Puglia - Corriere dello Sport-Stadio € 1,50





# il Resto del Carlino

SABATO 18 gennaio 2020  
1,60 Euro

Nazionale

FONDATO NEL 1885  
www.ilrestodelcarlino.it

Elezioni in Emilia Romagna: -9

## Bologna e Ferrara, duelli verità E a Bibbiano piazza contesa: le Sardine sfidano la Lega

Baroncini, Bendin, Petrone e commento di Boni alle pagine 4, 5 e 6



# Tasse giù, fino a 100 euro in busta

Accordo governo-sindacati. Taglio del cuneo per i redditi sotto i 40mila euro, coinvolti 16 milioni di contribuenti

Servizi alle p. 2 e 3

Le scelte della maggioranza

## Il collante è la paura di Salvini

Bruno Vespa

**S**ia la Prima che la Seconda guerra mondiale dovevano essere, nei propositi di chi le cominciò, "guerre lampo". E invece s'impantanarono e durarono cinque anni ciascuna. Da quando a Matteo Salvini non è riuscita la guerra lampo d'agosto (crisi/elezioni/vittoria/governo), il centrosinistra sta provando a inchiodarlo in una lunga guerra di posizione sperando che di qui a quando ci saranno le elezioni gli capiti un qualche accidente (politico, giudiziario e quant'altro) che riesca a fermarlo. La nuova legge elettorale proporzionale è un gigantesco cavallo di frisia piazzato davanti a palazzo Chigi per evitare che Salvini ci entri o - se ci entra - ci resti assai poco.

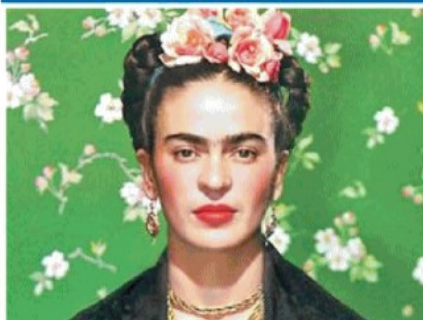
Continua a pagina 9

IL CALENDARIO DI UNA CLASSE ELEMENTARE: I BIMBI NEI PANNI DEGLI EROI DEL NOVECENTO

L'idea  
a Sassari:  
Falcone  
e Borsellino,  
Frida Kahlo  
e tanti altri

Giardina a p. 16

## LA STORIA SIAMO NOI



DALLE CITTÀ

Bologna

## «Avvelenarono a morte un uomo per rapinarlo» Due fermati

Bianchi in Cronaca

Bologna, al Maggiore

Attese infinite  
al pronto soccorso  
L'ospedale si scusa

Orsi e Rimondi in Cronaca

Bologna, a Palazzo d'Accursio

## Caserme dismesse Xm in piazza contro l'accordo

Stamin in Cronaca



Taser assegnato a polizia, carabinieri e finanziari

## Arma in più per le divise Sì alla pistola elettrica

Prosperetti e Tempera a pagina 13



I testi delle 24 canzoni in gara

## Sanremo tra rap e rock Ma ci parlerà d'amor

Spinelli e Mangiarotti alle pagine 26 e 27

**IL PIÙ VENDUTO  
IN FARMACIA\***

**Prostamol**

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

30 CAPSULE MENTE

A. MENARINI

SCOPRI DI PIÙ SU  
BENESSEREURINARIO.IT

**E NON HAI PIÙ SCUSE**

A. MENARINI

**GECAR**  
nuova  
concessionaria  
**OPEL**

SABATO 18 GENNAIO 2020  
**IL SECOLO XIX**

**GECAR**  
  
**OPEL**

QUOTIDIANO FONDATAO NEL 1886 - EDIZIONE GENOVA

2,00€ con "SENTE" in Liguria, AL e AT. In omaggio "Italia Oggi" in Liguria - 1,50€ in tutte le altre zone - Anno CCCCIV - NUMERO 15, COMMA 20/B. SPEDIZIONE ABB. POST. - GR.50

GNN

**SANREMO, L'ASCOLTO IN ANTEPRIMA**  
**Attente all'io, lontane dal mondo**  
**Le canzoni in gara non mordono**

LEONE E TORTAROLO / PAGINE 38 E 37



**IL TEATRO NAZIONALE DI GENOVA**  
**Livermore lancia la sua sfida:**  
**«Saremo i pirati della bellezza»**

NIEDDU / PAGINA 39



**INDICE**

Primo Piano	Pagina 2
Cronache	Pagina 6
Economia-Marittimo	Pagina 13
Genova	Pagina 16
Cinema/Tv	Pagina 34/35
Xte	Pagina 36
Sport	Pagina 40
Reportage	Pagina 47

ALLO STUDIO TRE IPOTESI. UNA SOCIETÀ DI SCOPO PER COSTRUIRE LA GRONDA

# Autostrade, Liguria pronta a farsi avanti per la gestione

Inchiesta sul Morandi, slitta ancora la maxi perizia  
Controlli alle gallerie, partono le chiusure notturne

I periti hanno bisogno di più tempo, chiedono altri tre mesi per depositare il loro superdossier sulle possibili cause del crollo del Ponte Morandi. La perizia non sarà quindi consegnata prima del prossimo giugno, una data pericolosamente vicina al 18 agosto, ossia alla scadenza dei due anni dalla tragedia. Trascorso quel tempo, in caso di ulteriori rinvii, non si potrebbero più avviare nuove attività istruttorie. Nelle more di questa tensione, si è per altro verificato uno scontro tra gli stessi periti e consulenti di parte: è stato aperto un fascicolo per oltraggio. Intanto la Regione avvia un suo studio la gestione futura della rete ligure: tre ipotesi in campo, anche quella della stessa Regione nel ruolo di concedente.

GRASSO, E. ROSSI E SCULLI / PAGINA 2 E 3

**ROLLI**



**GLI EFFETTI DEL CUNEO**

Paolo Baroni / PAGINA 6

Fisco, così cresceranno gli stipendi degli italiani



## Via del governo all'uso del taser Il questore di Genova: «È utile»

Il Consiglio dei ministri ha dato il via libera all'uso del taser, la pistola elettrica con effetto paralizzante. Tra le città che l'hanno sperimentata c'è anche Genova. Il questore Ciarambino: si è dimostrata utile.

AMABLE E FAGANDINI / PAGINE 4 E 5

**LA MINISTRA DELL'INTERNO**

Francesco Grignetti

Lamorgese: task force contro i clan a Foggia

L'ARTICOLO / PAGINA 5

**IL REPORTAGE**

**BERNARD-HENRI LÉVY**

«Noi guerrieri curdi traditi da tutti, continuiamo a lottare per resistere all'Isis»

Eccoli, i francesi dell'Isis. È una prigione moderna a Derik, a Sud di Qamishli, la capitale del Kurdistan siriano. Un missile turco è caduto nelle vicinanze, come per incitarli a fuggire. Ma la prigione è presidiata. Le guardie sono dotate di elmetto, mascherate, vestite di nero. E si entra nell'area di massima sicurezza solo dopo aver attraversato una serie di corridoi, cancelli e porte blindate. Sono una dozzina, raggruppati al fondo della cella, di spalle e, quando arrivano stanno pregando. Ma al richiamo del loro cerbero appostato dietro lo spioncino, si voltano come un solo uomo e mi ritrovo di fronte quei jihadisti che erano, mi hanno spiegato, i più efferati assassini di Raqqa.

SEQUE / PAGINA 9



**KHAMEINI SFIDA LA PIAZZA**  
**«DIETRO LE PROTESTE**  
**SI NASCONDE L'AMERICA»**

L'INVIATO STABILE / PAGINA 9

LE MOTIVAZIONI DELLA RICHIESTA DI RISARCIMENTO DA 486 MILIONI

## Malacalza: «Carige svenduta Danneggiati gli azionisti»

L'aumento di capitale votato dall'assemblea dei soci lo scorso 20 settembre a larga maggioranza ha prodotto una «sostituzione radicale» di chi controlla Carige: «Ne consegue che Malacalza Investimenti

deve essere risarcita del danno». È l'argomentazione base dalla quale parte l'istanza con la quale la famiglia chiede un risarcimento pari a 486.626.428 euro.

F. FERRARI E G. FERRARI / PAGINA 13

**L'AZZARETTI DAL 1974**  
**IL DEL VINTAGE**  
**OPERAZIONE SHOCK**  
A PREZZI da STOCK  
BIBBI E BÌBÒ  
C. 36 Buenos Aires 62 r. Conc.  
Tel. 010.541795 - 010.588848

**BUONGIORNO**

Matteo Salvini dice che la sentenza della Corte costituzionale, con cui si è respinto il referendum sul ritorno al maggioritario, è un colpo di coda del regime per introdurre il proporzionale, conservare le poltrone e andare contro il popolo. Luigi Di Maio replica che la richiesta del referendum era soltanto un losco tentativo leghista di evitare il proporzionale, riprendersi le poltrone e andare contro il popolo. Ora ci penso su. Intanto, però, la maggioranza di governo è furibonda perché, con l'irrituale ausilio del voto del presidente del Senato, si è fissata a lunedì la riunione della Giunta delle autorizzazioni a procedere che dovrebbe dire sì al processo per Salvini, a cui non importa nulla delle istituzioni, gli interessa solo di giocarsi l'imputazione in campagna elettorale. Mentre i leghisti, con gli

alleati, sono felici del blitz, siccome al centrosinistra non interessa nulla delle istituzioni, volevano rinviare la Giunta solo per paura di Salvini che si gioca l'imputazione in campagna elettorale. Ora penso su anche a questa. Il Pd, nel frattempo, continua a sostenere l'addio alla prescrizione voluto dai cinque stelle, e nonostante un anno fa fosse violentemente contrario, e secondo la Lega il voltafaccia ha l'esclusiva meschina ragione di tenere in piedi il governo. All'opposto, secondo il Pd, la Lega adesso è violentemente contraria all'addio alla prescrizione, invece sostenuto convintamente un anno fa, e il voltafaccia ha l'esclusiva meschina ragione di far cadere il governo. Ok, ci ho pensato su abbastanza e sono confuso: non mi era mai successo di essere d'accordo su tutto con tutti.

**Bibi e Bibò** | **MATTIA FELTRI**

**L'AZZARETTI DAL 1974**  
**IL DEL VINTAGE**  
**OPERAZIONE SHOCK**  
A PREZZI da STOCK  
BIBBI E BÌBÒ  
C. 36 Buenos Aires 62 r. Conc.  
Tel. 010.541795 - 010.588848

€ 2,50\* in Italia — Sabato 18 Gennaio 2020 — Anno 156°, Numero 17 — ilsole24ore.com

\*In vendita obbligatoriamente con Quotidiano Superiore (Il Sole 24 Ore € 1,30 + Spese Superiori € 0,20) solo ed esclusivamente per gli abbonati. Il Sole 24 Ore e Spese Superiori, in vendita separata.

Poste Italiane SpA, in A.P. - D.L. 353/2003 conv. L. 46/2004, art. 1, c. 1, DCE Milan



# Il Sole 24 ORE

Fondato nel 1865  
Quotidiano  
Politico Economico Finanziario Normativo

FTSE MIB 24141,07 +0,84% | SPREAD BUND 10Y 160,20 -4,60 | €/€ 1,1108 -0,55% | BRENT DTD 64,66 -0,42% | Indici&Numeri → PAGINE 24-27

**Oggi con il Sole**  
Licei, istituti tecnici o professionali: come scegliere la scuola giusta



**Domani**  
«La pietra nera del ricordo»: Giulio Busi e il dovere di non dimenticare



## Fisco, per 16 milioni di contribuenti sconti da 16 a 100 euro al mese

**LAVORO**  
Piano illustrato ai sindacati: benefici al via dal 1° luglio per redditi fino a 40mila euro  
Per 4,3 milioni di dipendenti oggi esclusi dagli 80 euro incrementi fino al 5,6%  
Per chi aveva già il vecchio bonus il reddito disponibile cresce di 20 euro al mese

Il governo ha presentato ai sindacati la proposta di taglio del cuneo fiscale, che partirà il 1° luglio: 16 milioni i lavoratori interessati, con benefici che vanno da 1.200 a 192 euro l'anno. Di questi dipendenti 4,3 milioni oggi sono esclusi dal bonus di 80 euro. Per questi contribuenti l'incremento potrà arrivare al 5,6%. Gli 11,7 milioni che già hanno in busta paga il "bonus Renzi" continueranno a riceverlo, ma aumentato a 100 euro. Per il taglio sarà utilizzato un sistema misto: aumento del bonus Renzi per la platea attuale dei beneficiari, detrazioni per i nuovi beneficiari. È il primo passo di una più generale riforma fiscale ha detto il ministro Guaidari. Soddisfatti i sindacati. **Pugliesi** → pagina 3

**GLI EFFETTI**  
Così l'impatto in busta paga: premiati di più i redditi nella fascia 26-29mila euro

Marco Mobili e Gianni Trovati → pagina 2

## Bankitalia: in tre mesi Pil a zero Istat: a novembre export giù del 4,2%

**CONGIUNTURA**  
È proseguito nel 2019 l'acquisto di titoli di Stato da parte di investitori esteri  
Negli ultimi tre mesi variazione zero per il Pil, con la crescita annua attorno a 0,2% e nel 2020 solo -0,5%. Le proiezioni di Bankitalia rinfiancano l'emergenza crescita della produzione industriale per deterrenza. Nota positiva: sono proseguiti gli acquisti di titoli pubblici dall'estero. Istat: novembre -4,2% dell'export, peggior calo dal 2011. **Colombo e Orlando** → pagine 3-9

**+8,2 per cento**  
Piazza Affari Il Ftse Mib accelera e torna sopra quota 24mila punti, il massimo da maggio 2018  
Con il +0,84% messo a segno ieri il Ftse Mib ha portato al +8,25% il rialzo complessivo registrato dall'inizio dell'anno. L'indice più importante di Piazza Affari è ora ai massimi dal 15 maggio del 2018. **Luca Orlando** → pagina 9

**SPESE SANITARIE**  
Tracciabilità e detrazioni: non conta chi paga  
La legge di Bilancio del 2020 sottopone le detrazioni alla condizione che la spesa sia sostenuta attraverso uno strumento di pagamento tracciabile. Questo crea dei casi dubbi. Ma, riguardando le indicazioni passate delle Entrate, non significa che il pagamento debba essere per forza effettuato dal contribuente che si avvale della detrazione: i due concetti devono essere scollati. **Tarabusi e Trombetta** → pagina 17

**CASSAZIONE**  
Contro la corruzione si ai trojan  
Negri → pagina 10

**SONO NERA. È UN PROBLEMA?**  
**LAND-ROVER**  
ABOVE & BEYOND



Risico energetico nel Mediterraneo. Il presidente turco, Recep Tayyip Erdogan, ha stretto accordi con Tripoli

## La doppia sfida di Erdogan sul gas per crescere in Libia e a Cipro

Il Mediterraneo orientale è entrato nelle mire espansionistiche della Turchia. Il presidente turco Recep Tayyip Erdogan e il premier libico del governo di accordo nazionale di Tripoli, Fayez al-Serraj, hanno firmato lo scorso novembre un accordo per la definizione dei confini marittimi, e per lo sfruttamento delle rispettive zone economiche esclusive, senza tenere conto dei diritti degli altri paesi dell'area. La Turchia mette così in discussione le concessioni affidate dal governo cipriota di Nicosia alle compagnie petrolifere straniere. **Roberto Bongiorno** → pagina 5

## L'economia cinese ferma a +6,1% È la crescita più lenta dal 1990

**OBIETTIVO RAGGIUNTO**  
Debole domanda interna e tensioni commerciali dietro lo stop  
L'economia cinese ha rallentato nel 2019 come mai prima negli ultimi 30 anni, con la domanda interna indebolita e le tensioni commerciali con gli Stati Uniti. La seconda economia mondiale è cresciuta del 6,1% l'anno scorso, la peggiore performance dal 1990. Il dato corrisponde alle attese degli analisti e rientra nell'obiettivo ufficiale di Pechino del 6,0-6,5%, conseguito da un'economia considerata sempre più matura. **Stefano Carrer** → pagina 15

**L'ANALISI**  
PECHINO ALLA SFIDA DEL CALO DEMOGRAFICO  
di **Alessandro Rosina**  
Quando alla fine degli anni Settanta del secolo scorso entrò in vigore la politica del figlio unico, la Cina si apprestava a essere il primo paese al mondo a superare il miliardo di abitanti. La piramide demografica presentava una base molto larga, con il 60% della popolazione sotto i 25 anni e meno del 5% sopra i 65. **Continuato a pagina 15**

**FALCHI & COLOMBE**  
STAGNAZIONE, LA CURA NON È IL DEBITO  
di **Donato Masclandaro**  
Il rischio è la crescita zero? Per tanti la risposta macroeconomica è la cura al debito. Con tassi zero e negativi, accelerare la crescita di debito pubblico e privato sembra essere per molte colombe la rotta maestra per affrontare la stagnazione economica, che preoccupa tutti i Paesi avanzati - ma non solo - con l'Italia in prima fila. **Continuato a pagina 11**

**INTERVISTA A LUIGI DE VECCHI (PRESIDENTE ITALIA)**  
«Accuse a Huawei infondate: vogliamo essere riascoltati»  
**Andrea Biondi** → pagina 7

### PANORAMA

**IL CASO GREGORETTI**  
Su Salvini voto lunedì: Casellati decisiva, accuse Pd  
L'autorizzazione a procedere su Salvini per il caso Gregoretti sarà votata lunedì, a sei giorni dalle elezioni in Emilia Romagna e Calabria. Un vantaggio per la Lega, assicura PdLe M5s, che accusano la presidenza del Senato Casellati di non essere «impartiale» e non escludono di disertare la seduta per l'applicazione «legittima» del Regolamento. La decisione potrebbe essere presa direttamente dall'Ata a metà febbraio. **→ pagina 6**

**IL PIANO AUTOSTRADE**  
Aspi, investiremo 3,3 miliardi senza interventi sulle tariffe  
**Laura Galvagni** → pagina 11

**TERMINI DELLA CAUSA**  
Malalcaza su Carige: hanno sfilato ricchezza  
Punta contro l'imponente «trasferimento forzoso di ricchezza» dai vecchi ai nuovi azionisti Carige e contro l'esclusione del diritto di opzione il risarcimento di 482 milioni chiesto dal Malalcaza al Fondo interbancario, a Cassa centrale banca e alla stessa Carige. **→ pagina 13**

**SICUREZZA**  
Taser in dotazione alle forze dell'ordine  
Il taser entra ufficialmente nelle dotazioni di polizia, carabinieri e guardia di finanza. Terzi il Consiglio dei Ministri ha approvato la proposta e in un anno il taser diventerà dotazione ordinaria. Il bando di gara prevede 8,5 milioni all'anno per le forniture. **→ pagina 18**

## .food

ECONOMIA DEL CIBO E AGROALIMENTARE



### Export ortofrutta, Spagna e Olanda davanti all'Italia

Sono 133 milioni di euro (-3,6%) persi nell'export nei primi dieci mesi 2019 a fronte di un balzo dei valori dell'import di oltre il 10%. Il settore dell'ortofrutta (dati Istat elaborati da Fruitimpres), paga carenze logistiche, dazi, cinesismi, accordi fitosanitari Ue. **Silvia Marziliotti** → pagina 22

### ILSOLE24ORE.COM

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





# IL TEMPO

QUOTIDIANO INDIPENDENTE



Sabato 18 gennaio 2020  
Anno LXXVI - Numero 17 - € 1,20  
Santa Margherita d'Ungheria

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 0391-6950

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

## LA VERITÀ NASCOSTA

# Sull'Iva il governo ha bluffato

Il Conte bis è nato spacciando l'emergenza di 23 miliardi di aumenti da scongiurare. Era falso. Ben 20 miliardi sono stati trovati facendo deficit. Altri tre tagliando quota 100 e flat tax di Salvini

### Uscito in Italia

#### Abbiamo letto il libro del Papa

Il volume sulla Chiesa co-firmato da Ratzinger che ha scatenato il caos

Di Corrado a pagina 11

### Screzi reali

#### «Corona a mia figlia E nessuno protesti»

Emanuele Filiberto difende la sua scelta dall'ira dei parenti



Mineo a pagina 10

### Rifiuti

#### Riparte la guerra della mondezza

I camion da Roma nei Comuni interni Sindaci in rivolta

De Rosa a pagina 16

### Set Capitale

#### Arriva Tom Cruise e gira tra i cantieri

Riprese in centro storico per Mission Impossible Ma i lavori stradali slittano



Coletti a pagina 22

### Il Tempo di Oshø

## Lo smog è alle stelle, le proteste pure E Virginia si arrende: oggi niente blocco

Magliaro e Mariani alle pagine 14 e 15



"Oggi nun vojo vedè circolà manco 'n pedone"

## «Fuori il killer di mio figlio. Perché?»

### Fonte nuova

#### Patenti «taroccate» male E il falsario prende le botte

a pagina 18

«Vergogna!». Lo ha urlato ieri a Roma, con dolore, con rabbia e con le lacrime agli occhi, prima in piazza Cavour a pochi passi dalla Cassazione, e poi in via Arenula al Ministero della Giustizia, Daniela Ricci, una madre che ha visto il figlio, Alessandro Polizzi, ucciso a 23 anni a Perugia, e poi ha scoperto che l'uomo ritenuto colpevole dell'omicidio è potuto tornare in libertà dal 10 gennaio scorso per «decorrenza del termine della misura cautelare».

levolella a pagina 19

DI FRANCO BECHIS

Nel giorno in cui Giuseppe Conte, per fare un po' di propaganda elettorale alla vigilia delle regionali in Emilia Romagna, ha convocato le parti sociali a palazzo Chigi per spiegare come verranno spesi da luglio (non da domani) i 3 miliardi destinati alla riduzione (...)

segue a pagina 3

### Sceneggiata con i sindacati

#### Ora arriva un bonus elettorale Ma è sempre lo stesso cuneo

Caleri a pagina 3

### Caso Gregoretti

#### Il Senato mette il turbo Lunedì il voto su Salvini

Pietrafitta a pagina 5

### Nozze a Tel Aviv



### IL DELFINO DI CRAXI E LA DEM

#### Martelli e Quartapelle La Prima repubblica sposa la Terza

Di Pietro a pagina 6

**buona tv a tutti**  
di Maurizio Costanzo

**IL COLLE DEL GUSTO**  
CON OLIO EXTRAVERGINE DI OLIVA  
[www.ilcolledelgusto.com](http://www.ilcolledelgusto.com)

**buona tv a tutti**  
di Maurizio Costanzo

Gia da due settimane è in onda, su Canale 5, il "Grande Fratello Vip". Fa un po' meno ascolto rispetto al passato, ma forse questo lo si deve alla scelta dei vip dato che Signorini è bravo. Mi dicono: ma c'è Michele Cocuzza, ma c'è Adriana Volpe. E vero, servono vip un po' inconsueti. O, forse, può essere una formula che esiste già da tanti anni e che un po' si è consumata nel tempo. Non credo ci siano altri reality in grado di prendere il posto del "Grande Fratello" piuttosto che de "Isola dei Famosi". Ricordo che ci fu un "Grande Fratello" in Germania (...)

segue a pagina 33

DOPO L'INFLUENZA NON RIESCI A RIPARTIRE?

PROVA **SUSTENIUM PLUS** con l'aggiunta di CREATINA

LA SPINTA CHE TI SERVE

Sabato 18 Gennaio 2020

Nuova serie - Anno 29 - Numero 14 - Spedizione in A.P. art. 1 c.1 L. 46/04, DCB Milano

\* A Salerno e provincia, in abbinamento esclusivo con La Ciga di Salerno € 1,90  
\* Nelle province di Bari, Barietta-Andria-Trani e Foggia, in abbinamento esclusivo con la Gazzetta del Mezzogiorno € 1,90

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



**In Libia l'Italia non conta più nulla. Purtroppo la Libia continuerà a contare molto per l'Italia**  
Domenico Cacopardo a pag. 5

**Italia Oggi**  
QUOTIDIANO ECONOMICO, GIURIDICO E POLITICO



**CALCIO HI-TECH**  
**Un radar passivo negli stadi per scoprire gli autori dei cori razzisti**  
Damiani a pag. 30

**VINCE L'ANZIANITÀ**  
**Entrate, tre donne in lizza per guidare l'Agenzia dopo Polito**  
Bartelli a pag. 27

**SU WWW.ITALIAOGLIT**  
**Calcio - La sentenza della Cassazione che condanna l'As Roma**  
**Professioni - La sentenza della Cassazione sugli onorari degli avvocati**  
**Consumatori - Il regolamento europeo sulla cooperazione tra autorità nazionali contro le frodi digitali**

# C/c e siti internet senza segreti

In vigore da ieri il regolamento europeo sulla protezione dei consumatori: contro gli abusi online via libera alla trasmissione senza frontiere dei dati

Dati senza frontiere per scoprire chi commette abusi transfrontalieri ai danni dei consumatori europei. A stabilirlo è il Regolamento Ue dedicato alla cooperazione tra le autorità nazionali per l'esecuzione della normativa che tutela i consumatori, operativo dal 17 gennaio 2020. L'obiettivo del regolamento è quello di adeguare e modernizzare la cooperazione delle autorità nazionali competenti.

Ciccia a pag. 23

**Per Velardi il voto in Emilia non cambia nulla in ogni caso**



Il voto in Emilia non cambierà nulla. «Se pure vince la Lega, non cambia niente», dice a ItaliaOggi Claudio Velardi, un passato da politico (dal Pci ai Ds) e da giornalista (fondatore del Riformista). «Salvini ha caricato di valore il voto in Emilia-Romagna ma quel voto non lo porta da nessuna parte. Anche se vince non si va a elezioni anticipate, la speranza che ha Salvini per arrivare a Palazzo

Chiugi resterà lettera morta. Salvini non ha capito che le legislature durano cinque anni e che, se in Parlamento trovano i numeri, si fanno i governi e lui non tocca palla. Non dico che è in un vicolo cieco perché ha consenso... diciamo che è su un'autostrada cieca senza via di uscita... corre corre ma non va da nessuna parte. È politicamente ininfluente».

Ricciardi a pag. 7

**ORSI & TORI**

DI PAOLO PANERAI

Esplosione verde e posti di lavoro che saltano? Dipende dai settori. A suonare l'allarme, che ha dato fiato a chi è inspiegabilmente contro la sostenibilità, è stato il report del **Nationale Plattform Zukunft der Mobilität** (Npm), anticipato dai bravi giornalisti del nostro partner **Handelsblatt**. Secondo lo studio dell'Istituto governativo tedesco l'affermarsi dell'auto elettrica potrà provocare un dimezzamento dei posti di lavoro del settore automobilistico. In numeri, circa 410 mila posti di lavoro in meno entro la fine del decennio. La causa della perdita di posti è semplice e complessa allo stesso tempo: le auto elettriche hanno bisogno di una serie di componenti in meno, dal cambio meccanico ai freni tradizionali, rispetto alle auto a benzina o gasolio. I sindacati tedeschi stanno criticando lo studio e sostengono

continua a pag. 2

**LUNEDÌ IN EDICOLA**



**ROMA IN AUTUNNO**

**Starbucks, nuovi store a Milano e a Serravalle Outlet**

Sottillaro a pag. 15

**SEI UN GIOVANE COMMERCIALISTA? ENTRA NEL NETWORK DI NOVERIM**

**Young Factor to Compete**  
per stare al passo in un mondo che cambia



Per maggiori informazioni: info@noverim.it | Tel: +39 02 49 75 85 71 | noverim.it



Unione Nazionale Giovani Dottori Commercialisti ed Esperti Contabili

\* Esclusivamente per la Liguria fino a esaurimento scorte in abbinamento esclusivo a «IL SECOLO XIX» a euro 1,90  
Cassa di Risparmio delle Marche (Lombard 3000) € 1,90 in più. Con «La Repubblica» € 1,90 in più. Con «La Repubblica» € 1,90 in più.

# LA NAZIONE

SABATO 18 gennaio 2020  
1,60 Euro

Nazionale

FONDATO NEL 1859  
www.lanazione.it

Arrivano anche i carabinieri

## Choc a scuola Schiaffeggia l'allievo durante la lezione

Gullè a pagina 14



Toscana e Liguria

## Porti a rischio L'arrembaggio delle mafie

Servizi alle pagine 2 e 3



# Tasse giù, fino a 100 euro in busta

Accordo governo-sindacati. Taglio del cuneo per i redditi sotto i 40mila euro, coinvolti 16 milioni di contribuenti

Servizi alle p. 4 e 5

Le scelte della maggioranza

## Il collante è la paura di Salvini

Bruno Vespa

**S**ia la Prima che la Seconda guerra mondiale dovevano essere, nei propositi di chi le cominciò, "guerre lampo". E invece s'impantanarono e durarono cinque anni ciascuna. Da quando a Matteo Salvini non è riuscita la guerra lampo d'agosto (crisi/elezioni/vittoria/governo), il centrosinistra sta provando a inchiodarlo in una lunga guerra di posizione sperando che di qui a quando ci saranno le elezioni gli capiti un qualche accidente (politico, giudiziario e quant'altro) che riesca a fermarlo. La nuova legge elettorale proporzionale è un gigantesco cavallo di frisia piazzato davanti a palazzo Chigi per evitare che Salvini ci entri o - se ci entra - ci resti assai poco.

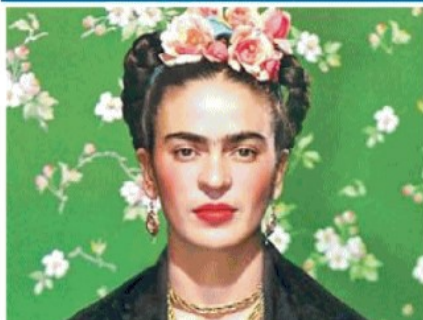
Continua a pagina 11

IL CALENDARIO DI UNA CLASSE ELEMENTARE: I BIMBI NEI PANNI DEGLI EROI DEL NOVECENTO

L'idea  
a Sassari:  
Falcone  
e Borsellino,  
Frida Kahlo  
e tanti altri

Giardina a p. 16

## LA STORIA SIAMO NOI



DALLA CITTA'

Firenze

## Rapinata e ferita in strada «Ora ho paura a uscire di casa»

Pieraccini in cronaca

Firenze

## Emergenza buche Ogni giorno un incidente

Ulivelli in cronaca

Fiorentina

## Viola a Napoli con la coppia Chiesa-Cutrone

Giorgetti nel QS



Taser assegnato a polizia, carabinieri e finanziari

## Arma in più per le divise Sì alla pistola elettrica

Prosperetti e Tempera a pagina 13



I testi delle 24 canzoni in gara

## Sanremo tra rap e rock Ma ci parlerà d'amor

Spinelli e Mangiarotti alle pagine 26 e 27



# la Repubblica



Fondatore Eugenio Scalfari



Direttore Carlo Verdelli

Anno 45 - N°15

Sabato 18 gennaio 2020

Oggi con Robinson e D

In Italia € 2,50

## MIGRANTI

# Ora l'Europa ha un piano

Intervista al nuovo commissario Schinas: patto solidale per accoglimenti e rimpatri, polizia e navi dell'Unione alle frontiere  
Caso Gregoretti, lunedì il voto in giunta come voleva Salvini. Decisiva Casellati. I dem: la presidente del Senato non è imparziale  
**Governo, Conte risponde alla Sardine: "Sono pronto a incontrarvi"**

di Alessia Candito, Tommaso Ciriaco, Alberto D'Argenio, Liana Milella, Ilaria Venturi e Alessandra Ziniti • alle pagine 2, 3, 4 e 13

### Il Pd aperto

## I confini della sinistra

di Massimo Giannini

**I**l senso, come al solito, lo coglie la vignetta di Altan di alcuni giorni fa: "Ci apriamo?", chiede il militante sempre un po' disorientato. E l'altro, ancora più esitante: "Orario continuato?". Dalla Bolognina di trentuno anni fa, per la sinistra è sempre "ora di aprirsi". L'ha ribadito pure Bersani, su Repubblica, condividendo la "svolta" annunciata da Zingaretti. • a pagina 33

### La via Emilia/3

## I misteri di Budrio tra Igor e la destra

di Concita De Gregorio

**S**otto le "ville di letizia" adorne di leoni di pietra e di ninfee scorre un'acqua medicamentosa che gli alchimisti usano per le formule segrete. Sopra terra cantanti liriche in villeggiatura, famose attrici al tramonto, decrepiti conti in vestaglia di raso. Sottoterra una rete di torrenti carsici. Budrio, diciotto chilometri da Bologna. • alle pagine 12 e 13

### Il reportage

## Ascoli la nera dove sventola l'aquila di Salò

di Paolo Berizzi • a pagina 15

Altan

IN SOGNO HO TROVATO LA LEGGE ELETTORALE PERFETTA, MA NON ME LA RICORDO PIÙ.



IL FISCO

## Il bonus a 100 euro Sgravi per 16 milioni di dipendenti

Meno tasse per i redditi fino a 40 mila euro  
Castelli: adesso assegno per i lavoratori poveri

A partire da luglio arrivano 3 miliardi di euro nelle buste paga di 16 milioni di lavoratori dipendenti italiani. La platea è molto vasta: va da chi guadagna 8.173 euro annui fino a chi tocca i 40 mila euro lordi. Il bonus andrà da 1.200 euro annui per chi è a quota 8.173 euro fino a 192 per chi guadagna appena sotto i 40 mila. di Valentina Conte e Roberto Petriani • alle pagine 6 e 7

### I limiti della riforma

## Una crescita piccola piccola

di Roberto Mania

**U**n governo debole fa provvedimenti deboli. Il mini taglio al cuneo fiscale e contributivo è un *déjà vu* (lo hanno fatto anche altri governi), interessa una parte importante (quella del lavoro dipendente) ma non tutta la platea dei contribuenti. • a pagina 32

DOPO L'INFLUENZA NON RIESCI A RIPARTIRE?

PROVA **SUSTENIUM PLUS** con l'aggiunta di **CREATINA**  
IL TUO PRONTO SOCCORSO  
LA SPINTA CHE TI SERVE

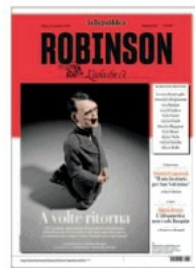
Aveva 71 anni

## Morto Anastasi bomber del Sud che unì l'Italia



di Crosetti • a pagina 43

Da oggi Robinson



Alla ricerca della memoria

Sede: 00147 Roma, via Cristoforo Colombo, 90  
Tel. 06/49821, Fax 06/49822923 - 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, Marocco, Monaco P., Olanda, Slovenia € 3,00 - Croazia HR 22 - Regno Unito GBP 3,50 - Svizzera Italiana CHF 3,50 - Svizzera Francese e Tedesca CHF 4,00

con DVD  
La Danza  
€ 12,40

NZ



Europa Un "Calendario civile" con le tappe dell'integrazione

MICHELE VALENZISE - P. 27

Il mondo e i numeri Affidare tutto alle cifre può rivelarsi uno sbaglio

ALBERTO MINGARDI - P. 26



Addio Anastasi L'uomo del Sud simbolo della Juventus anni '70

GIGI GARANZINI - P. 44



www.bancadiastfi.it

# LA STAMPA

SABATO 18 GENNAIO 2020



www.bancadiastfi.it

QUOTIDIANO FONDATA NEL 1867

2,00 € (CON TUTTOLIBRI) // ANNO 154 // N. 17 // IN ITALIA // SPEDIZIONE ABB. POSTALE N. 353/03 (CONV. IN L. 27/02/04) // ART. 1 COMMA 1, DCB - TO // www.lastampa.it

GNN

COLLOQUIO CON LA MINISTRA DELL'INTERNO DOPO LE BOMBE DI FOGGIA

## Lamorgese: "Task-force contro la mafia in Puglia"

Sicurezza, sì del governo alla pistola elettrica per le forze dell'ordine I dubbi dei sindacati: in caso di morte o feriti si rischiano sanzioni penali

«Lo Stato schiera una task-force contro la mafia in Puglia». Lo afferma la ministra dell'Interno, Luciana Lamorgese, preoccupata dal calo delle denunce. Sul fronte sicurezza arriva il via libera del governo alla pistola elettrica per le forze dell'ordine.

AMABILE GRIGNETTI - PP. 2-3

LUNEDÌ IL VOTO DELLA GIUNTA

Casellati aiuta la Lega Effetto Gregoretti sulle elezioni emiliane

BERTINI E LA MATTINA - P. 4

ANTISEMITISMO: LA DIFFERENZA CON FINI

LA SCELTA A METÀ DI SALVINI

FRANCESCO BEI - P. 21

## La Ue dice no al riconoscimento facciale nei luoghi pubblici



Il sistema, usato dai big della tecnologia, sta diventando sempre più invasivo in Cina e negli Usa MARIA ROSA TOMASELLO - P. 13

STAMPA PLUS ST+

CUNEO FISCALE

PAOLO BARONI

Cento euro in più nella busta paga di 16 milioni di italiani

P. 16



L'INCHIESTA

GABRIELE DE STEFANI

Così lo smart working riduce le malattie e aumenta i guadagni

P. 12



LE STORIE

DANIELE FRATO

Ad Acqui Terme una panchina per ricordare i defunti

P. 31

MARIA TERESA MARTINENGO

Torino, la foto della classe multietnica sul National Geographic

P. 31

REPORTAGE

## "Traditi da tutti" I soldati curdi soli contro l'Isis

BERNARD-HENRI LÉVY DERIK (SIRIA)

«Eccoli, i francesi dell'Isis. È una prigione moderna a Derik, a Sud di Qamishli. Un missile turco è caduto nelle vicinanze, come per incantato a fuggire. Ma la prigione è presidiata. Le guardie sono dotate di elmetto, mascherate, vestite di nero. E si entra nell'area di massima sicurezza solo dopo aver attraversato una serie di corridoi, cancelli e porte blindate. Sono una dozzina, raggruppati al fondo della cella, di spalle e, quando arrivano stanno pregando. Ma al richiamo del loro cerbero appostato dietro lo spioncino, si voltano come un solo uomo. - PP. 8-9

IMPEACHMENT

## Trump si affida agli avvocati delle super star

PAOLO MASTROILLI INVIATO A NEW YORK

Il processo per l'impeachment di Trump diventa una cosa seria. Si capisce dal fatto che il presidente ha aggiunto alla sua squadra di avvocati gli ex procuratori dell'incriminazione contro Bill Clinton, Kenneth Starr e Robert Ray, il professore di Harvard Alan Dershowitz, l'ex ministro della Giustizia della Florida Pam Biondi e Jane Rasin. Fuori invece è rimasto Giuliani, troppo esposto. È la dimostrazione che da una parte prende molto serio l'impeachment, approvato dalla Camera e finito ora al Senato per il giudizio, e dall'altra punta a una piena assoluzione. Il collegio difensivo era formato inizialmente dal consigliere legale Pat Cipollone, e dall'avvocato personale Jay Sekulow, che aveva già guidato la strategia per contrastare il Russagate. - P. 11

## BUONGIORNO

Matteo Salvini dice che la sentenza della Corte costituzionale, con cui si è respinto il referendum sul ritorno al maggioritario, è un colpo di coda del regime per introdurre il proporzionale, conservare le poltrone e andare contro il popolo. Luigi Di Maio replica che la richiesta del referendum era soltanto un losco tentativo leghista di evitare il proporzionale, riprendersi le poltrone e andare contro il popolo. Ora ci penso su. Intanto, però, la maggioranza di governo è furibonda perché, con l'irrituale ausilio del voto del presidente del Senato, si è fissata a lunedì la riunione della Giunta delle autorizzazioni a procedere che dovrebbe dire sì al processo per Salvini, a cui non importa nulla delle istituzioni, gli interessa solo di giocarsi l'imputazione in campagna elettorale. Mentre i leghisti, con gli

## Bibì e Bibò

alleati, sono felici del blitz, siccome al centrosinistra non interessa nulla delle istituzioni, volevano rinviare la Giunta solo per paura di Salvini che si gioca l'imputazione in campagna elettorale. Ora penso su anche a questa. Il Pd, nel frattempo, continua a sostenere l'addio alla prescrizione voluto dai Cinque Stelle, e nonostante un anno fa fosse violentemente contrario, e secondo la Lega il voltafaccia ha l'esclusiva meschina ragione di tenere in piedi il governo. All'opposto, secondo il Pd, la Lega adesso è violentemente contraria all'addio alla prescrizione, invece sostenuto convintamente un anno fa, e il voltafaccia ha l'esclusiva meschina ragione di far cadere il governo. Ok, ci ho pensato su abbastanza e sono confuso: non mi era mai successo di essere d'accordo su tutto con tutti. —



147345 014 1005  
Rev. 6.1.2019



Scopri le idee di investimento di domani su [www.fidelity-italia.it](http://www.fidelity-italia.it)

**PARADOSSI/1 TANTI BOND, MA PER POCHI**    **PARADOSSI/2 SE IL VERO RIFUGIO FOSSE IL BIG TECH?**

# MILANO FINANZA

www.milanoфинanza.it



Scopri le idee di investimento di domani su [www.fidelity-italia.it](http://www.fidelity-italia.it)

€ 4,20    Sabato 18 Gennaio 2020 Anno XXXI - Numero 013    MF il quotidiano dei mercati finanziari    *Classedificatori*    Sped. in A.B. art. 1 e L. 4604/DC3 Milano

**INCHIESTA** *Fink (BlackRock) prevede 1.000 miliardi in asset verdi. Messina, ceo di Intesa, impegna 50 miliardi per le iniziative Esg (environmental, social, governance). Ed è solo l'inizio*



# Esplosione verde

*Ma quali sono i titoli più sostenibili? Ecco i top 40*

**ORSI & TORI**

DI PAOLO PANERAI

**E**splosione verde e posti di lavoro che saltano? Dipende dai settori. A suonare l'allarme, che ha dato fiato a chi è inspiegabilmente contro la sostenibilità, è stato il report del **Nationale Plattform Zukunft der Mobilität (Npm)**, anticipato dai bravi giornalisti del nostro partner *Handelsblatt*. Secondo lo studio dell'istituto governativo tedesco l'affermarsi dell'auto elettrica potrà provocare un dimezzamento dei posti di lavoro del settore automobilistico. In numeri, circa 410 mila posti di lavoro in meno entro la fine del decennio.

La causa della perdita di posti è semplice e complessa allo stesso tempo: le auto elettriche hanno bisogno di una serie di componenti in meno, dal cambio meccanico ai freni tradizionali, rispetto alle auto a benzina o gasolio. I sindacati tedeschi stanno criticando lo studio e sostengono che questi numeri sono estremi, determinati anche dal fatto che molte auto elettriche dei marchi tedeschi sarebbero prodotte all'estero. Ma Npm è un'istituzione seria, composta da esperti del settore, politici, uomini d'affari e sindacalisti e risponde alla logica tedesca di analizzare il futuro. Si potrà discutere sui numeri, ma non sul fatto che la caduta di posti di lavoro nel settore automobilistico, la spina dorsale dell'industria tedesca, ci sarà. Tanto è vero che il tedesco ministro del Lavoro, il socialista **Hubertus Heil**, ha spiegato che per attuare il colpo

**PERSONAGGI**  
**Se Andrea Guerra finisce in passerella**

**COMPAGNIA DI S. PAOLO**  
**Torna Profumo di battaglia**

**BCE/1**  
**Sondaggio, quattro consigli a Lagarde**

**BCE/2**  
**La nuova vita di SuperMario**

MILANO 30-01-2020

## FIXED INCOME DAY

H 10:30 / 13:00

BORSA ITALIANA

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

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

**LET'S SOLVE IT.**





Robert Michels  
Chief Investment Officer  
Responsabile Global Fixed Income



Lisa Coleman  
Responsabile Global Credit Speciale



Pierre-Yves Bannaz  
Responsabile Global Debt Structuring



Andrew Russell  
Portfolio Manager Strategic Income

**J.P.Morgan**  
Asset Management

## Il Piccolo

Trieste

il titolare dei quattro locali in ghetto

### Dopo lo sfogo il dietrofront Morgan ci ripensa e non vende più i ristoranti

*Lo chef aveva minacciato di lasciare l'Italia in polemica con la burocrazia. «Ma l'affetto dei clienti mi ha fatto cambiare idea»*

Benedetta Moro Lo chef Luca Morgan, a inizio dicembre, voleva chiudere con l'Italia e la sua complessa burocrazia, vendere i quattro ristoranti di via del Pane e trasferirsi forse all'estero. Ora il dietro front in stile coup de théâtre: niente liquidazione, nessuna fuga, Morgan rimane in città. Così il gruppo cinese attivo sulla piazza romana, che si era fatto avanti per acquistare tutti i suoi locali del valore di un milione di euro, ha ricevuto il due di picche. Ma come si spiega la retromarcia del patron della Chimera di Bacco, di Chimerina, Angolo di Morgan ed Extra Bacco? È una questione di "cuore". «Ho ricevuto numerose testimonianze di affetto che mi hanno fatto riflettere - spiega lo chef .. Qualcuno mi conosce per i pranzi o cene di lavoro, c'è chi ha consegnato l'anello di fidanzamento all'attuale moglie durante una cena da noi, altri sono "vicini di casa" che apprezzano quanto facciamo per il decoro della zona... Tutti mi hanno chiesto di rivedere la mia posizione. Mi sono quindi reso conto del ruolo sociale della mia attività e di quanto quest'ultima trascenda gli aspetti puramente economici». Le dimostrazioni di affetto di molti suoi clienti, tra cui compaiono nomi importanti dell'imprenditoria

locale e non solo, lo hanno dunque convinto e gli hanno dato energia. «Tanto che - aggiunge - ho anche rivisitato i menù: piatti un po' più semplici ma sempre di qualità». Tra gli affezionati anche Zeno d'Agostino, il presidente dell'**Autorità portuale**, che lo stesso giorno in cui si era sparsa la notizia dell'addio, gli aveva mandato quasi all'alba un messaggio di questo tenore: "Non te ne andare, sei parte integrante del meccanismo cittadino". Quello di Morgan è una retromarcia meditata nell'ultimo periodo e attuata, assicura il diretto interessato, nonostante siano pervenute anche altre proposte di compravendita dopo quella cinese. Via Facebook, su Messenger, racconta infatti sempre Morgan, tre privati non triestini lo hanno contattato perché disposti a rilevare separatamente tre locali. Ma anche a loro alla fine lo chef ha detto "no, grazie". Nonostante la rabbia più volte sbandierata contro l'italica burocrazia e contro un certo rigore della magistratura. La stessa che, a seguito di un esposto presentato da alcuni residenti di via delle Beccherie, nei mesi scorsi aveva disposto il sequestro del torrino di aspirazione nel ristorante Extra Bacco, dopo che le rilevazioni acustiche svolte dall'Arpa avevano registrato livelli di rumore "fuori soglia". Risultato: Morgan aveva chiuso per circa tre settimane il locale perché altrimenti avrebbe dovuto servire solo piatti freddi. Anche se, sottolineava lo chef, «la legge ha fatto il proprio dovere, non mi oppongo a questo». Ora, nonostante una sanzione amministrativa da duemila euro e l'attesa per un procedimento penale, Morgan la prende un po' più a cuor leggero. E sorride pure: «Una delle persone - dice - che mi ha denunciato per i rumori fuori soglia, ha chiamato disperata un'amica perché aveva saputo che via del Pane sarebbe diventato un angolo etnico». E così ha avuto la sua rivincita. --

© RIPRODUZIONE RISERVATA.

The image shows a newspaper clipping from 'TRIESTE CRONACA'. The main headline reads 'Il ricorso sui binari del tram respinto dal Consiglio di Stato'. Below it, there is a sub-headline 'Dopo lo sfogo il dietrofront Morgan ci ripensa e non vende più i ristoranti'. The article includes two photographs: one of a blue tram on tracks and another of a chef in a white uniform. The text of the article is partially visible, discussing the tram case and the chef's decision to stay in Italy.

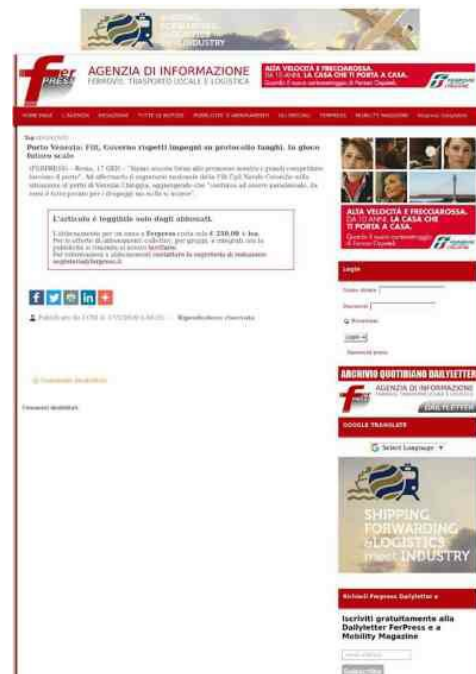
### Contenitori record a Trieste per il TMT

TRIESTE - Altre interessanti notizie arrivano dal porto triestino. Il Trieste Marine Terminal ha messo a segno un netto miglioramento di risultati con l'ingresso di MSC al 50% di T.O. Delta. Risultano imbarcati e sbarcati nel 2019 ben 437.534 unità +8,57% rispetto ai 402.991 del 2018. In TEUs si tratta di 688.647, in crescita del 10,05% dal 2019 che a sua volta aveva registrato un aumento record. Risulta in crescita anche il transhipment, a conferma dello sviluppo del TMT anche come hub per la distribuzione dei traffici dei contenitori verso altri scali dell' Adriatico Settentrionale.



## Porto Venezia: Filt, Governo rispetti impegni su protocollo fanghi. In gioco futuro scalo

(FERPRESS) - Roma, 17 GEN - "Siamo ancora fermi alle promesse mentre i grandi competitors lasciano il **porto**". Ad affermarlo il segretario nazionale della Filt Cgil Natale Colombo sulla situazione al **porto** di **Venezia** Chioggia, aggiungendo che "continua ad essere paradossale, da mesi è tutto pronto per i dragaggi ma nulla si muove". "L' imperativo - prosegue il dirigente nazionale della Filt Cgil - è che bisogna assolutamente accelerare la firma del Protocollo fanghi e contemporaneamente lavorare per il Piano morfologico della laguna tenendo nel giusto equilibrio ambiente e lavoro. Un combinato disposto imprescindibile a cui restano aggrappate le speranze di mantenere vivo il **porto**". "Bisogna rapidamente tornare - chiede Colombo - al pescaggio di 11,50 metri per garantire la ripresa ed il consolidamento, nonché la crescita dei traffici lagunari sui quali si regge fortemente l' economia, non solo del territorio, ma dell' intero paese. Per il lavoro la navigabilità della laguna è un obiettivo irrinunciabile e per questo siamo al fianco della nostra struttura territoriale, dei lavoratori, delle imprese e dell' Autorità di sistema portuale. Il governo, quindi, ancora una volta è messo alla prova - sostiene infine il segretario nazionale della Filt Cgil - con la speranza che riesca a dare fattibilità alle promesse ed agli impegni affinché **Venezia** possa mantenere la sua spiccata vocazione commerciale e non venga tagliata fuori dai grandi traffici internazionali".



## La lente della Dia su Pedemontana e scali veneziani

**veneziana** Esistono da tempo in Veneto «forti segnali che indicano come il territorio stia divenendo di particolare interesse per le consorterie mafiose». Lo afferma la Dia, nella relazione semestrale al parlamento. Partendo dai primi dati statistici 2019 che confermano il Veneto come una delle regioni trainanti per l'economia italiana e dai rilevanti investimenti infrastrutturali che stanno interessando il **porto** di **Venezia**, l'aeroporto Marco Polo e il completamento della Pedemontana, la Dia osserva che «queste importanti infrastrutture, unitamente alla ricchezza generata dalle imprese, rappresentano dei canali attraverso i quali la criminalità mafiosa punta a infiltrare in maniera "silente" l'economia legale». Questo, avvalendosi di imprenditori mafiosi che si propongono come soci e finanziatori di imprese in difficoltà, salvo poi rilevare la proprietà e acquisirne la gestione.



# La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

l' allarme della dia

## «Le mafie sempre più presenti nel tessuto economico veneto»

La relazione semestrale al Parlamento sottolinea l' interesse della criminalità organizzata in una regione trainante dell' economia

**VENEZIA.** Esistono da tempo in Veneto «forti segnali che indicano come il territorio stia divenendo di particolare interesse per le consorterie mafiose, attraverso presenze qualificate o vere e proprie proiezioni nel territorio regionale». Lo afferma la Dia, la Direzione investigativa antimafia, nella relazione semestrale al Parlamento. Partendo dai primi dati statistici del 2019 che confermano il Veneto come una delle regioni trainanti per l' economia italiana - +2,3% del fatturato nel primo trimestre 2019 sullo stesso periodo del 2018, dovuto anche al buon andamento delle esportazioni - e dai rilevanti investimenti infrastrutturali che stanno interessando il **porto di Venezia**, l' aeroporto internazionale Marco Polo, il completamento della Pedemontana, la Dia osserva che queste importanti infrastrutture, «unitamente alla ricchezza generata dalle imprese regionali, rappresentano dei canali attraverso i quali la criminalità mafiosa punta ad infiltrare in maniera "silente" l' economia legale». Questo, spiega, avvalendosi di imprenditori mafiosi che si propongono come soci e finanziatori di imprese in difficoltà, salvo poi rilevarne la proprietà e acquisirne la gestione. In questo sistema economico-imprenditoriale - prosegue la relazione della Dia - «si registra poi l' operato di professionisti e imprenditori che si rivolgono ai mafiosi per fare anche da tramite con la pubblica amministrazione. In effetti esistono, da tempo, forti segnali che indicano come il territorio del Veneto stia divenendo di particolare interesse per le consorterie mafiose, attraverso presenze qualificate o vere e proprie proiezioni nel territorio regionale». Ricordando quindi note inchieste sulla criminalità organizzata calabrese, come l' indagine «Aemilia» che portò all' arresto nel giugno 2015 di alcuni soggetti residenti in Veneto, riconducibili alla 'ndrina calabrese, la Dia sottolinea che altre conferme si sono avute con le operazioni «Stige» e «Fiore Reciso», entrambe concluse nel gennaio 2018 e con l' operazione «Ciclope», dell' aprile 2018. Con riferimento a Cosa nostra, già alcune investigazioni del passato avevano evidenziato la presenza di soggetti collegati a famiglie siciliane che riciclavano i capitali mafiosi con investimenti immobiliari a **Venezia** e nella provincia. Anche in tempi più recenti - conclude la Dia - si è avuta conferma degli interessi criminali perseguiti da soggetti siciliani che soggiornavano nel territorio avendo il divieto di dimora nelle zone d' origine. Le mafie stanno entrando nello stesso tessuto economico veneto. --© RIPRODUZIONE RISERVATA.



## Fanghi, sì al protocollo procedure accelerate per gli scavi «minori»

Ora il testo torna a Roma: firma a fine mese

VENEZIA Due giorni interi di discussione, lunedì e martedì, non sono bastati. E anche ieri si è rischiato un nuovo rinvio. Ma la revisione del Protocollo per la gestione dei fanghi in laguna, alla luce delle osservazioni dell' Ispra, si è conclusa, perlomeno per la parte veneziana: al lavoro c' erano appunto i tecnici dell' Istituto per la protezione ambientale, quelli del Provveditorato (con il pool di esperti capitanato dall' ex rettore Pier Francesco Ghetti), quelli del **Porto** e degli altri enti coinvolti. Ora il testo torna a Roma, dove dovrà essere di nuovo sottoposto all' Istituto superiore di sanità (che aveva chiesto di valutare bene l' impatto degli scavi sulla catena alimentare, cioè pesci e molluschi) e poi passare alla firma dei due ministri: Sergio Costa (Ambiente), che ha promesso che il decreto arriverà entro fine mese, e Paola De Micheli (Infrastrutture). Il nuovo testo introduce varie procedure. Una «accelerata», qualora si debbano scavare quantità limitate di sedimenti (fino a 10 mila metri cubi), che siano puliti e da portare in tratti di laguna compatibili con quelli da cui sono stati prelevate. Una «normale», per quantità superiori, che prevede l' analisi completa di ecotossicologia e bioaccumulo, in modo da scavare, stoccare ed eventualmente reimmergere il materiale. Infine quella «d' urgenza», per motivi di pubblica incolumità o sicurezza della navigazione, che prevede che si salti la parte delle analisi ma si trattino i fanghi nel modo più cautelativo possibile, quindi mettendoli nei siti di conferimento tipo l' isola delle Tresse, quando sarà dato l' ok definitivo all' innalzamento. Di recente l' ok al Protocollo si era fatto sempre più urgente, a causa dei problemi di pescaggio nel canale dei Petroli, dove la Capitaneria ha dovuto varie volte limitare il passaggio delle navi più grandi. Alcuni giorni fa la Ocean Alliance ha annunciato il taglio della linea diretta Cina-Venezia con nave da 6500 teu, ma uno dei soci, la Cosco, per bocca del suo general manager italiano Marco Donati, ha detto che si tratta di una scelta commerciale che non cambia granché per Venezia: il colosso cinese continuerà a servire lo scalo con navi più piccole (i cosiddetti feeder ) provenienti dal Pireo, che è il loro hub europeo. «La linea diretta garantisce tempi più rapidi - dicono però alcuni operatori portuali - oltre a dare a uno scalo un ruolo di serie A». «La polemica serviva solo come un pressing politico per scavare sempre di più e a costi inferiori - osserva invece l' ambientalista Stefano Boato - La compagnia ha confermato che è una scelta economica: arrivare con le navi più grandi non conviene per il tipo di traffico che c' è». (a. zo. )



## Mose, sette aperture nei prossimi 3 mesi Corsa contro il tempo

*Le urgenze: compressori e gruppi elettrogeni*

VENEZIA Il sollevamento completo di tutte e quattro le bocche, previsto per giugno. E nel frattempo un calendario di sette chiusure delle bocche di porto da qui ad aprile. I test del **Mose** continuano e ora c'è anche il nuovo cronoprogramma del Consorzio Venezia Nuova che, per rispettare la promessa pubblica fatta dal commissario «sblocca cantieri» Elisabetta Spitz, deve arrivare a rendere utilizzabili le dighe a protezione della città «entro sei mesi», o meglio entro il prossimo autunno, quando - storicamente a fine ottobre - ricominceranno le acque alte eccezionali. Dopo il test del 3 dicembre a Malamocco e quello di martedì scorso a Lido-San Nicolò, il prossimo sarà il 21 e il 22 a Chioggia: due giorni, perché la Capitaneria ha chiesto di non bloccare il porto e dunque verrà alzata mezza schiera per volta, così come accadrà il 31 marzo e l'1 aprile. Si proseguirà poi l'11 febbraio a Lido-Treporti (bis il 7 aprile) con tutta la barriera, così come i due sollevamenti previsti per il 3 febbraio e il 16 marzo a Malamocco. In mezzo, il 3 marzo, tornerà su anche la bocca di Lido Sud. Nel frattempo, poi, a Chioggia ci saranno una raffica di «stress test», ovvero prova continue - sebbene solo su 4 paratoie - in condizioni di acqua alta, vento e onda. Per questo sarà richiesta alla Capitaneria un'ordinanza permanente, che riguarderà le dighe più laterali della schiera. Da questo test i tecnici si aspettano molte informazioni utili per poter arrivare poi a gestire le paratoie per arginare la marea in situazioni di acqua alta «vera». Nel frattempo però devono andare avanti i lavori fondamentali. Il cronoprogramma inviato a Spitz e al provveditore Cinzia Zincone non si discosta di molto da quello pre-Comitatone: entro marzo dovrebbero esserci in tutte le bocche almeno 3 compressori, che renderanno il sollevamento più veloce e più stabile la resistenza alla spinta dell'acqua; entro giugno l'impianto di condizionamento e un gruppo elettrogeno, sebbene ancora in modalità «manuale»; entro settembre il sistema di controllo definitivo. Sarà proprio quest'ultimo step quello fondamentale, visto che il sollevamento delle 78 paratoie in modalità manuale contro la marea sarebbe difficilissimo: perciò quello di giugno sarà più che altro dimostrativo. Quando il sistema di controllo sarà disponibile, bisognerà però fare nuovi test per capire se i protocolli operativi studiati a tavolino dagli ingegneri risponderanno alle condizioni reali. In vista di un'anticipazione dei tempi, saranno quindi fondamentali i dati raccolti a Chioggia. L'obiettivo è evitare un altro disastro come quello del 12 novembre. (a. zo.)





## S. Zaccaria, si spostano i pontili

*Da lunedì partono i carotaggi con l'impiego di sub dopo i danni provocati dall'acqua alta del 12 novembre. Le indagini serviranno a capire i tempi dei lavori. Gli approdi delle linee 1, 2, 5.1 e 5.2 verranno ricollocati*

TRASPORTI VENEZIA Condizioni meteo permettendo, ovvero assenza di vento e visibilità buona, da lunedì inizieranno in Bacino San Marco, davanti alla riva prospiciente l'hotel Danieli, i carotaggi alle fondazioni in calcestruzzo dei pontili Actv di San Zaccaria. Un intervento che sarà eseguito fino a fine mese dalla Geotecnica veneta di Martellago, azienda leader del settore, specializzata nello studio dei terreni di fondazione e dell'esecuzione di indagini geognostiche-geotecniche. L'impianto di San Zaccaria risale al 1959: pur oggetto di manutenzione periodica, visto che i pontili sono stati completamente distrutti dal maltempo del 12 novembre scorso, in questi giorni ci sarà l'occasione per testarne la funzionalità strutturale. Perché si tratta di capire se la fondazione regga ancora o sia completamente da rifare, come è avvenuto con i pontili di Piazzale Roma. L'ORDINANZA La Capitaneria di Porto ha diramato un'apposita ordinanza per regolamentare la navigazione in bacino: sarà vietato avvicinarsi a una distanza inferiore ai 30 metri rispetto al luogo dei lavori, che saranno eseguiti con un pontone galleggiante e delle squadre subacquee. Nell'area sarà interdetto il traffico di qualsiasi imbarcazione. Dai risultati di questa indagine si saprà quanto lunghi saranno i tempi per rivedere i pontili della linea 1, 2, 5.1 e 5.2 nella loro sede originaria, evidenziata nella foto a lato con un bollino rosso. Per ora il flusso dei passeggeri delle quattro linee, in entrambe le direzioni, è concentrato sul pontile Jolanda e tranne nelle ore di punta e nei week end, quando la pressione turistica è maggiore, si riesce ancora, a destreggiarsi tra valigie e code di viaggiatori in attesa. Ma per le giornate di Carnevale Actv sta ipotizzando delle soluzioni provvisorie, in grado di coprire comunque tutta la durata dei lavori, anche nelle ipotesi più pessimistiche. Manca ancora il passaggio formale del Comune con le categorie, perché la riva degli Schiavoni è fitta di approdi, e aggiungerne due, ingombranti come quelli del trasporto pubblico richiederà diplomazia. LE IPOTESI Si ipotizza che un primo pontile provvisorio, per la direzione di marcia verso il Lido, potrebbe essere collocato in posizione più arretrata, rispetto a quello distrutto, e quindi più vicino al ponte della Paglia. Il secondo pontile, sempre provvisorio, per Piazzale Roma troverebbe invece posto un po' prima dell'approdo del Monumento, dove viene ormeggiata la motonave in sosta e nell'area adiacente. Difficile capire quanto durerà la provvisorietà. I lavori veri e propri dovrebbero durare almeno sei mesi. Di più nel caso si dovessero rifare le fondamenta di sana pianta. La decisione in base alle risultanze delle indagini subacquee. © RIPRODUZIONE RISERVATA.

RAFFAELLA VITTADELLO



## Appello al Comitato: «Alzare il Mose ora si può In azione appena possibile»

SALVAGUARDIA VENEZIA La promessa del 26 novembre, in sede di Comitato, era una nuova riunione che si sarebbe dovuta svolgere prima di Natale. Era stata ipotizzata la data del 20 dicembre, ma quasi alla vigilia l'appuntamento era stato posticipato a gennaio. Ora mancano una decina di giorni a febbraio e non c'è ancora una data fissata, anche se l'ordine del giorno non è difficile da immaginare. In attesa di conoscerne i tempi, un gruppo trasversale, tra cui Renzo Scarpa, consigliere comunale del Gruppo Misto, ha suggerito alcune priorità per la riunione che dovrà essere convocata a Roma, rivolgendosi al premier Giuseppe Conte e ai ministri delle Infrastrutture (Paola De Micheli), dell'ambiente (Sergio Costa), dei Beni culturali (Dario Franceschini) e dell'Università (Gaetano Manfredi). Sconcertato dal mancato sollevamento delle paratoie del Mose il 23 dicembre scorso, con la motivazione che i rischi sarebbero stati maggiori dei benefici, il gruppo chiede la possibilità di verificare che in caso di emergenza possano essere azionate partendo dalle bocche di **porto** del Lido, Chioggia, e per ultima Malamocco. Sottolineando che l'uso della struttura andrebbe ripensato per un suo ruolo più esteso di rallentamento, diminuzione e regolazione quotidiana dei volumi di acqua scambiati tra mare e laguna. In seconda battuta è necessario avviare i lavori di ripristino integrale della morfologia lagunare indipendentemente dalle scelte sul canale dei Petroli, prendendo a riferimento le caratteristiche della laguna prima degli effetti delle attività industriali. Per far tutto ciò, secondo Scarpa e colleghi, «va ripristinato integralmente il Magistrato alle Acque, e messo in condizione di agire nel pieno rispetto delle proprie funzioni per quanto riguarda uomini e mezzi, evitando di trasferire ad altre entità parte dei suoi compiti e dei suoi poteri. La gestione corrente di queste attività potrebbe essere in parte finanziata con una tassa di scopo imposta ai visitatori della città, come sovrapprezzo del contributo di accesso a Venezia di prossima attuazione da parte del Comune. Per tutto ciò dovrebbero essere lasciati liberi dal traffico portuale i canali, quindi le navi dalla Marittima dovrebbero essere collocate al **porto** Ro-ro di Fusina. Infine vengono scartati il Canale Vittorio Emanuele III e la realizzazione degli accosti in Canale Nord, lato Nord: «ipotesi quanto meno azzardate su cui sono state svolte approfondite analisi». Secondo il gruppo i suggerimenti dovrebbero essere presi in considerazione non tanto per quanto è successo, ma per quanto potrebbe ancora accadere, considerati gli allarmi espressi dalla comunità scientifica internazionale su Venezia. R.V © RIPRODUZIONE RISERVATA.



# La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

il nuovo cronoprogramma

## Mose, spese in più per 201 milioni

*Fine lavori, prove e collaudi: tabella di marcia aggiornata dopo il vertice del 7 gennaio Grande opera in funzione a dicembre 2021*

Due sollevamenti al mese per testare le paratoie. Compressori e sistemi di emergenza pronti per giugno. Nuovi controlli e collaudi alle valvole e alle tubazioni. E una spesa di altri 201 milioni di euro. Ecco il cronoprogramma aggiornato dei lavori del **Mose**. È stato consegnato giovedì al Provveditorato alle opere pubbliche e al prefetto dagli amministratori straordinari del Consorzio Venezia Nuova. Mercoledì 22 gennaio incontro tecnico convocato da Zappalorto, per illustrare la tabella di marcia. **VITUCCI / PAGINE 2 E 3.**



## La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

### Mose, ecco il nuovo cronoprogramma Prove, collaudi e 201 milioni in più

La tabella di marcia aggiornata dopo il coordinamento del 7 gennaio. Per la fine dei lavori, confermata la data del 2021

Alberto Vitucci VENEZIA Due sollevamenti al mese per testare le paratoie. Compressori e sistemi di emergenza pronti per giugno. Nuovi controlli e collaudi alle valvole e alle tubazioni. E una spesa di altri 201 milioni di euro. Ecco il cronoprogramma aggiornato dei lavori del Mose. È stato consegnato giovedì al Provveditorato alle Opere pubbliche e al prefetto dagli amministratori straordinari del Consorzio Venezia Nuova. Tabella di marcia che ricalca quella già inviata al Ministero a metà novembre. Anche se accoglie alcune sollecitazioni venute dalla riunione della Cabina di coordinamento il 7 gennaio scorso. La road map, in ogni caso, non cambia. L'opera dovrebbe essere finita e collaudata il 31 dicembre 2021. Le prove della tenuta del sistema in condizioni di mare mosso cominceranno in autunno, per concludersi alla fine del 2021. Per il giugno 2020 gli impianti potranno essere ultimati. Dunque si potranno accelerare le prove di sollevamento nelle bocche di **porto** di Treporti, Lido, Malamocco e Chioggia. I SOLLEVAMENTI Due al mese le movimentazioni previste delle paratoie. A Chioggia se ne solleveranno soltanto la metà, nelle altre bocche il sollevamento sarà completo. Entro la fine dell'anno dunque le prove saranno 23, che si aggiungono alle 35 già fatte fino a oggi. Il prossimo 3 marzo al Lido. Poi a Chioggia «anche in condizione di mare mosso». impianti Entro giugno è prevista la realizzazione di tre compressori (su un totale di sei previsti dal progetto), di un gruppo elettrogeno per garantire energia in caso di emergenza e possibile black out - come avvenuto la notte terribile del 12 novembre - ma anche i nuovi impianti di condizionamento nelle gallerie sott'acqua. Dovrebbero impedire quello che succede oggi, cioè la formazione di muffe sulle pareti e sui meccanismi. LE SQUADRE per movimentare il Mose e tutte le 78 paratoie insieme servono squadre specializzate di operai e tecnici dislocati anche per fronteggiare possibili emergenze. Quattro squadre operative, scrivono i tecnici del Consorzio, saranno pronte per giugno. Se si dovesse decidere di alzare prima, a opera non ancora conclusa, si dovrebbero mobilitare squadre di emergenza con l'esercito e la Marina. I COSTI Il fabbisogno per le opere da completare entro il mese di giugno è stato quantificato in 108 milioni di euro. A questi si devono aggiungere altri 93 milioni per la sistemazione degli impianti e dell'elettricità, i costi dell'organizzazione del Consorzio Venezia Nuova e di Comar. Manutenzione esclusa. CRITICITÀ Restano ancora non risolte alcune delle criticità segnalate negli ultimi anni dall'amministrazione straordinaria del Consorzio e inviati al Ministero. Dieci punti importanti, una spesa prevista di altri 100 milioni di euro per sistemare i danni e i progetti fatti male. Tra questi la conca di navigazione a Malamocco. Costata 330 milioni di euro e danneggiata alla prima mareggiata. Inutilizzata perché «troppo piccola» per far passare le navi commerciali di ultima generazione. Con la conca danneggiata, anche in caso di sollevamento delle paratoie a Malamocco la marea entra in laguna. LA LUNATA DEL LIDO Altra grande opera «inutile» da 330 milioni di euro. Doveva ridurre le alte maree, in realtà la diga foranea in massi lunga quasi un chilometro serve oggi solo per proteggere il Mose da venti e mareggiate.



## La Nuova di Venezia e Mestre

### Venezia

---

La barriera esterna del Lido è crollata in mare sei anni fa, il giorno dopo il collaudo firmato dai dirigenti del ministero. È ancora in corso un contenzioso legale tra il Consorzio e l'impresa Mantovani su chi debba pagare. MOSE IN EMERGENZA Il cronoprogramma dei lavori non è stato affatto accelerato. Anche nella previsione di tre mesi fa la conclusione dei lavori degli impianti era prevista per giugno 2020. Prima di quella data, azionare il sistema potrebbe essere «rischioso», come hanno più volte segnalato gli ingegneri del Consorzio. Sicuramente le paratoie non potevano essere alzate per ridurre la marea. «Alzando una sola schiera di paratoie», ripete l'ingegnere idraulico Luigi D'Alpaos, «può ingenerare effetti di erosione nelle altre bocche dove la corrente aumenta. Sono fenomeni, questi, da studiare con molta attenzione. Come quelli mai risolti dell'oscillazione delle paratoie con vento e mare agitato». --© RIPRODUZIONE RISERVATA.

# La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

mercoledì 22 gennaio

## Incontro tecnico dal prefetto per il calendario completo

*Convocati da Zappalorto tutti i soggetti: dai commissari a Brugnaro, fino ai sindaci di gronda. Si illustreranno le prove di sollevamento*

VENEZIA. Il prefetto riconvoca la "Cabina di coordinamento" per mercoledì 22 gennaio. Nuova riunione in programma per fare il punto del **Mose**, dopo l'"esperimento" del 7 gennaio scorso. Si dovrà parlare del nuovo cronoprogramma dei lavori del **Mose** e del calendario delle prove di sollevamento delle paratoie. Ieri il prefetto Vittorio Zappalorto ha provveduto a inviare la convocazione a tutti i soggetti interessati. Il sindaco e il presidente della Regione, i sindaci di Cavallino e Chioggia, i tecnici del ministero dell' Ambiente. E poi la commissaria Sblocca cantieri, il provveditore alle Opere pubbliche, l' Avvocato distrettuale dello Stato, i commissari straordinari del Consorzio Venezia Nuova. E, infine, il comandante della Capitaneria e il presidente del Porto, la Soprintendenza e i vigili del fuoco. Riunione richiesta dal sindaco Luigi Brugnaro dopo le acque alte di novembre. Che ha lo scopo, recita l' ordine del giorno, di "condividere con gli enti del territorio lagunare le informazioni sullo stato di realizzazione del sistema **Mose** e sulle altre opere di salvaguardia della laguna di Venezia". Un grande risultato, lo definisce il sindaco. «Così potremo agire con la massima trasparenza, dare in tempo reale ai veneziani tutte le informazioni disponibili sulla salvaguardia». **Mose** di nuovo sotto i riflettori, dunque. Mercoledì prossimo si dovrà anche approvare il verbale del 7 gennaio scorso. Dove si era deciso di rendere periodiche queste riunioni, come peraltro deciso dal Comitato del 26 novembre. In quella sede, Brugnaro aveva chiesto l' istituzione di un tavolo preposto al coordinamento e alla raccolta delle informazioni da trasmettere ai veneziani. Affinché la popolazione, profondamente scossa dai ricorrenti eventi di acqua alta, spesso eccezionale, sia messa a conoscenza dello stato di avanzamento dell' opera di tutela della laguna. In quella riunione il provveditore Zincone aveva dichiarato che «in caso di emergenza, al termine dei sei mesi, i lavori realizzati consentiranno di azionare le paratoie». «Il **Mose** non è un sistema di attenuazione del fenomeno dell' acqua alta», si legge nel verbale, «ma di difesa dagli eventi di acqua alta eccezionale. Il commissario Sblocca cantieri può chiedere ai commissari del Consorzio Venezia Nuova di procedere al sollevamento delle paratoie. «Naturalmente in presenza di garanzie sul funzionamento del meccanismo». Un momento che non sembra ancora arrivato. «Altri aspetti di particolare importanza», si legge nello stesso verbale, «attengono una verifica della funzionalità o di eventuali danni del sistema delle valvole al Lido e del sistema impiantistico in generale». --A.V. © RIPRODUZIONE RISERVATA.



## La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

### Il business della gestione e la rete della governance

*Veleni e polemiche in attesa della nuova Agenzia. Idea del 1995 di nuovo in pista. Sullo sfondo le rivalità tra i vari commissari e le imprese che chiedono spazio*

Alberto Vitucci VENEZIA Il **Mose** "resuscitato", dopo le acque alte di novembre. La politica che vuole governarlo. Imprese e vecchi esperti che si riaffacciano. E una grande spinta a girare pagina. Dagli arresti per corruzione dello scandalo **Mose** sono passati quasi sei anni. Adesso si cerca di stabilire che fare della grande opera più contestata d'Italia. E soprattutto a chi affidarne la guida e la gestione. Movimenti di Palazzo, veleni, rivalità. Troppi interessi in gioco, soprattutto per il business della manutenzione e della gestione. Almeno 100 milioni l'anno a cui se ne aggiungeranno altri per le emergenze. L'AGENZIA Affidare la salvaguardia a un'Agenzia pubblica è un'idea che risale a 25 anni fa. Allora fu il presidente del Consorzio Luigi Zanda, oggi senatore pd, a lanciarla. Non se ne fece mai niente. L'idea rispunta adesso dal sottosegretario Pd alla presidenza Andrea Martella. Dovrà insieme alla Città metropolitana avere poteri decisionali sulla salvaguardia. La governance illustrata in Comitato che dovrebbe sostituire lo storico Magistrato alle Acque, abolito nel 2014 con un tratto di penna dal governo Renzi. «Se ne parlava nel 1995, è una strada logica da seguire», dice Alfredo Biagini, storico avvocato del Consorzio. I COMMISSARI Per avviare la nuova governance occorre però fare «chiarezza» sul ruolo degli attuali commissari. Tre sono quelli che governano il Consorzio Venezia Nuova. Giuseppe Fiengo e Francesco Ossola, nominati dall'Anac di Cantone dopo lo scandalo del 2014. A cui è stato aggiunto qualche mese fa Vincenzo Nunziata. Malumori crescenti, da parte delle imprese emarginate, verso gli amministratori straordinari. A cui la Mantovani, ex socio di maggioranza del Cvn, ha chiesto 190 milioni di euro di danni per "mancati lavori". Un'altra commissaria è stata nominata dal governo Conte - su proposta del Pd veneziano - come "Sblocca cantieri". È l'architetto Elisabetta Spitz, ex dirigente del Demanio negli anni Duemila. Poi c'è il Provveditore alle opere pubbliche. Cinzia Zincone, già vice dei provveditori precedenti, laurea in Scienze politiche. La sua nomina non è ancora ufficializzata, oggetto di ricorsi da parte degli ingegneri esclusi. Infine, il commissario Luigi Brugnaro. Che si occupa dell'emergenza del 12 novembre, ma non rinuncia a intervenire sui processi decisionali del **Mose** e della salvaguardia. GLI SCENARI È chi spera nello scioglimento dell'amministrazione straordinaria del Consorzio. Via i tre commissari, o almeno due di loro. Meno "vincoli" e società restituite alle imprese commissariate, a cominciare da Comar. Anche se i rallentamenti non sono dipesi sempre dalla burocrazia dei commissari, ma dai necessari controlli di un sistema inquinato dalla rete di corruzione. «Bisogna concludere l'opera, ma un presidio di legalità è necessario», aveva detto prima di andarsene il presidente dell'Anac Raffaele Cantone. C'è anche chi prevede la nuova Agenzia con a capo Spitz, più spazio alla Città metropolitana di Brugnaro e poteri ridotti per il Provveditorato, in teoria l'ente controllore dei lavori in laguna. Sullo sfondo le inquietudini dei dipendenti del Consorzio, che potrebbe essere sciolto alla fine del prossimo anno e delle società ad esso collegate. E ingegneri della vecchia stagione che scaldano i motori. --© RIPRODUZIONE RISERVATA.



Porto di Venezia

La fuga dei cinesi

Come abitante del Veneto non posso rimanere indifferente al drammatico appello del Presidente di Confindustria di **Venezia** e Rovigo Vincenzo Marinese dopo l'abbandono del **Porto** di **Venezia** da parte della Compagnia Ocean Alliance con le navi Cinesi porta container causa il basso fondale dei canali che ne pregiudicano il transito. L'escavo dei fanghi bloccato e altre decisioni da un decennio dormienti al Governo, denunciate dal Presidente Marinese e a cui fa eco il sindaco Brugnaro con previsione di drammatiche ripercussioni nel tessuto imprenditoriale del territorio e non solo. Leggo nell'articolo i nomi degli ultimi Ministri succedutisi al Ministero delle Infrastrutture, Del Rio poi Toninelli e ora la DeMicheli, tutti della stessa sponda politica e immobili su questa tematica. Questo comportamento equivale a tagliare le gambe alla sedia su cui si è seduti dice Marinese.? Probabilmente a Roma non solo politicamente non contiamo ma non contiamo il Pil che produce questo nostro Comparto. Esprime Marinese: «Nessuno decide, pronti a scendere in piazza». Io da pensionato orgoglioso del mio territorio aspetto solo quando e dove, non accetto di veder degradare il territorio che mi ha dato da vivere e che ha lautamente contribuito alle casse Statali. In Italia da anni i governanti tutti bravi nel distribuire soldi (esclusi ai lavoratori e pensionati 16 cent. ) come il reddito di cittadinanza, l'accoglienza migratoria indiscriminata con i costi che comporta e che difficilmente ci sarà dato a sapere l'entità. Sembra banale, tutto questo senza preoccuparsi o domandarsi da dove e come provengano le risorse, lo evinco da detti comportamenti. Giuseppe Ave





## Porti, in Europa i problemi ambientali sono stati risolti da parecchi anni

Serve un futuro sostenibile per il **porto** di **Venezia**. La polemica di questi giorni sullo scavo del Canale dei Petroli come unica condizione per assicurare il futuro del **porto** mercantile rivela purtroppo una mancanza di visione e di strategia politica per l' economia dell' intero territorio di **Venezia**. La sterile contrapposizione tra ambiente e lavoro va una volta per tutte superata. Chi dipinge le associazioni cittadine e ambientaliste come nemiche dell' economia e del lavoro è in cattiva fede. E' tempo di fare sul serio: in Europa la questione della sostenibilità ambientale ed economica dei porti è stata affrontata da tempo. Si pensi ai porti di Amburgo e di Rotterdam: in quelle città gli investimenti e lo sviluppo delle banchine e delle infrastrutture sono stati concentrati sul litorale marino e fuori dall' insediamento urbano. E' tempo che anche a **Venezia** si cominci a ragionare seriamente su come dotare la città di un **porto** mercantile a mare in grado di competere seriamente con le altre destinazioni europee e questo nel quadro di un programma di cooperazione portuale e logistica con gli altri porti italiani dell' Alto Adriatico, Trieste e Ravenna. Sono già disponibili alcune ipotesi di progetto per la realizzazione di un **porto** offshore (Paolo Costa) e fuori dalla Laguna (Alessandro Santi). Il tema non è quello di essere tifosi di questo o quel progetto pena riprodurre il pessimo spettacolo del balletto sui progetti alternativi per le Grandi Navi che ha paralizzato l' applicazione del Decreto Clini-Passera ma di avviare un ragionamento serio sulle condizioni di realizzazione di questi improrogabili investimenti infrastrutturali. **Venezia** (con tutta la terraferma produttiva alle spalle) ha bisogno di un **porto** a mare che consenta di ridurre il traffico intralagunare limitandolo al transito delle navi di medio e basso tonnellaggio, ma ha bisogno di farlo all' interno di un' azione coordinata e cooperativa tra le istituzioni pubbliche e gli operatori economici privati. Un **porto** a mare significa un ripensamento complessivo della struttura portuale esistente; significa la realizzazione di nuove connessioni ferroviarie che riducano l' impatto della congestione del traffico su gomma; significa pensare finalmente una riorganizzazione del retro **porto** e delle lavorazioni portuali, in collegamento con gli altri interporti regionali (Padova e Rovigo tra gli altri). Scontiamo tuttavia, da molti anni, una prospettiva quantomeno miope nella pianificazione portuale. Non solo quella veneziana risale alla metà del secolo scorso, ma neppure si è approfittato della riforma delle autorità portuali per pensare a una soluzione davvero cooperativa per i porti altoadriatici, da Ravenna a Trieste. Anche l' attuale formulazione dell' approvando Piano Regionale dei Trasporti non pare dare ancora indicazioni adeguate. La Valutazione d' Impatto Ambientale sarà comunque lo snodo per far sì che un futuro **porto** sia davvero sostenibile, a basso impatto e capace di avere un eventuale sviluppo modulare. Promuovere la salvaguardia della Laguna è dovere di ogni veneziano e di ogni cittadino del mondo; lavorare per un' economia ambientalmente sostenibile è non solo auspicabile ma rappresenta l' unica opportunità per accrescere il benessere e la stabilità economica dell' intera comunità, nello spirito delle politiche europee annunciate dalla nuova presidente della Commissione Europea Ursula von der Leyen. Le risorse finanziarie per questo tipo di progetti non mancheranno se si tratterà di iniziative di qualità e rispettose degli standard internazionali. Fare sul serio, avere vista lunga e lavorare per il bene della comunità è il terreno su cui si possono incontrare i lavoratori portuali, le imprese del





## Il Gazzettino

Venezia

---

settore, le istituzioni pubbliche responsabili e tutti i cittadini che vivono sulla gronda lagunare. Su questa importante sfida chiameremo a breve a un confronto con una iniziativa pubblica cittadina. \*Venezia Cambia.

## Gli impatti del sistema porti veneti

VENEZIA Giovedì 23 gennaio a partire dalle ore 9,30 nella Venezia Heritage Tower di Marghera si terrà la presentazione dello studio L'impatto economico e sociale del **sistema portuale** veneto, frutto della collaborazione tra **Autorità di Sistema Portuale** del Mare Adriatico Settentrionale e Camera di Commercio Venezia Rovigo, in accordo con Unioncamere Veneto e con il patrocinio del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. Nel corso dell'incontro saranno messi in luce i vantaggi economico-sociali derivanti dalle sinergie tra **sistema portuale** e territorio emersi da una ricerca svolta con metodi innovativi. Ecco il programma. Ore 10:00 Saluti istituzionali: Giuseppe Fedalto presidente Camera di Commercio di Venezia Rovigo; Mario Pozza presidente Unioncamere del Veneto; rappresentante del Comune di Venezia; Elisa De Berti assessore ai lavori pubblici, infrastrutture e trasporti della Regione del Veneto. Ore 10.40 Relazione tecnica L'impatto economico e sociale del **sistema portuale** veneto: Andrea Favaretto Centro Studi Sintesi; Federico Della Puppa Smart Land. Ore 11:20 Tavola Rotonda: Stefano Micelli Università Ca' Foscari di Venezia; Alessandro Panaro Studi e ricerche per il Mezzogiorno; Antonello Fontanili direttore Uniontrasporti. Ore 12:10 Relazione strategica Potenzialità e sfide del **sistema portuale** veneto: Pino Musolino presidente **Autorità di Sistema Portuale** del Mare Adriatico Settentrionale.



## Nel porto di Venezia il 'Guangming Daily'

CINA L'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale ha ricevuto una nutrita delegazione del quotidiano cinese Guangming Daily, guidata dal direttore Zhang Zheng e composta dal caporedattore della redazione esteri Xiao Lianbing, dalla sua vice Tan Limin e dal corrispondente in Italia Chen Xiaochen. I vertici della prestigiosa testata hanno interloquito con Stefano Bonaldo, responsabile della segreteria del presidente e del segretario generale, condividendo informazioni relative alla situazione e ai progetti del porto veneziano e hanno espresso l'interesse a darne notizia al loro vasto pubblico di lettori. La delegazione di Guangming Daily, quotidiano che può contare su oltre 70 anni di storia e che è tra le principali testate cinesi, si trovava in Italia per effettuare una serie di incontri a Milano Venezia Firenze e Roma finalizzati a stringere conoscenze e valutare opportunità di collaborazione con soggetti coinvolti dalla strategia globale della Via della Seta. Al termine del viaggio in Italia, le uniche altre destinazioni della delegazione cinese in Europa e nel Mediterraneo saranno la Turchia e l'Egitto.



## Il Secolo XIX (ed. Savona)

Savona, Vado

### Danni del maltempo, in arrivo 60 milioni Sindaci delusi : «Ma non ci bastano»

*Toti: il territorio così non torna a com'era prima del 23 novembre Caprioglio: interventi per 4 milioni che non possono attendere*

Silvia Campese / SAVONA «Un sospiro di sollievo per il Savonese, che ha ricevuto, in totale, 60 milioni di euro. Ma i fondi deliberati dal Governo (126 milioni complessivi per la Liguria) non permettono nemmeno di ripristinare la situazione così com'era prima del maltempo del 23 e 24 novembre scorso». È questo, in sintesi, il concetto emerso dall'incontro con il presidente della Regione, Giovanni Toti, gli amministratori locali e i rappresentanti delle categorie economiche, che si è svolto ieri a Palazzo Nervi, a Savona. La situazione, secondo i sindaci, nonostante la copertura delle "somme urgenze", resta critica, con un'economia che deve essere messa nelle condizioni di ripartire attraverso investimenti strutturali importanti. «La copertura totale delle somme urgenze, deliberata ieri dal Governo, è una buona notizia - ha detto in apertura il governatore Toti - Ma rimangono altri 500 milioni di euro circa di danni al patrimonio pubblico. Senza contare i danni al comparto privato, che auspichiamo di poter affrontare il prima possibile. Rimane, soprattutto, una grave carenza infrastrutturale che viene da molto lontano e che l'ondata di maltempo non ha che aggravato». Non è sufficiente, cioè, la risposta alle somme urgenze: i soldi da investire per rimettere in moto il territorio sono molti di più. Un esempio su tutti, quello del Comune di Savona. «Sul nostro territorio - ha detto il sindaco Ilaria Caprioglio - abbiamo investito 800 mila euro nelle somme urgenze, denaro che rientrerà a giorni nelle casse comunali. Abbiamo, però, circa quattro milioni di interventi strutturali da attivare, che sono altrettanto importanti e che non possono attendere». Una situazione simile a quella della maggioranza dei Comuni, colpiti dal maltempo in modo più o meno grave. Concetti, questi, espressi nella lettera che il presidente della Provincia, Pierangelo Olivieri, ha inviato al presidente del consiglio, Giuseppe Conte. «Il nostro comprensorio necessita di un Piano straordinario per le infrastrutture viarie, ferroviarie e delle telecomunicazioni - ha detto Olivieri - Serve un provvedimento specifico, che preveda la concessione di poteri specifici e straordinari ai soggetti destinati all'attuazione». Il "modello" d'azione del ponte Morandi, con la figura del commissario, è stato più volte citato e invocato dai presenti: l'unico modo per ridare, in tempi ragionevoli, ossigeno all'economia savonese. Lo hanno ribadito, di seguito, gli interventi delle categorie economiche, dal presidente dell'**Autorità portuale di Sistema**, Paolo Signorini, al presidente della Camera di Commercio, Luciano Pasquale. «C'è una serie di opere infrastrutturali indispensabili - ha detto Pasquale - L'evento climatico di novembre ha solo messo a nudo le criticità già esistenti». Dell'importanza di "un tavolo nazionale e una gestione commissariale" ha parlato il direttore dell'Unione Industriali, Alessandro Berta. Mentre il presidente dell'Unione Albergatori, Angelo Berlangieri, ha ricordato che «fra 60 giorni sarà Pasqua, ossia l'avvio ufficiale della stagione turistica. Le immagini con gli ingorghi nelle autostrade liguri, sotto Natale, hanno creato un danno d'immagine enorme. Si mandi, ora, un messaggio del tutto differente».



## Il Secolo XIX (ed. Savona)

Savona, Vado

---

## Il Secolo XIX (ed. Savona)

Savona, Vado

### Funivie, attacco Cgil alla Regione: «Chi li trova i soldi?»

Secco botta e risposta, ieri, a Palazzo Nervi, tra il segretario generale della Cgil, Andrea Pasa, e l' assessore regionale, Giacomo Giampedrone sui quattro milioni di euro necessari per ripristinare gli impianti di Funivie spa. «Mi sembra che Governo e Regione si rimbaltino le responsabilità», ha detto Pasa nel proprio intervento. E ha aggiunto: «Non entro nei tecnicismi, poiché non è mia competenza. È, però, necessario mettere in campo sinergie massime tra Provincia e Regione, ma anche tra Regione e Ministero poiché l' attività dei vago netti, per il trasporto del carbone dal porto di Savona alla Valbormida, ha un valore strategico. Evitiamo, quindi, il rimpallo di responsabilità: si consideri anche la valenza ecologica del mezzo». Nessuno scaricabarile, invece, secondo Toti e Giampedrone: la Regione, hanno ribadito, non può anticipare i quattro milioni per la sistemazione dell' infrastruttura, ma è necessario un procedimento che applichi anche al settore industriale la semplificazione delle pratiche. «Il percorso è molto chiaro - hanno detto Toti- È necessario che il capo del dipartimento di protezione civile, Angelo Borrelli, estenda la procedura della semplificazione della pratica, come avviene per la protezione civile, anche al settore economico -industriale. Solo a quel punto, il Ministero potrà firmare l' impegno di spesa: la Regione chiederà il piano dei lavori a Funivie, che, a quel punto, potrà ricevere il denaro». «Chiediamo, allora, che Regione solleciti i passaggi - ha sottolineato Pasa- Ci sono opere fondamentali per il nostro territorio, che richiedono una visione a lungo raggio. È il caso degli investimenti per il potenziamento della ferrovia, per quel che riguarda la tratta Savona -Torino na -Alessandria». - SavoS. C.





POLEMICO IL SINDACATO: assurdo questo rimpallo di responsabilità

## Funivie, la Regione contro il ministero dei Trasporti

Secondo l'assessore Giampedrone le risorse per l'alluvione non possono essere usate per un'infrastruttura

MAURO CAMOIRANO

MAURO CAMOIRANO CAIRO M. Soldi per il ripristino delle Funivie, è scontro tra Ministero e l'assessore regionale Giampedrone. Appello del segretario savonese della Cgil, Pasa: «Che Destra e Sinistra lascino fuori la politica ed usino il buon senso». Il giorno dopo il vertice al Mit tra azienda e ministero, Giampedrone attacca: «Ci chiediamo come fa il Ministero ad organizzare riunioni senza la partecipazione della Protezione civile regionale e del commissario straordinario per l'emergenza maltempo (Toti). Il Gabinetto del Ministro dovrebbe sapere comunque che non è possibile la prassi dell'anticipo delle risorse come richiesto, in quanto si tratta di finanziamenti inseriti in un'ordinanza per la copertura delle somme urgenze destinate agli enti locali e non certo ad un'infrastruttura dello Stato come Funivie. Peraltro, nessuno fino ad oggi ci ha inviato un elenco degli inventi urgenti per questa infrastruttura». Continua: «Semmai deve essere il Mit a chiedere al commissario di poter inserire un elenco di opere riguardanti questa infrastruttura; e sempre il Ministero deve provvedere a stanziare le risorse da inserire nella contabilità speciale così da poter usufruire del regime derogatorio delle norme previsto dall'ordinanza di protezione civile. A questo proposito c'è già un precedente da parte dell'Autorità di Sistema del Mar Ligure Occidentale, per la mareggiata del 2018, con lo stanziamento delle risorse dell'Authority». Ma sull'argomento interviene anche la Cgil, con Andrea Pasa: «Mi sembra una situazione assurda. L'azienda ha indicato in 3,7 milioni il fabbisogno per il ripristino delle linee. Il Ministero si è dichiarato disponibile a metterne a disposizione una parte, ed il rimanente deve essere reperito appunto tramite i soldi, sempre nazionali, del provvedimento di Protezione civile. Non so a chi tocchi fare la prima mossa, ma è assurdo assistere a tale rimpallo di responsabilità». E continua: «Situazione ancora più assurda per l'accesso alla cassa integrazione straordinaria. Anche qui i soldi ci sono, reperibili tra i 16 milioni del fondo per ammortizzatori sociali dell'area di crisi».

- © RIPRODUZIONE RISERVATA



## Funivie spa: il Mit ipotizza un nuovo percorso e chiede alla Regione di anticipare 4 milioni

*Giampedrone: «Funivie è un' infrastruttura statale. Deve essere il Mit a stanziare relative risorse da inserire in contabilità»*

Se per Paolo Cervetti , amministratore delegato del Gruppo Italiana Coke la riunione al Mit per Funivie spa si è svolta «in un clima costruttivo» dove «si è ipotizzato un percorso che abbracci anche i temi di sostenibilità e sviluppo del porto, dato che il **sistema** di trasporto rinfuse per teleferica è chiaramente in primis legato alla portualità rinfusiera del Tirreno», diversa l' opinione di Regione Liguria, che si lamenta di non essere stata invitata. Dalla riunione è emerso che Funivie Spa e il ministero, anche eventualmente con altre sue divisioni, potrebbero anche ampliare il quadro convenzionale esistente, che non è più attuale anche a causa del recente disastro . Nell' attesa, Funivie e la direzione ministeriale continueranno a fare quanto necessario per il sostegno ai lavoratori e il ripristino degli impianti. Sul primo punto si attendono gli atti previsti dal ministero del Lavoro al tavolo della scorsa settimana, mentre sul secondo il ministero ha già scritto a Regione Liguria e Protezione civile affinché siano fruibili almeno i 4 milioni della stima danni iniziale , che il Mit ha detto di mettere a disposizione. Dura la reazione di Giacomo Giampedrone , assessore regionale alla Protezione civile che dichiara: «Ci chiediamo come faccia il ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti a organizzare riunioni senza la partecipazione della Protezione civile regionale e del commissario straordinario per l' emergenza maltempo . Il gabinetto del ministro dovrebbe sapere che non è possibile la prassi dell' anticipo delle risorse come richiesto al commissario straordinario per l' emergenza, in quanto si tratta di finanziamenti inseriti in un' ordinanza per la copertura delle somme urgenze destinate agli enti locali come Comuni, province e Regione e non certo a un' infrastruttura dello Stato come Funivie . Nessuno fino a oggi ci ha inviato un elenco degli interventi urgenti per questa infrastruttura e pertanto non ne siamo neanche a conoscenza» Nel denunciare la mancata diligenza del Mit nello svolgere il suo ruolo, Giampedrone precisa: « Devono essere loro a chiedere al commissario di poter inserire un elenco di opere riguardanti questa importante infrastruttura che nessuno conosce . Sempre il ministero deve provvedere a stanziare le relative risorse da inserire nella contabilità speciale così da poter usufruire del regime derogatorio delle norme previsto dall' ordinanza di protezione civile. A questo proposito c' è già un precedente da parte dell' **Autorità** di **Sistema** del Mar Ligure Occidentale, per la mareggiata del 2018 quando ci si era dotati di una tale procedura specifica con lo stanziamento delle risorse da parte dell' **Autorità** stessa». L' azienda annuncia che a in tempi brevi sarà prevista una nuova riunione.



## Dia, indotto lavori ponte Morandi attrattivi per le mafie

L' indotto inerente i lavori di demolizione e costruzione del 'Ponte Morandi' costituisce fonte di attrazione per la criminalità organizzata. Lo rileva la Relazione del Ministro dell' Interno al Parlamento sull' attività svolta e sui risultati conseguiti dalla Direzione Investigativa Antimafia nel primo semestre del 2019 (Dia). Dalle indagini della Dia è emerso come la camorra, anche se non annovera sodalizi strutturali nella provincia di **Genova**, abbia cercato di infiltrarsi nell' economia legale attraverso i lavori di demolizione del Ponte Morandi. Dalla relazione emerge inoltre, come le cosche calabresi abbiano evidenziato una spiccata capacità di entrare in contatto con le cosiddette zone grigie, ovvero imprenditori, professionisti, amministratori pubblici locali, favorendo così un patrimonio relazionale indispensabile per poter realizzare i loro disegni criminali. Emblematico è come alcuni imprenditori, attigui agli ambienti della criminalità organizzata, siano ricorsi a pratiche corruttive nei confronti di amministratori pubblici per acquisire appalti o subappalti, in alcuni casi anche attraverso atti intimidatori. La Liguria resta una regione con un' economia attrattiva per le mafie, tanto che l' ndrangheta nel tempo ha privilegiato la logica degli affari che punta a una infiltrazione silente dell' economia. Per gli investigatori della Dia, la presenza ultradecennale delle mafie ha ampliato anche il business del traffico di sostanze stupefacenti, principalmente di cocaina ed eroina. Le indagini hanno permesso di evidenziare come il **porto di Genova** sia diventato un attracco privilegiato per i traffici illeciti. Oltre ai grandi traffici internazionali, la Liguria è anche interessata dal commercio di rilevanti quantitativi di hashish e marijuana destinati al mercato nazionale. (ANSA).



## Liguria: Giampedrone, su funivie il MIT modifichi ordinanza e stanzi fondi

(FERPRESS) - Genova, 17 GEN - "Ci chiediamo come fa il Ministero delle Infrastrutture e i Trasporti a organizzare riunioni senza la partecipazione della Protezione civile regionale e del commissario straordinario per l' emergenza maltempo. Il Gabinetto del Ministro dovrebbe sapere comunque che non è possibile la prassi dell' anticipo delle risorse come richiesto al commissario straordinario per l' emergenza, in quanto si tratta di finanziamenti inseriti in un' ordinanza per la copertura delle somme urgenze destinate agli enti locali (comuni, province e regione) e non certo ad un' infrastruttura dello stato come Funivie. Peraltro, nessuno fino ad oggi ci ha inviato un elenco degli inventi urgenti per questa infrastruttura e pertanto non ne siamo neanche a conoscenza." Risponde così l' assessore regionale alla Protezione civile della Liguria, Giacomo Giampedrone alla richiesta inviata dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e dall' azienda a Regione Liguria, affinché metta a disposizione 4 milioni di euro per Funivie a seguito degli ultimi danni subiti per il maltempo. "Semmai deve essere il MIT - continua Giampedrone - a chiedere al commissario di poter inserire un elenco di opere riguardanti questa importante infrastruttura che, ad oggi, nessuno conosce. E sempre il Ministero deve provvedere a stanziare le relative risorse da inserire nella contabilità speciale così da poter usufruire del regime derogatorio delle norme previsto dall' ordinanza di protezione civile. A questo proposito c' è già un precedente da parte dell' **Autorità di Sistema** del Mar Ligure Occidentale, per la mareggiata del 2018 quando ci si era dotati di una tale procedura specifica con lo stanziamento delle risorse da parte dell' **Autorità** stessa".



## Informazioni Marittime

Genova, Voltri

### The Alliance e ONE potenziano i servizi verso l' Italia

*Aggiunte altre navi da oltre 14 mila teu. Dal primo aprile il porto di Genova vedrà raddoppiarsi le toccate*

THE Alliance, che già scala i porti di La Spezia e **Genova**, dal primo aprile aggiungerà un' altra toccata allo scalo capoluogo della Liguria. L' alleanza tra Yang Ming, Hapag Lloyd e le giapponesi K Line, Nyk e OSK Lines (riunite a loro volta in ONE) si potenzia soprattutto nel pendulum Asia-Europa e in quello Transpacifico, dove verranno impiegate navi da oltre 14 mila teu. Rafforzata anche la rete di collegamenti tra Sud Est Asia e California meridionale. Come si legge nel comunicato pubblicato dagli armatori , il servizio MD1, che tocca solo **Genova** tra i porti italiani, avrà questa rotazione: Qingdao, Pusan, Shanghai, Ningbo, Cartagena, Singapore, Jeddah, Canale di Suez, Damietta, Barcellona, Valencia, Tangeri, **Genova**, Damietta, Canale di Suez, Jeddah, Singapore, Cartagena, Qingdao L' altro servizio che tocca **Genova**, e che tocca anche La Spezia, è l' MD2: Pusan, Qingdao, Shanghai, Ningbo, Kaohsiung, Cartagena, Singapore, Canale di Suez, Pireo, **Genova**, La Spezia, Fos, **Genova**, Pireo, Canale di Suez, Singapore, Cartagena, Pusan.

On-line alla ricerca e consultazione di tutte le informazioni più aggiornate. (Consiglio: questo browser memorizza il percorso che visita e lo ricomincia automaticamente al di sotto di questo banner se torni sul sito).

Mostra maggiori informazioni

**Informazioni Marittime**  
 Servizi Online  
 Assonero, Provincia, Università, Porti e gestione porto di Genova

**ASSARMATORI**  
 ASSOCIAZIONE ITALIANA ARMATORI

**confetra**  
 CONFEDERAZIONE ITALIANA NAVIGAZIONE

**FEDESPEDI**  
 FEDERAZIONE ITALIANA SPEDIZIONE

THE Alliance, che già scala i porti di La Spezia e Genova, dal primo aprile aggiungerà un'altra toccata allo scalo capoluogo della Liguria.  
 L'alleanza tra Yang Ming, Hapag Lloyd e le giapponesi K Line, Nyk e OSK Lines (riunite a loro volta in ONE) si potenzia soprattutto nel pendulum Asia-Europa e in quello Transpacifico, dove verranno impiegate navi da oltre 14 mila teu. Rafforzata anche la rete di collegamenti tra Sud Est Asia e California meridionale.  
 Come si legge nel comunicato pubblicato dagli armatori, il servizio MD1, che tocca solo Genova tra i porti italiani, avrà questa rotazione:  
 Qingdao, Pusan, Shanghai, Ningbo, Cartagena, Singapore, Jeddah, Canale di Suez, Damietta, Barcellona, Valencia, Tangeri, Genova, Damietta, Canale di Suez, Jeddah, Singapore, Cartagena, Qingdao L'altro servizio che tocca Genova, e che tocca anche La Spezia, è l'MD2: Pusan, Qingdao, Shanghai, Ningbo, Kaohsiung, Cartagena, Singapore, Canale di Suez, Pireo, Genova, La Spezia, Fos, Genova, Pireo, Canale di Suez, Singapore, Cartagena, Pusan.

Contattaci: ☎ 010 47811111 | ✉ info@interped.it | 🌐 www.interped.it

THE ALLIANCE - LA SPEZIA - GENOVA

## The Alliance: ok a Genova e La Spezia

Nessuna novità per la programmazione del 2020. Nel network di servizi presentato dal consorzio armatoriale The Alliance, Genova e La Spezia continueranno a essere gli unici scali portuali italiani ad essere scalati dal consorzio armatoriale costituito da Hapag-Lloyd, Ocean Network Express (ONE), Yang Ming e da Hyundai Merchant Marine (entrata a luglio). I due porti verranno scalati dai servizi MD1 e MD2. Il primo presenta la seguente rotazione: Qingdao - Pusan - Shanghai - Ningbo - SPRC - Singapore - Jeddah - (Suez Canal) - Damietta - Barcellona - Valencia - Tangeri- Genova - Damietta - (Suez Canal) - Jeddah - Singapore - SPRC - Qingdao. Anche il secondo servizio rimane pressoché invariato rispetto al 2019, con la sola differenza che il porto della Lanterna guadagna ora una toccata in più, apparendo due volte nella rotazione prevista: Pusan - Qingdao - Shanghai - Ningbo - Kaohsiung - SPRC - Singapore - (Suez Canal) - Piraeus - Genova - La Spezia - Fos - Genova - Piraeus - (Suez Canal) - Singapore - SPRC - Pusan. Il network di rotte sarà complessivamente costituito da 33 servizi, su cui saranno impiegate 280 portacontainer che toccheranno 78 porti.

Focus Interventi Interviste News Expo 2019 Osservatorio Europeo

The screenshot shows the website 'PORT NEWS' with a navigation bar at the top. The main headline reads '27 Gennaio 2020 - 33 servizi Programmare 2020 The Alliance: ok a Genova e La Spezia'. Below the headline is a sub-headline 'di Redazione Port News'. The article text is partially visible, starting with 'Nessuna novità per la programmazione del 2020. Nel network di servizi presentato dal consorzio armatoriale The Alliance, Genova e La Spezia continueranno a essere gli unici scali portuali italiani ad essere scalati dal consorzio armatoriale costituito da Hapag-Lloyd, Ocean Network Express (ONE), Yang Ming e da Hyundai Merchant Marine (entrata a luglio). I due porti verranno scalati dai servizi MD1 e MD2.' To the right of the article is a sidebar with various news categories and links, including 'Ambiente', 'Autorità', 'Portuali', 'Logistica', 'Riforma portuale', 'Delirio', 'Servizi', 'Storia di Livorno', 'Terminali portuali', and 'Traffici marittimi'.

# The Medi Telegraph

Genova, Voltri

## Russo (Confetra): "Basta gossip. L' emendamento serve a tutto il settore"

Genova - Il direttore della confederazione della logistica:

**Genova** - 'Come spesso accade, le discussioni nel nostro settore sembrano surreali. Ci si nasconde dietro presunte questioni di "metodo" per non affrontare il "merito". Ogni legge impatta su dinamiche in corso di svolgimento. Allora non si rifinanzia Industria 4.0 perché attualmente ci sono note e grandi imprese che stanno facendo investimenti in tecnologia e che ne trarrebbero benefici?' Ivano Russo, direttore di Confetra, sta con Assiterminal e con il presidente dell' associazione Luca Becce che ieri ha difeso lo 'spirito' dell' emendamento Psa-Sech presentato (e poi ritirato e oggi ripresentato) dal Pd. Ma il metodo non è un po' sospetto? Sembra fatto tutto in sordina per un' operazione a favore di due gruppi nel **porto di Genova**? 'Assolutamente no. Tanto è trasparente il percorso, che ieri il deputato che ha presentato l' emendamento lo ha dichiarato alle agenzie di stampa' E sui tempi? E' una coincidenza che tutto questo pressing arrivi ora che va conclusa la fusione tra Psa e Sech? 'E cosa facciamo? Se una procedura amministrativa dura 2 anni, il Parlamento non può più occuparsi di quella materia per due anni? E se finita un' operazione se ne apre un' altra in un **porto** diverso, non si legifera mai più? Ma voglio essere ancora più netto. Ammettiamo pure che il caso specifico di **Genova** ponga le Istituzioni di fronte alla necessità di sciogliere finalmente tale nodo: quale sarebbe lo scandalo? Non hanno forse Governo e Parlamento discusso di una norma sullo "scudo penale" a partire dal caso Ilva Taranto Accerol Mittal? Il livello gossipparo che anima le discussioni nel nostro settore, ribadisco, è avvilente". Il vostro presidente, Guido Nicolini, è stato manager di un' azienda del gruppo Gip, l' operatore che controlla il Sech. Non c' è conflitto di interesse? 'Ma figuriamoci! Il superamento dell' articolo 18 comma 7 è in cima alle priorità di tutto il settore da anni. E' un ostacolo al mercato, tanto che sono gli stessi operatori, tutti, a chiedere che venga eliminato. E politicamente ci stanno provando tutti i partiti, a riprova che non si tratta di salvaguardare l' interesse di una parte, ma la competitività di tutto il sistema. Le dietrologie non mi appassionano. Altrimenti dovrei rispondere che chi invece si oppone lo fa perché dipendente di operatori contrari alla riforma. Questo livello volgare e allusivo non mi appartiene. Mi interessa solo il merito". Anche lei ritiene che quel pezzo della legge danneggi i terminal? 'Dico solo che a mare si possono fare alleanze, oligopoli e cartelli, integrazioni verticali e orizzontali. A terra invece non si possono fare ordinarie operazioni di merger&acquisition per accrescere la massa critica dell' industria terminalistica italiana. Qual e' l' utilità per il nostro sistema portuale? l' Italia è l' unico Paese europeo ad avere una simile legislazione autorestrittiva: è normale? È utile? È ancora attuale dopo 30 anni dalla 84/94? Io penso proprio di no".



### Frattura in Assiterminal, Legora De Feo: "Becce? Posizioni personali non condivise. Impari a fare il presidente"

Genova - Il numero due dell' associazione parte all' attacco:

**Genova** - "Non ho chiesto le dimissioni di Becce. Ho solo chiesto che l' associazione non venga coinvolta in questioni che non le appartengono". Pasquale Legora De Feo, numero due di Assiterminal, attacca la posizione di Luca Becce sull' emendamento "Psa-Sech": "Si tratta di questioni personali legittime, ma non condivise con l' associazione. E questo e' già avvenuto in passato, quando il presidente fu attaccato dal Calp (il collettivo autonomo del porto di **Genova**) e si fermò il tavolo sul contratto nazionale. L' uomo deve imparare a fare il presidente - dice ancora legora de Feo - E' legittimo sostenere quelle tesi a livello personale, ma Becce non coinvolga l' associazione". Il vice presidente di Assiterminal guida Conateco, la banchina di Msc a Napoli e si dice contrario ad un emendamento che abroghi l' articolo 18 comma 7 della legge portuale: "Il provvedimento va inquadrato in una logica di monopolio. Noi non lo accettiamo e quindi non sono assolutamente favorevole agli emendamenti".L egora De Feo ha anche scritto una lettera a tutti gli associati ad Assiterminal.





## Stazioni Marittime SpA: i consuntivi tutti ok

GENOVA Con il mese di dicembre si è chiuso un 2019 dal deciso andamento in positivo per quanto riguarda il traffico crociere e da un incremento del traffico dei passeggeri traghetto nel porto. Guardando ai dati totali crociere e traghetti, nel 2019 si sono registrati 3.518.091 passeggeri contro i 3.091.845 del 2018 (+ 426.246 pax, pari a +13,8%). I passeggeri crociera sono passati da 1.011.398 nel 2018 a 1.349.370 nel 2019 (+337.972 pax, pari a +33,42%). Il numero dei passeggeri dei traghetti ha registrato un buon incremento, passando da 2.080.447 nel 2018 a 2.168.721 nel 2019 (+88.274 unità, pari al +4,24%). Il 2019 ha registrato per le crociere 281 toccate nave con 1.349.370 crocieristi, di cui 711.500 home port e 637.870 in transito, in forte incremento rispetto al 2018 (+337.972 passeggeri). Da notare che, mentre l'incremento dei passeggeri home port rispetto all'anno precedente si attesta al 26%, l'aumento dei passeggeri in transito registra una percentuale decisamente più alta, pari al 43% circa, confermando la tendenza in corso da tempo di un aumento progressivo della quota rappresentata dai crocieristi in transito. Da notare infatti che nel 2019 i pax in transito hanno rappresentato il 47,3% del totale dei crocieristi, mentre nel 2018 la percentuale era del 44%, nel 2017 del 41,6%, nel 2016 del 37% e nel 2015 del 33,3%. In cinque anni l'incidenza dei passeggeri in transito sul totale dei crocieristi annuali movimentati è incrementata di 14 punti. Sempre importante e maggioritaria la presenza di MSC Crociere, che nel 2019 ha portato nei terminal genovesi 203 toccate con oltre 1.100.000 passeggeri, confermando la leadership del traffico crociere nel porto di Genova. Di rilievo anche i numeri registrati da Costa Crociere, che ha scalato settimanalmente con una nave per l'intera stagione il Porto di Genova, portando un totale di 41 toccate e oltre 178.000 passeggeri. Terza compagnia per navi e passeggeri movimentati è stata la Princess Cruises, con 10 toccate e oltre 28.000 passeggeri circa. Da porre in rilievo la conferma della presenza a Genova della compagnia americana Disney Cruise Line, con 3 scali effettuati per un totale di circa 7.500 passeggeri transitati. Circa il traffico traghetti, il 2019 ha chiuso con un discreto incremento rispetto all'anno precedente, ad eccezione del traffico commerciale. Di seguito il dettaglio: Passeggeri 2.168.721 (+4,24%); Auto 748.042 (+4,31%); Moto 58.568 (+4,85%); Metri lineari 1.793.116 (-4,62%). Rispetto al 2018 sono stati movimentati circa 88.274 passeggeri in più. La Sardegna ha registrato un significativo incremento pari a oltre 108.000 unità rispetto al 2018, mentre per contro le altre destinazioni hanno subito dei cali: la Sicilia ha registrato circa 11.000 pax in meno, la Corsica 5.000, il Nord Africa 4.800 circa. Il traffico commerciale ha chiuso in flessione (-87.000 metri lineari circa). \*Per il 2020 si prevede un contenuto incremento del traffico traghetti, con valori che si attesteranno su una percentuale del 2%. Il traffico crociere invece dovrebbe registrare ancora un incremento: nel 2020 verranno movimentati 280 scali con circa 1.400.000 di crocieristi, di cui 750.000 home port e 650.000 transiti. MSC confermerà il suo ruolo di maggiore operatore a Genova, portando circa 1.170.000 passeggeri con 204 scali. Confermata l'ammiraglia MSC Grandiosa con 46 scali da Gennaio a Novembre, dall'autunno 2020 sarà posizionata su Genova la nuova nave MSC Virtuosa, a riprova dell'importanza che ricopre il Porto di Genova nei piani di espansione della Compagnia. Costa Crociere posizionerà tutti i venerdì da marzo a novembre la Costa Pacifica su Genova. Insieme a toccate di altre navi della Compagnia, Costa Crociere porterà 41 scali e 170.000 passeggeri circa. La Società ha confermato la presenza a Genova anche per i prossimi tre anni.





## Laghezza: dramma della Liguria per l' autotrasporto

**GENOVA** Tremila mezzi che ogni giorno trasportano containers da e per il porto di **Genova**, altri 1500 da e per La Spezia e in prospettiva più di un migliaio da e per il nuovo terminal container di Savona Vado. Piaccia o non piaccia è questa la realtà e pensare di poter dirottare in tempi brevi una parte significativa di questi numeri dalla strada alla rotaia significa cavalcare un'utopia. Il problema è quindi un altro: come gestire questo flusso di mezzi nella maniera più efficiente possibile date le infrastrutture esistenti e come supportare l'autotrasporto in un momento particolarmente critico. A scendere in campo commentando il recente grido di allarme lanciato dalle associazioni dell'autotrasporto circa la congestione del nodo logistico di **Genova** e i tempi di attesa per il ritiro dei container in **porto** è Alessandro Laghezza, presidente di Confetra Liguria. Superando le barriere di contrapposizione e di interesse fra categorie e in particolare fra i rappresentanti della merce, gli spedizionieri e l'autotrasporto, Laghezza ha denunciato i rischi che una sottovalutazione dei problemi, oggi di sopravvivenza, dell'autotrasporto potrebbe porre all'intero sistema logistico e in definitiva economico italiano. Con una rete infrastrutturale che denuncia invecchiamento, incuria e perdita di affidabilità e la contemporanea concentrazione dei traffici indotta dal gigantismo navale, l'intero sistema logistico e quindi tutte le componenti che ne fanno parte, dagli armatori ai terminal sino alle industrie e alle catene distributive della merce, sono chiamati oggi a un riflessione complessiva e a una presa di coscienza seria. Con l'85% dei container sbarcati e imbarcati nei porti italiani che viene trasportato su strada, la logica del laissez faire potrebbe secondo il presidente di Confetra Liguria sortire conseguenze disastrose, quando invece è urgente che tutti si facciano carico di questi problemi, tentino di risolverli e intervengano in modo condiviso sull'emergenza. Vale per la congestione di **Genova**, vale per le Autostrade del Mare, vale per tutti i disservizi che colpiscono le imprese di autotrasporto, costringendole a pagare un conto danni derivanti dai tempi di attesa, dalla mancata effettuazione di più viaggi nella stessa giornata e dall'impossibilità di recuperare dal mercato i danni e i maggiori costi derivanti dalla crisi infrastrutturale e non solo da quella.



## Il Secolo XIX (ed. La Spezia)

La Spezia

### Baby gang scatenata al Canaletto distrutte vetrine, saccheggiato un negozio

*Nel raid notturno colpita anche la sede dell' Autorità portuale, in via del Molo. I componenti della banda sono ragazzini*

Una gang di giovanissimi sta mettendo a ferro e fuoco la città. Le scorribande notturne di questa baby gang composta in gran parte da minorenni stanno creando non pochi problemi a commercianti e aziende con le loro incursioni teppistiche dove si divertono a sfasciare, spaccare e rubare. Sono intelligenti e anche fortunati, almeno per ora. Perché colpiscono in zone scarsamente sorvegliate, non solo dalle forze dell'ordine ma anche dalle videocamere. E così i loro raid rimangono impuniti. Nella notte fra giovedì e venerdì il loro mirino si è puntato sui quartieri del Canaletto e di Migliarina. Si sono dati appuntamento in zona e hanno cominciato la loro incursione. Ne ha fatto le spese persino la sede dell' **Autorità portuale** in viale Del Molo. Sono riusciti ad entrare all' interno, fissando le loro mire sulle macchinette del caffè. Hanno cercato di sfondarle per ricavarne qualche spicciolo. Poi hanno proseguito il raid in viale San Bartolomeo. Le vetrine di alcuni negozi e bar sono state infrante, in alcuni casi hanno provato anche ad entrare, non riuscendovi. Poi hanno girato in via della Torre ed anche qui si sono abbandonati ad atti vandalici. Il peggio, però, lo hanno riservato per un ristorante in via del Canaletto, non lontano da piazza Concordia. Qui sono riusciti a forzare l' ingresso e si sono dati al saccheggio. Hanno preso alcune bottiglie di vino e se le sono scolate lì, seduta stante. Poi, non contenti, le hanno spaccate per terra, disseminando il pavimento di cocci di vetro. Hanno danneggiato anche alcuni arredi del locale. Poi la gang si è dileguata. Alla fine il bilancio è di sei attività visitate e danneggiate, compresa la sede della Port Authority. Gli inquirenti, che hanno avviato subito le indagini, dopo la segnalazione del raid, pensano che si tratti della stessa gang che ha agito il giorno di Halloween, distruggendo tutto fra Migliarina e via Veneto, e anche qualche giorno fa in piazzale Kennedy dove hanno colpito in diversi negozi, fra cui una rivendita di biciclette elettriche. Tempo fa polizia e carabinieri avevano anche fermato e identificato alcuni componenti della banda di teppisti, in strada, probabilmente di ritorno da una delle loro incursioni, ma non hanno potuto fare nulla perché non avevano merce rubata e non c' erano prove dirette del loro coinvolgimento nei raid. Insomma, sanno chi sono ma per il momento non possono farci nulla. Ci vorrebbero delle telecamere a inchiodarli o delle testimonianze che per ora non ci sono. Furbi e fortunati, si diceva. Ma chissà se lo saranno ancora per molto. -





## Porto, al via il processo sugli appalti

Gare bluff e tangenti secondo le conclusioni della Guardia di Finanza

Dopo vari patteggiamenti, il processo sugli appalti truccati e oliati da tangenti in porto nell'era del presidente Lorenzo Forcieri ha spiccato ieri il volo con l'interrogatorio dei primi testi citati dal pm Luca Monteverde. Da vagliare, nell'avvio del dibattimento e nelle prossime udienze, la posizione di Angela Fruzzetti accusata di concorso in corruzione per il compenso ottenuto di 47mila euro (Iva compresa) dal pm ritenuto gonfiato oltre il dovuto a fronte di un affidamento diretto (per archiviazione, scansione e gestione di atti sugli accessi allo scalo) orchestrato dall'ex dirigente dell'Ap Maurizio Pozzella col responsabile di Infoporto Massimo Terenziani, erogatore del compenso stesso. Loro sono usciti di scena patteggiando. Fruzzetti resta a processo - assistita dagli avvocati Paolo Tiepiedino e Maurizio Bachini - decisa a dimostrare che il compenso era commisurato alle prestazioni e quindi dovuto.

## Il Secolo XIX (ed. La Spezia)

La Spezia

### Il porto considerato «strategico» per il business del narcotraffico

Il **porto** della Spezia resta «strategico» per le organizzazioni criminali, specie per la `ndrangheta, i cui clan sono ormai divenuti broker mondiali della cocaina. Lo scrivono gli investigatori dell' Antimafia nella loro relazione semestrale al Parlamento, dedicando allo scalo spezzino un breve inciso: «La presenza ultradecennale delle mafie, in particolare del le cosche calabresi, in territorio ligure ha ampliato, negli ultimi anni, gli interessi criminali anche verso il proficuo business del traffico di stupefacenti, assicurato dalla presenza di importanti scali marittimi, come quello della Spezia, considerato, al pari di altri porti del nord Europa, una valida alternativa a Gioia Tauro, Napoli e Salerno». S. T.

**Ulivi, ville e negozi: «Così la 'ndrangheta investe nello Spezzino»**  
Tre cartelli della 'ndrangheta appesi in città a Sarzana. È il vertice toscano di consumo l'alleanza con la camorra

**Spaccio nella boscaiola in 4 non rispondono**  
CANTÙ. È un'abitazione di via...  
Il numero degli...  
Il numero degli...  
Il numero degli...

**Mezzo chilo di marijuana nei barattoli in cucina**  
CANTÙ. È un'abitazione di via...  
Il numero degli...  
Il numero degli...  
Il numero degli...

**Docente impegno a Hitler «Collegio non imparziale»**  
CANTÙ. È un'abitazione di via...  
Il numero degli...  
Il numero degli...  
Il numero degli...

## Tutti i tentacoli della 'ndrangheta

di Corrado Ricci LA SPEZIA Nella relazione al Parlamento della Direzione investigativa antimafia la citazione ligure - quanto a traffici di droga via mare con sponda nei terminal-container - riguarda solo lo scalo del capoluogo regionale: «Più organizzazioni criminali hanno individuato nel porto di Genova un accosto privilegiato...». E il carico in odore di 'ndrangheta di 300 chili di cocaina provenienti dal Brasile e transitati dalle banchine spezzine a cavallo delle feste di Natale, sequestrati poi a Massa dalla Guardia di Finanza prima della partenza per i mercati dell'Est europeo? «E' la dimostrazione che i controlli funzionano», riferisce un investigatore di lungo corso che lavora in porto ancor prima dell'avvento dello scanner che radiografa i container e che, pochi giorni fa, ha svelato lo stivaggio con nicchia della 'neve' tra le lastre di granito. Lui ne ha viste di tutti i colori, insieme ai cugini della Dogana, nel corso degli anni, in arrivo e partenza dal porto, compreso il sequestro-record del 2011: una tonnellata di coca da Santo Domingo. Poi: «Traffici di auto di lusso rubate destinate in Arabia, rifiuti tossici per l'Africa, componenti meccanici funzionali a generare armi in violazione di embarghi. E poi, in arrivo dalla Cina, montagne di merce contraffatta». Che La Spezia possa essere un crocevia dei traffici di droga via mare lo ritiene la Dia con riferimento alle rivelazioni di un pentito della 'ndrangheta che ha parlato di carichi dalla Colombia trasportati da barche a vela d'altura. Nel mirino, i porticcioli. Ma tra le gru che svettano in banchina l'attenzione resta alta, anche per stanare eventuali complici dei trafficanti. Il comitato per la sicurezza portuale, presieduto dal comandante della Capitaneria, nella riunione di due giorni fa, ha preso provvedimenti per attivare un nuovo filtro mirato al varco che porta al centro unico doganale, dove esiste il superscanner per l'esame dei container sospetti, quelli attenzionati dopo l'analisi dei rischi. Come era accaduto nel caso del container proveniente dal Brasile e come capita quasi con tutti gli scatoloni d'acciaio provenienti dall'America Latina. «Il fatto che il carico, sotto mentite spoglie, con la regia del procuratore Antonio Patrono, sia poi giunto alla destinazione prevista di Massa, dove è scattata la trappola degli arresti, sta a dimostrare che i trafficanti non sono stati avvertiti e che quindi non avevano complici in porto », dice il seugio. © RIPRODUZIONE RISERVATA





## Il Secolo XIX (ed. La Spezia)

La Spezia

### «L' inquinamento acustico è stato accertato da Arpal ora intervenga l' assessore»

«Le tre fonti di rumore provocate dai traffici stradale, portuale e ferroviario rendono la vita dei cittadini insopportabile» Sondra Coggio / LA SPEZIA «È stato ammesso con chiarezza che il problema esiste. È la conferma di anni di ripetute segnalazioni e di proteste, che purtroppo ad oggi non hanno portato a miglioramenti concreti, per la vita delle persone». Franco Arbasetti commenta così la riunione promossa dal Comune con Arpal e con le associazioni e i cittadini interessati loro malgrado al tema della faticosa convivenza con il **porto**. Si parla di rumori, di inquinamento acustico. «Il dato oggettivo - dice Arbasetti - è che il rumore c' è. È la conclusione dello studio fatto dall' agenzia per l' ambiente, che conferma quanto verificano ogni giorno i cittadini che vivono nell' area del Canaletto». È così. Sta scritto nero su bianco, come riportato nei giorni scorsi dal Secolo XIX. Le tre fonti di rumore, vale a dire il traffico stradale, portuale e ferroviario, creano un serio disagio. Lo testimoniano sia dai rilievi acustici fatti da Arpal sia quelli registrati dai cittadini stessi, che sono ricorsi anche all' utilizzo di apparecchi di rilevamento, negli ultimi tempi, per fornire cifre al Comune e alla Procura. Non hanno valore formale, ma danno l' idea dell' entità del problema. «Bisogna fare qualcosa di concreto per migliorare la vivibilità - dice Arbasetti -. E' stato ammesso che le barriere antirumore non hanno risolto il problema. Dispiace, perché noi lo avevamo detto già prima. Si è condiviso il fatto che bisogna prima studiare i problemi e poi lavorare alle soluzioni, senza fare interventi spot, che non risolvono le cose». Arbasetti torna a chiedere «controlli costanti». Non possono essere fatti solo quando c' è la denuncia, osserva, o mettendo un mezzo mobile ogni tanto: «Ci sono attività continue. Quando si sommano, allora esplose il problema. Serve una stazione fissa, che dia responsi tutto l' anno. Sono stati spesi ora tanti milioni per una barriera che non fermerà l' inquinamento acustico e dovrà pure essere spostata con altre spese milionarie». La stessa Arpal, dice Arbasetti, ha ammesso che «prima si deve fare il monitoraggio, con i dati precisi sulle fonti, e poi va fatto un progetto di insieme». Giudizio positivo di Arbasetti sull' impegno di portare avanti il confronto: «L' assessore ha ascoltato tutto. Credo si sia reso conto del problema. Da una parte stanno andando avanti le indagini sugli esposti dei cittadini, dall' altra si deve affrontare il problema e agire.». -

**LA SPEZIA**  
Volano i crocieristi, frenano i container ma il porto tira sempre

**LA SPEZIA**  
«L'inquinamento acustico è stato accertato da Arpal ora intervenga l'assessore»

**Nuova Polo SPORT**  
Tua da 129 euro al mese.  
TAN 3,99% - TAEG 5,45%.

**AUTOLIGURE S.P.A.**  
Via degli Svegliati 15, Magliano di Lario (CH)  
031 024771205  
info@autoligure.com  
www.autoligure.com

**TI ASPETTIAMO PER UN TEST DRIVE**

## Il Secolo XIX (ed. La Spezia)

La Spezia

### Volano i crocieristi, frenano i container ma il porto tira sempre

Flessione del 3,9% dei teu che restano comunque assestati sul milione e mezzo. Boom dei viaggiatori con una crescita del 31% Laura Ivani / LA SPEZIA Meno container, più crocieristi. Potrebbe essere questa la sintesi del 2019 per il porto spezzino. Se i contenitori sono calati del 3,9%, attestandosi a poco meno di 1 milione e 500 mila, i passeggeri sono stati 650 mila: il 31% in più rispetto al 2018. Quest'anno potrebbero essere oltre 800 mila, se tutte le . Il report stilato dall' **Autorità di Sistema Portuale** del Mar Ligure Orientale descrive lo scalo spezzino come un porto che "tiene botta". Ma che risente ovviamente di un momento non facile. Da anni sono attese infrastrutture, nuove banchine, nuovi binari, ma anche il raddoppio della Pontremolese. Per non parlare della vicenda molo Garibaldi, grazie al quale Lscet potrebbe arrivare ai 2 milioni di Teu, con il conseguente spazio liberato sulla calata Paita per il nuovo terminal crocieristico. Nel 2019 il porto subisce un calo del 5% per quel che riguarda il traffico contenitori, per 1,41 milioni di Teu movimentati. La flessione, spiegano dall' Authority, «è da attribuire alla ridotta attività di trasbordo. Si tratta comunque di volumi molto rilevanti che conferma il porto della Spezia al secondo posto in Italia tra gli scali di accesso ai mercati di destinazione finale, con una quota che si attesta intorno al 18% del mercato nazionale». La Spezia si conferma uno scalo forte per il trasporto su ferro: per Lscet circa 360 mila Teu trasportati, +2,4%, su 7800 treni. Oltre il 30% delle merci viaggia su ferro, tra le percentuali più alte in Italia e in Europa. Cresce in termini di tonnellate, quasi 16 milioni, +0,6%. Aumentano del 55,8% le rinfuse liquide, che sono 2,1 milioni di tonnellate, mentre crollano del 59% le rinfuse solide. Per il comparto crociere, da rilevare la 3842 crocieristi sbarcati e imbarcati al terminal di largo Fiorillo. Sono state 169 le toccate delle grandi navi, saranno 189 alla fine dell' anno in corso. Infine Marina di Carrara, che sorride: nel 2019 il bilancio complessivo traccia un aumento del traffico del 20%, per 3 milioni di tonnellate movimentate. Sono oltre 81 mila i Teu movimentati, un aumento del 40%, mentre il traffico passeggeri cresce del 12,9% con oltre 26.500 transiti. -

**Volano i crocieristi, frenano i container ma il porto tira sempre**

**«L'inquinamento acustico è stato accertato da Arpal ora intervenga l'assessore»**

**Nuova Polo SPORT**

Tua da 129 euro al mese.  
TAN 3,99% - TAEG 5,45%.

**AUTOLIGURE S.P.A.**  
Via degli Svegliati 35, Magliano di Lario (CH)  
100.000.000.000  
info@autoligure.com  
www.autoligure.com

**TI ASPETTIAMO PER UN TEST DRIVE**

# Tutti i numeri del porto Più tonnellate in transito

Il 2019 del porto della Spezia si è chiuso con una lieve flessione nella movimentazione dei container: 1,41 milioni di Teu con un -5%. Ma in termini di tonnellate c'è stato un aumento dell'0,6 per cento con 15,9 milioni di tonnellate di merci transitate. I crocieristi sono stati 623mila (+32%).



## Porto, in lieve calo il traffico dei contenitori

L'Ap attribuisce la flessione alla ridotta attività di trasbordo. Sono comunque in aumento le merci in termini di tonnellate

Anna Pucci

Aumentano in termini di tonnellate le merci in transito al porto della Spezia ma diminuisce il numero di contenitori movimentati. Netta crescita, invece, per il settore crocieristico. E' la sintesi dell'attività nel 2019 rispetto al 2018. I dati definitivi, sono stati diffusi ieri dall'Autorità di sistema portuale del mar ligure orientale e riguardano anche il porto di Marina di Carrara. Lunedì, tra l'altro, in portoci sarà la visita ufficiale del presidente della Regione Giovanni Toti che incontrerà i rappresentanti della comunità e poi la stampa. Potrebbe essere l'occasione per fare il punto sui lavori di ampliamento del molo Garibaldi che Lscst Contship avrebbe dovuto mettere in gara nei mesi scorsi. Tornando ai dati, complessivamente nei due scali che dipendono dalla governance spezzina lo scorso anno sono transitati 18,9 milioni di tonnellate di merce (+3,3% sul 2018), 1.491.000 contenitori (-3,9%) e 650 mila passeggeri (+31%). Per lo specifico della Spezia c'è stata una movimentazione di container pari a 1,41 milioni di teu (-5 per cento). Flessione, precisa l'Autorità, «da

attribuire sostanzialmente alla ridotta attività di trasbordo. Si tratta comunque di volume di traffico molto rilevante prosegue l'ente guidato da Carla Roncallo che conferma il porto della Spezia al secondo posto in Italia tra gli scali di accesso ai mercati di destinazione finale, con una quota del 18 per cento del mercato nazionale». In termini di peso, nel 2019 sono transitate 15,9 milioni di tonnellate di merci (+0,6%), di cui 2,1 milioni rinfuse liquide (+55,8%), 371 mila rinfuse solide (-59%) e 13,4 milioni merci varie (-1%). La quota di trasporto containerizzato sul traffico totale supera l'84%. Una delle caratteristiche del porto spezzino è il trasporto intermodale a ferrovia: al terminal Lscst nel 2019 si sono movimentati su ferro circa 360 mila teu (+2,4%) per circa 7.800 treni, con una quota di trasporto ferroviario al netto del trasbordo superiore al 30%, «quota tra le più rilevanti in Italia e in Europa», sottolinea l'Ap. Per il settore crocieristico, nel 2019 alla Spezia sono transitati complessivamente 623 mila crocieristi (+32%) dei quali 3.842 in homeport (imbarcati e sbarcati ai terminal crociere). Le navi passeggeri sono state 169. Per il 2020, sulla base delle prenotazioni, è stimato un traffico passeggeri di oltre 800 mila unità. Il porto di Marina di Carrara ha chiuso il 2019 con «ottimi risultati»: un incremento complessivo del traffico merci del 20 per cento, con un totale di 3 milioni di tonnellate movimentate, di cui 676 mila rinfuse solide (+37%) e 2,32 milioni merci varie, con incremento del +16%. Tra quest'ultime, 1,1 milioni sono le merci containerizzate (+28,5%), 693 mila il traffico Ro-Ro (+19,4%) e 503 mila le altre merci varie (-7,8%). In crescita il traffico contenitori con 81.156 teu movimentati nell'anno (+40%). Il traffico passeggeri si attesta a 26.565 transiti, con un incremento del 12,9% sul 2018. © RIPRODUZIONE RISERVATA



## Quest'anno attesi 800mila crocieristi

Il settore ha registrato nel 2019 una crescita del 32 per cento rispetto all'anno precedente

Anna Pucci

1 Le merci Lo scorso anno nel porto spezzino sono stati movimentati 1,41 milioni di teu, segnando un -5 per cento sul 2018 ma in termini di peso sono transitate 15,9 milioni di tonnellate di merci, +0,6 per cento sull'anno precedente 2 I passeggeri Nel 2019 sono transitati 623mila crocieristi, ossia un più 32 per cento rispetto all'anno prima, grazie a 169 navi passeggeri. Per il 2020, sulla base delle prenotazioni, è stimato un traffico passeggeri di oltre 800mila unità. 3 Prospettive Si attendono chiarimenti sui lavori di ampliamento promessi da Lscst del gruppo Contship e la visita di lunedì del presidente Tori potrebbe essere l'occasione per fare il punto sui lavori in porto necessari anche per il futuro delle crociere.

The image shows a newspaper page with a main article titled "Porto, in lieve calo il traffico dei contenitori" and a sub-headline "L'Ap anticipa le Nazionali alla vittoria attività di tralascio. Siano comunque in aumento la merci in termini di tonnellate". Below the article is a large advertisement for a Ford Puma EcoBoost Hybrid, featuring a blue car and the text "NUOVA PUMA ECOBOOST HYBRID ANTICIPO ZERO € 295 al mese". The advertisement also includes the "AUTO 2000" logo and contact information for the dealership.

## Porto Spezia: 2019, calo traffico contenitori del 5%

*I crocieristi salgono del 32%. A M.Carrara contenitori +20%*

Il 2019 del porto della Spezia ha avuto luci ed ombre. La movimentazione dei contenitori ha registrato 1,41 milioni di Teu, con una flessione del 5%. Il trasporto su ferro che ha interessato il terminal LSCT, ha movimentato circa 360 mila TEU (+2,4%), su un totale di circa 7.800 treni. In termini di tonnellate complessive, il traffico che nel 2019 ha interessato il porto spezzino si attesta a 15,9 milioni (+0,6%), di cui 2,1 milioni di rinfuse liquide (+55,8%), 371 mila di rinfuse solide (-59%) e 13,4 milioni di merci varie (-1%). Sono stati 623 mila i crocieristi (+32%) dei quali 3.842 in homeport, imbarcati e sbarcati ai terminal crociere. Le navi passeggeri che hanno scalato il golfo spezzino sono state 169. Per il 2020, sulla base delle prenotazioni pervenute, è stimato un traffico passeggeri di oltre 800 mila persone. Ottimi risultati per il Porto di Marina di Carrara, che forma con Spezia l' **Autorità di sistema portuale del mar Ligure orientale**: l'incremento del traffico merci è stato del 20%, con un totale di 3 milioni di tonnellate movimentate, di cui 676 mila come rinfuse solide (+37%) e 2,32 milioni come merci varie, con incremento del +16%. Tra quest' ultime, 1,1 milioni sono le merci containerizzate (+28,5%), 693 mila il traffico Ro-Ro (+19,4%) e 503 mila le altre merci varie (-7,8%). In crescita il traffico contenitori con 81.156 Teu movimentati nell'anno (+40%). Il traffico passeggeri si attesta a 26.565 transiti, con un incremento del 12,9% sul 2018.(ANSA).



## Porto della Spezia al secondo posto in Italia per il traffico contenitori

*Buone le crociere con 623 mila crocieristi nel corso del 2019*

L' **Autorità** di **Sistema portuale** del Mar Ligure Orientale ha reso noti i dati dell' intero 2019 riguardanti il traffico della merce movimentata nello scalo della Spezia . Per il trasporto contenitori e per il trasporto su ferrovia La Spezia si conferma come uno degli scali migliori d' Italia e d' Europa . Per il traffico contenitori , il porto della Spezia assiste nel 2019 a un leggero calo con una movimentazione complessiva di 1,41 milioni di Teu (-5%). La flessione, secondo l' **autorità portuale**, è da attribuire sostanzialmente alla ridotta attività di trasbordo che ha interessato lo scalo spezzino per tutto il 2019. Si tratta comunque di volume di traffico molto rilevante che conferma il porto della Spezia al secondo posto in Italia tra gli scali di accesso ai mercati di destinazione finale, con una quota che si attesta intorno al 18% del mercato nazionale. Dato in leggere crescita per quanto riguarda il trasporto intermodale su ferrovia che ha interessato il terminal Lsct. Nel 2019 si sono movimentati circa 360 mila Teu trasportati ( +2,4% ), su un totale di circa 7.800 treni, con una quota di trasporto ferroviario al netto del trasbordo superiore al 30%. In termini di tonnellate complessive , il traffico che nel 2019 ha interessato il porto spezzino si attesta a 15,9 milioni (+0,6%), di cui 2,1 milioni di rinfuse liquide (+55,8%), 371 mila di rinfuse solide (-59%) e 13,4 milioni di merci varie (-1%). Oltre l' 84% la quota di trasporto containerizzato sul traffico totale del porto. Numeri buoni anche per le crociere : nello scorso anno sono transitati nel golfo della Spezia circa 623 mila crocieristi (+32%) dei quali 3.842 in homeport, imbarcati e sbarcati ai terminal crociere. Le navi passeggeri che hanno scalato il golfo spezzino sono state 169. Per il 2020 , sulla base delle prenotazioni pervenute, è stimato un traffico passeggeri di oltre 800 mila unità .



## Città della Spezia

La Spezia

## Porto, calano leggermente i container ma continuano a crescere le crociere

*Nello scalo spezzino e in quello di Marina di Carrara sono transitati meno Teus, ma le merci sono aumentate del 3,3%. I passeggeri crescono del 31%.*

La Spezia - Il 2019 del porto della Spezia si è chiuso con un grande incremento in termini di passeggeri e una leggera riduzione in fatto di merci movimentate. A rendere noti i numeri dei traffici di merci e persone movimentate nell'anno appena trascorso è l'**Autorità di sistema portuale** del Mar Ligure Orientale. Complessivamente, negli scali della Spezia e Marina di Carrara, sono transitate 18,9 milioni di tonnellate di merci, per un aumento del +3,3%, mentre il numero dei container è sceso a 1.491.000, pari al 3,9% in meno rispetto al 2018. Crescono del 31%, invece i passeggeri pari a 650mila. Porto della Spezia Traffico contenitori Il porto della Spezia assiste nel 2019 ad un leggero calo nel traffico contenitori con una movimentazione complessiva di 1,41 milioni di TEU (-5%). La flessione è da attribuire sostanzialmente alla ridotta attività di trasbordo che ha interessato lo scalo spezzino per tutto il 2019. Si tratta comunque di volume di traffico molto rilevante che conferma il porto della Spezia al secondo posto in Italia tra gli scali di accesso ai mercati di destinazione finale, con una quota che si attesta intorno al 18% del mercato nazionale. Traffico su ferro In leggera crescita il trasporto intermodale a ferrovia che ha interessato il terminal Lsc: nel 2019 si sono movimentati circa 360mila Teu trasportati (+2,4%), su un totale di circa 7.800 treni, con una quota di trasporto ferroviario al netto del trasbordo superiore al 30%, quota tra le più rilevanti in Italia ed in Europa, che conferma la costante eccellenza dello scalo in questa modalità di trasporto. Traffico complessivo In termini di tonnellate complessive, il traffico che nel 2019 ha interessato il porto spezzino si attesta a 15,9 milioni (+0,6%), di cui 2,1 milioni di rinfuse liquide (+55,8%), 371mila di rinfuse solide (-59%) e 13,4 milioni di merci varie (-1%). Oltre l'84% la quota di trasporto containerizzato sul traffico totale del porto. Passeggeri Nel 2019 sono transitati complessivamente nel golfo della Spezia 623mila crocieristi (+32%) dei quali 3.842 in homeport, imbarcati e sbarcati ai terminal crociere. Le navi passeggeri che hanno scalato il golfo spezzino sono state 169. Per il 2020, sulla base delle prenotazioni pervenute, è stimato un traffico passeggeri di oltre 800mila unità. Porto di Marina di Carrara Ottimi risultati per il Porto di Marina di Carrara, che chiude il 2019 con un incremento complessivo del traffico merci del 20%, con un totale di 3 milioni di tonnellate movimentate, di cui 676mila come rinfuse solide (+37%) e 2,32 milioni come merci varie, con incremento del +16%. Tra quest'ultime, 1,1 milioni sono le merci containerizzate (+28,5%), 693mila il traffico Ro-Ro (+19,4%) e 503mila le altre merci varie (-7,8%). In crescita il traffico contenitori con 81.156 TEU movimentati nell'anno (+40%). Il traffico passeggeri si attesta a 26.565 transiti, con un incremento del 12,9% sul 2018. Venerdì 17 gennaio 2020 alle 13:15:14 Redazione.





## Spezia, cala il traffico container -5%, crescono i crocieristi +32% - Marina di Carrara, sale il traffico merci

17 Jan, 2020 La **Spezia** si attesta **porto** con vocazione crocieristica nel 2019, in attesa del Nuovo Terminal Crociere, passando dai 485 mila crocieristi del 2018, ai 623mila crocieristi (+32%) lo scorso anno - Complessivamente il sistema portuale, composto dai porti di La **Spezia** e Marina di Carrara, tiene nel 2019. Sebbene il forte calo del settore container nel **porto** di La **Spezia** (-5%). Lucia Nappi LA **SPEZIA** - Calo del traffico container, per il 2019, nel **porto** di La **Spezia** (-5%) secondo i dati resi noti dall' Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale. Tuttavia complessivamente il sistema portuale, composto dai porti di La **Spezia** e Marina di Carrara, è in crescita, tendenza confermata dagli ultimi tre anni, grazie alla positiva sinergia creata dalla riforma portuale del 2016. Positivo l' andamento globale della movimentazione della merce +3,3%, dove **Spezia** rappresenta +0,6% con 15,9 milioni di tonnellate. Di contro Marina di Carrara è addirittura passato da 1,4 milioni di tonnellate di merci del 2015, momento di maggior crisi per il **porto**, a 2,5 milioni nel 2018, traguardando il 2019 con oltre 3 milioni di tonnellate (+20%) . Risultato raggiunto grazie a diversi fattori. In primo piano "

il trasferimento del traffico di rinfuse da **Spezia** a Carrara che ha permesso al **porto** ligure di liberare spazi a favore dei contenitori " - lo aveva spiegato la presidente dell' Autorità di Sistema, Carla Roncallo, nell' aprile scorso intervenuta al Seatec di CarraraFiere - " permettendo inoltre al **porto** toscano di acquisire un nuovo traffico di merci. Con un +115% dal 2015 al 2018 ". La crescita del **porto** la si deve anche al fatto di essere passato, negli ultimi tre anni, da un unico operatore: **Porto** di Carrara spa, con traffico principalmente di General Cargo, a tre operatori, a tre operatori. Nel 2016 era arrivato infatti anche il Gruppo Grendi con il traffico ro-ro verso la Sardegna , seguito poi dall' ottobre 2018 dal Gruppo Perioli spa, sbarcato al Marina Carrara Terminal (MCT). Riguardo al settore contenitori La **Spezia** che nel 2018 aveva avuto un consolidamento del traffico: passando da 1.373 milioni di container<sup>1</sup> nel 2016 ai 1.485 milioni del 2018, vede invece nel 2019 un calo importante, che l' Authority attribuisce alla ridotta attività di trasbordo . L' attività container cresce del 40% a Marina di Carrara , con 81.156 TEU movimentati nell' anno, dato che va lievemente a bilanciare la perdita globale del sistema portuale per il settore. Cresce in entrambi i porti il traffico passeggeri (+31%) sostenuto soprattutto dalla crescita dei crocieristi a **Spezia** si attesta un **porto** che attrae il traffico crocieristico passando dai 485 mila passeggeri del 2018, ai 623mila crocieristi (+32%) nel 2019 , dei quali più del 50% ha scelto questa destinazione come homeport . Grazie al Nuovo Terminal crociere e alle nuove strutture al servizio del traffico, che i tre giganti del crocierismo mondiale: Royal Caribbean, MSC Cruise e Costa Crociere costruiranno sulle banchine spezzine. Un investimento di 41 milioni di euro , su una gara di project financing, per una concessione della durata di 37 anni. Ma lo sviluppo del crocierismo non coinvolgerà solo **Spezia** ma anche Marina di Carrara. L' Autorità di Sistema nel bando di gara per l' aggiudicazione della concessione aveva infatti fissato le clausole dei numeri minimi di navi da crociera da far arrivare anche al **porto** toscano e, gli investimenti infrastrutturali anche s u Carrara dove verrà costruito, dalle compagnie aggiudicatrici della gara, un piccolo terminal passeggeri che oggi manca. MOVIMENTAZIONE MERCI, CONTENITORI E PASSEGGERI PORTI DI **SPEZIA** E MARINA DI CARRARA (dati forniti dall' Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale) Dati complessivi: 18,9 MILIONI DI TONNELLATE DI MERCE (+3,3%) 1.491.000 CONTENITORI (-3,9%) 650 MILA PASSEGGERI (+31%) Nel





## Corriere Marittimo

### La Spezia

---

della **Spezia** assiste nel 2019 ad un leggero calo nel traffico contenitori con una movimentazione complessiva di 1,41 milioni di TEU (-5%). La flessione è da attribuire sostanzialmente alla ridotta attività di trasbordo che ha interessato lo scalo spezzino per tutto il 2019. Si tratta comunque di volume di traffico molto rilevante che conferma il **porto** della **Spezia** al secondo posto in Italia tra gli scali di accesso ai mercati di destinazione finale, con una quota che si attesta intorno al 18% del mercato nazionale. Traffico su ferro In leggera crescita il trasporto intermodale a ferrovia che ha interessato il terminal LSCT: nel 2019 si sono movimentati circa 360 mila TEU trasportati (+2,4%), su un totale di circa 7.800 treni, con una quota di trasporto ferroviario al netto del trasbordo superiore al 30%, quota tra le più rilevanti in Italia ed in Europa, che conferma la costante eccellenza dello scalo in questa modalità di trasporto. Traffico complessivo In termini di tonnellate complessive, il traffico che nel 2019 ha interessato il **porto** spezzino si attesta a 15,9 milioni (+0,6%), di cui 2,1 milioni di rinfuse liquide (+55,8%), 371 mila di rinfuse solide (-59%) e 13,4 milioni di merci varie (-1%). Oltre l' 84% la quota di trasporto containerizzato sul traffico totale del **porto**. Passeggeri Nel 2019 sono transitati complessivamente nel golfo della **Spezia** 623 mila crocieristi (+32%) dei quali 3.842 in homeport, imbarcati e sbarcati ai terminal crociere. Le navi passeggeri che hanno scalato il golfo spezzino sono state 169. Per il 2020, sulla base delle prenotazioni pervenute, è stimato un traffico passeggeri di oltre 800 mila unità. **PORTO DI MARINA DI CARRARA** Ottimi risultati per il **Porto** di Marina di Carrara, che chiude il 2019 con un incremento complessivo del traffico merci del 20%, con un totale di 3 milioni di tonnellate movimentate, di cui 676 mila come rinfuse solide (+37%) e 2,32 milioni come merci varie, con incremento del +16%. Tra quest' ultime, 1,1 milioni sono le merci containerizzate (+28,5%), 693 mila il traffico Ro-Ro (+19,4%) e 503 mila le altre merci varie (-7,8%). In crescita il traffico contenitori con 81.156 TEU movimentati nell' anno (+40%). Il traffico passeggeri si attesta a 26.565 transiti, con un incremento del 12,9% sul 2018.

## AdSP Mar Ligure Orientale: disponibili i dati definitivi dei traffici per l' anno 2019

(FRPRESS) - La Spezia, 17 GEN - L' **Autorità** di **Sistema Portuale** del **Mar Ligure Orientale**, rende noti i dati di traffico della merce movimentata negli

scali di La Spezia e Marina di Carrara nello scorso anno. Complessivamente i dati sono i seguenti: 18,9 MILIONI DI TONNELLATE DI MERCE (+3,3%) 1.491.000 CONTENITORI (-3,9%) 650 MILA PASSEGGERI (+31%) Nel

dettaglio, si riportano i dati dei singoli scali: Il porto della Spezia assiste nel 2019 ad un leggero calo nel traffico contenitori con una movimentazione complessiva di 1,41 milioni di TEU (-5%). La flessione è da attribuire

sostanzialmente alla ridotta attività di trasbordo che ha interessato lo scalo spezzino per tutto il 2019. Si tratta comunque di volume di traffico molto rilevante che conferma il porto della Spezia al secondo posto in Italia tra gli

scali di accesso ai mercati di destinazione finale, con una quota che si attesta intorno al 18% del mercato nazionale. In leggera crescita il trasporto intermodale a ferrovia che ha interessato il terminal LSCT: nel 2019 si sono

movimentati circa 360mila TEU trasportati (+2,4%), su un totale di circa 7.800 treni, con una quota di trasporto ferroviario al netto del trasbordo superiore al

30%, quota tra le più rilevanti in Italia ed in Europa, che conferma la costante eccellenza dello scalo in questa modalità di trasporto. In termini di tonnellate complessive, il traffico che nel 2019 ha interessato il porto spezzino si attesta a

15,9 milioni (+0,6%), di cui 2,1 milioni di rinfuse liquide (+55,8%), 371mila di rinfuse solide (-59%) e 13,4 milioni di merci varie (-1%). Oltre l' 84% la quota di trasporto containerizzato sul traffico totale del porto. Nel 2019 sono

transitati complessivamente nel golfo della Spezia 623mila crocieristi (+32%) dei quali 3.842 in homeport, imbarcati e sbarcati ai terminal crociere. Le navi passeggeri che hanno scalato il golfo spezzino sono state 169. Per il 2020, sulla

base delle prenotazioni pervenute, è stimato un traffico passeggeri di oltre 800mila unità. Ottimi risultati per il Porto di Marina di Carrara, che chiude il 2019 con un incremento complessivo del traffico merci del 20%, con un totale di 3 milioni di tonnellate movimentate, di cui 676mila come rinfuse solide (+37%) e 2,32 milioni come merci varie, con

incremento del +16%. Tra quest' ultime, 1,1 milioni sono le merci containerizzate (+28,5%), 693mila il traffico Ro-Ro (+19,4%) e 503mila le altre merci varie (-7,8%). In crescita il traffico contenitori con 81.156 TEU movimentati nell' anno (+40%). Il traffico passeggeri si attesta a 26.565 transiti, con un incremento del 12,9% sul 2018.



# Informare

## La Spezia

### Nel 2019 il traffico delle merci nel porto della Spezia è ammontato a 15,9 milioni di tonnellate (+0,6%)

I container sono stati pari a 1,41 milioni di teu (-5%) Nel 2019 il traffico delle merci movimentato dal porto della Spezia è ammontato a 15,9 milioni di tonnellate, con una crescita del +0,6% sull' anno precedente. Le merci containerizzate sono diminuite del -1% a 13,4 milioni di tonnellate, con una movimentazione di contenitori che è stata pari a 1,41 milioni di teu (-5%). L' **Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale** ha specificato che la flessione è da attribuire sostanzialmente alla ridotta attività di trasbordo che ha interessato lo scalo spezzino per tutto il 2019. Si tratta comunque - ha evidenziato l' ente - di volume di traffico molto rilevante che conferma il porto della Spezia al secondo posto in Italia tra gli scali di accesso ai mercati di destinazione finale, con una quota che si attesta intorno al 18% del mercato nazionale. Lo scorso anno il traffico delle rinfuse liquide ha registrato un incremento del +55,8% attestandosi a 2,1 milioni di tonnellate, mentre quello delle rinfuse solide è sceso del -59% a 371mila tonnellate. L' authority **portuale** ha reso noto inoltre che nel 2019 il trasporto intermodale su ferrovia che ha interessato il terminal LSCT ha totalizzato circa 360mila teu (+2,4%) con un totale di circa 7.800 treni, con una quota di trasporto ferroviario al netto del trasbordo superiore al 30% che - ha sottolineato l' ente - è tra le più rilevanti in Italia e in Europa. Relativamente al traffico dei passeggeri, nel 2019 sono transitati complessivamente nel Golfo della Spezia 623mila crocieristi (+32%) dei quali 3.842 in home port imbarcati e sbarcati ai terminal crociere (-30%). Per il 2020, sulla base delle prenotazioni pervenute, è stimato un traffico passeggeri di oltre 800mila unità. Quanto al porto di Marina di Carrara, anch' esso sotto la giurisdizione dell' AdSP del **Mar Ligure Orientale**, nel 2019 lo scalo ha movimentato tre milioni di tonnellate di carichi, con un incremento complessivo del +20%, di cui 676mila tonnellate di rinfuse solide (+37%) e 2,32 milioni tonnellate di merci varie (+16%) incluse 1,1 milioni di tonnellate di merci containerizzate (+28,5%) per 81.156 teu movimentati (+40%), 693mila tonnellate di carichi ro-ro (+19,4%) e 503mila tonnellate di altre merci varie (-7,8%). Il traffico passeggeri si è attestato a 26.565 transiti (+12,9%). Globalmente nel 2019 il **sistema portuale del Mar Ligure Orientale** ha movimentato 18,9 milioni di tonnellate di merci (+3,3%), con un traffico dei container che è stato pari a 1.491.000 teu (-3,9%), e 650mila passeggeri (+31%).



**Nel 2019 il traffico delle merci nel porto della Spezia è ammontato a 15,9 milioni di tonnellate (+0,6%)**

*I container sono stati pari a 1,41 milioni di teu (-5%)*

Nel 2019 il traffico delle merci movimentato dal porto della Spezia è ammontato a 15,9 milioni di tonnellate, con una crescita del +0,6% sull'anno precedente. Le merci containerizzate sono diminuite del -1% a 13,4 milioni di tonnellate, con una movimentazione di contenitori che è stata pari a 1,41 milioni di teu (-5%). L'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale ha specificato che la flessione è da attribuire sostanzialmente alla ridotta attività di trasbordo che ha interessato lo scalo spezzino per tutto il 2019. Si tratta comunque - ha sottolineato l'ente - di volume di traffico molto rilevante che conferma il porto della Spezia al secondo posto in Italia tra gli scali di accesso ai mercati di destinazione finale, con una quota che si attesta intorno al 18% del mercato nazionale. Lo scorso anno il traffico delle rinfuse liquide ha registrato un incremento del +55,8% attestandosi a 2,1 milioni di tonnellate, mentre quello delle rinfuse solide è sceso del -59% a 371mila tonnellate.

L'authority portuale ha reso noto inoltre che nel 2019 il trasporto intermodale su ferrovia che ha interessato il terminal LSCT ha totalizzato circa 360mila teu (+2,4%) con un totale di circa 7.800 treni, con una quota di trasporto ferroviario al netto del trasbordo superiore al 30% che - ha sottolineato l'ente - è tra le più rilevanti in Italia e in Europa.

Relativamente al traffico dei passeggeri, nel 2019 sono transitati complessivamente nel Golfo della Spezia 623mila crocieristi (+32%) dei quali 3.842 in home port imbarcati e sbarcati ai terminal crociere (-30%). Per il 2020, sulla base delle prenotazioni pervenute, è stimato un traffico passeggeri di oltre 800mila unità.

Quanto al porto di Marina di Carrara, anch'esso sotto la giurisdizione dell'AdSP del Mar Ligure Orientale, nel 2019 lo scalo ha movimentato tre milioni di tonnellate di carichi, con un incremento complessivo del +20%, di cui 676mila tonnellate di rinfuse solide (+37%) e 2,32 milioni tonnellate di merci varie (+16%) incluse 1,1 milioni di tonnellate di merci containerizzate (+28,5%) per 81.156 teu movimentati (+40%), 693mila tonnellate di carichi ro-ro (+19,4%) e 503mila tonnellate di altre merci varie (-7,8%). Il traffico passeggeri si è attestato a 26.565 transiti (+12,9%).

Globalmente nel 2019 il sistema portuale del Mar Ligure Orientale ha movimentato 18,9 milioni di tonnellate di merci (+3,3%), con un traffico dei container che è stato pari a 1.491.000 teu (-3,9%), e 650mila passeggeri (+31%).



## Informazioni Marittime

La Spezia

### Mare Ligure orientale, nel 2019 bene traffico passeggeri e merci

*Notevole la crescita dei crocieristi a La Spezia, ma la movimentazione dei container segna il passo*

Con 18,9 milioni di tonnellate di merce movimentata, l' **Autorità di Sistema Portuale** del **Mar Ligure Orientale** (scali di La Spezia e Marina di Carrara) ha chiuso il 2019 con un incremento del 3,3% sull' anno precedente. Una performance complessivamente positiva, "macchiata" solo dalla riduzione del 3,9% del traffico container. A gonfie vele invece il settore dei passeggeri, cresciuto del 31% rispetto al 2018. Ma vediamo i due scali nel dettaglio. La Spezia

Traffico contenitori Il porto della Spezia assiste nel 2019 ad un leggero calo nel traffico contenitori con una movimentazione complessiva di 1,41 milioni di teu (-5%). La flessione è da attribuire sostanzialmente alla ridotta attività di trasbordo che ha interessato lo scalo spezzino per tutto il 2019. Si tratta comunque di volume di traffico molto rilevante che conferma il porto della Spezia al secondo posto in Italia tra gli scali di accesso ai mercati di destinazione finale, con una quota che si attesta intorno al 18% del mercato nazionale. Traffico su ferro In leggera crescita il trasporto intermodale a

ferrovia che ha interessato il terminal LSCT: nel 2019 si sono movimentati circa 360 mila teu trasportati (+2,4%), su un totale di circa 7.800 treni, con una quota di trasporto ferroviario al netto del trasbordo superiore al 30%, quota tra le più rilevanti in Italia ed in Europa, che conferma la costante eccellenza dello scalo in questa modalità di trasporto. Traffico complessivo In termini di tonnellate complessive, il traffico che nel 2019 ha interessato il porto spezzino si attesta a 15,9 milioni (+0,6%), di cui 2,1 milioni di rinfuse liquide (+55,8%), 371 mila di rinfuse solide (-59%) e 13,4 milioni di merci varie (-1%). Oltre l' 84% la quota di trasporto containerizzato sul traffico totale del porto. Passeggeri Nel 2019 sono transitati complessivamente nel golfo della Spezia 623 mila crocieristi (+32%) dei quali 3.842 in homeport, imbarcati e sbarcati ai terminal crociere. Le navi passeggeri che hanno scalato il golfo spezzino sono state 169. Per il 2020, sulla base delle prenotazioni pervenute, è stimato un traffico passeggeri di oltre 800 mila unità. Marina di Carrara Ottimi risultati per il porto di Marina di Carrara, che chiude il 2019 con un incremento complessivo del traffico merci del 20%, con un totale di 3 milioni di tonnellate movimentate, di cui 676 mila come rinfuse solide (+37%) e 2,32 milioni come merci varie, con incremento del +16%. Tra quest' ultime, 1,1 milioni sono le merci containerizzate (+28,5%), 693 mila il traffico Ro-Ro (+19,4%) e 503 mila le altre merci varie (-7,8%). In crescita il traffico contenitori con 81.156 teu movimentati nell' anno (+40%). Il traffico passeggeri si attesta a 26.565 transiti, con un incremento del 12,9% sul 2018.

La Spezia

Traffico contenitori

Traffico su ferro

Traffico complessivo

Passeggeri

## Nel 2019 incremento di merci a Spezia e Carrara

Massimo Belli

LA SPEZIA Nel 2019 si registra un incremento di merci movimentate nei porti di La Spezia e Marina di Carrara, gestiti come noto dall'Autorità di Sistema portuale del Mar Ligure orientale. A riferirlo è la stessa AdSp che oggi ha diffuso i dati di traffico definitivi relativi allo scorso anno. Nei due scali sono state movimentate complessivamente, 18,9 milioni di tonnellate di merce, con un incremento del 3,3% rispetto al 2018. Positivo anche il traffico dei passeggeri che risulta pari a 650 mila persone con un aumento addirittura del 31% sull'anno precedente. Notizie meno buone, invece, arrivano dal settore contenitori con un traffico di 1.491.000 teu, in flessione del 3,9%. Di seguito, in dettaglio, i risultati dei singoli scali.



The screenshot shows the website interface for Messaggero Marittimo. At the top, there is a navigation bar with the logo 'm sc' and the text 'AGENZIA MARITTIMA ALDO SPADONI SRL'. Below this, the main headline reads 'Nel 2019 incremento di merci a Spezia e Carrara'. A sub-headline states 'Il traffico contenitori invece cala del 3,9%'. The author's name 'di Massimo Belli' is visible. There is a small image of a container ship at a port. Below the image, there is a short summary of the article's content. At the bottom of the screenshot, there is a button that says 'ABBONATI O EFFETTUÀ IL LOGIN' and a list of related topics: 'ARGOMENTI CORRELATI: INFRASTRUTTURE PORTUALI DEL MAR LIGURE ORIENTALE, WESTERN, INCREMENTO, MERCI, MESSAGGERO'.

## Calo per il traffico contenitori del Porto della Spezia, ma crescono i crocieristi

LA SPEZIA - Il **porto** della Spezia assiste nel 2019 ad un leggero calo nel traffico contenitori con una movimentazione complessiva di 1,41 milioni di TEU (-5%). La flessione è da attribuire sostanzialmente alla ridotta attività di trasbordo che ha interessato lo scalo spezzino per tutto il 2019. Si tratta comunque di volume di traffico molto rilevante che conferma il **porto** della Spezia al secondo posto in Italia tra gli scali di accesso ai mercati di destinazione finale, con una quota che si attesta intorno al 18% del mercato nazionale. In leggera crescita il trasporto intermodale a ferrovia che ha interessato il terminal LSCT: nel 2019 si sono movimentati circa 360mila TEU trasportati (+2,4%), su un totale di circa 7.800 treni, con una quota di trasporto ferroviario al netto del trasbordo superiore al 30%, quota tra le più rilevanti in Italia ed in Europa, che conferma la costante eccellenza dello scalo in questa modalità di trasporto. In termini di tonnellate complessive, il traffico che nel 2019 ha interessato il **porto** spezzino si attesta a 15,9 milioni (+0,6%), di cui 2,1 milioni di rinfuse liquide (+55,8%), 371mila di rinfuse solide (-59%) e 13,4 milioni di merci varie (-1%). Oltre l' 84% la quota di trasporto containerizzato sul traffico totale del **porto**. Per quel che riguarda le movimentazioni dei passeggeri nel 2019 sono transitati complessivamente nel golfo della Spezia 623mila crocieristi (+32%) dei quali 3.842 in homeport, imbarcati e sbarcati ai terminal crociera. Le navi passeggeri che hanno scalato il golfo spezzino sono state 169. Per il 2020, sulla base delle prenotazioni pervenute, è stimato un traffico passeggeri di oltre 800mila unità. Ottimi risultati per il **Porto** di Marina di Carrara , che chiude il 2019 con un incremento complessivo del traffico merci del 20%, con un totale di 3 milioni di tonnellate movimentate, di cui 676mila come rinfuse solide (+37%) e 2,32 milioni come merci varie, con incremento del +16%. Tra quest' ultime, 1,1 milioni sono le merci containerizzate (+28,5%), 693mila il traffico Ro-Ro (+19,4%) e 503mila le altre merci varie (-7,8%). In crescita il traffico contenitori con 81.156 TEU movimentati nell' anno (+40%). Il traffico passeggeri si attesta a 26.565 transiti, con un incremento del 12,9% sul 2018.

Approfondimenti La Spezia, Roncallo: "Sul **porto** l' interesse delle grandi compagnie di crociera" **Porto** La Spezia-Carrara, Di Sarcina nominato nuovo segretario generale Lavori in **porto**, il Consiglio di Stato boccia il ricorso. Roncallo: "Chiederemo i danni di immagine" **Porto** La Spezia, accordo per limitare l'impatto delle emissioni delle navi da crociera **Porto** La Spezia, al via il centro unico per i controlli sulle merci Video **PORTO** LA SPEZIA, AVANTI CON LA FASCIA DI RISPETTO Contship rivede le strategie in Italia: anche il futuro di Lscat a rischio Peracchini contro Contship, il **porto** della Spezia rischia un terremoto Bilancio 2019 e progetti per il 2020 con il presidente dell' Autorità portuale del Mar Ligure Roncallo Commenti.

**Calo per il traffico contenitori del Porto della Spezia, ma crescono i crocieristi**

venerdì 17 gennaio 2020

LA SPEZIA - Il porto della Spezia assiste nel 2019 ad un leggero calo nel traffico contenitori con una movimentazione complessiva di 1,41 milioni di TEU (-5%). La flessione è da attribuire sostanzialmente alla ridotta attività di trasbordo che ha interessato lo scalo spezzino per tutto il 2019. Si tratta comunque di volume di traffico molto rilevante che conferma il porto della Spezia al secondo posto in Italia tra gli scali di accesso ai mercati di destinazione finale, con una quota che si attesta intorno al 18% del mercato nazionale. In leggera crescita il trasporto intermodale a ferrovia che ha interessato il terminal LSCT: nel 2019 si sono movimentati circa 360mila TEU trasportati (+2,4%), su un totale di circa 7.800 treni, con una quota di trasporto ferroviario al netto del trasbordo superiore al 30%, quota tra le più rilevanti in Italia ed in Europa, che conferma la costante eccellenza dello scalo in questa modalità di trasporto. In termini di tonnellate complessive, il traffico che nel 2019 ha interessato il porto spezzino si attesta a 15,9 milioni (+0,6%), di cui 2,1 milioni di rinfuse liquide (+55,8%), 371mila di rinfuse solide (-59%) e 13,4 milioni di merci varie (-1%). Oltre l' 84% la quota di trasporto containerizzato sul traffico totale del porto. Per quel che riguarda le movimentazioni dei passeggeri nel 2019 sono transitati complessivamente nel golfo della Spezia 623mila crocieristi (+32%) dei quali 3.842 in homeport, imbarcati e sbarcati ai terminal crociera. Le navi passeggeri che hanno scalato il golfo spezzino sono state 169. Per il 2020, sulla base delle prenotazioni pervenute, è stimato un traffico passeggeri di oltre 800mila unità.

**Ottimi risultati per il Porto di Marina di Carrara**, che chiude il 2019 con un incremento complessivo del traffico merci del 20%, con un totale di 3 milioni di tonnellate movimentate, di cui 676mila come rinfuse solide (+37%) e 2,32 milioni come merci varie, con incremento del +16%. Tra quest' ultime, 1,1 milioni sono le merci containerizzate (+28,5%), 693mila il traffico Ro-Ro (+19,4%) e 503mila le altre merci varie (-7,8%). In crescita il traffico contenitori con 81.156 TEU movimentati nell' anno (+40%). Il traffico passeggeri si attesta a 26.565 transiti, con un incremento del 12,9% sul 2018.

**Approfondimenti**

La Spezia, Roncallo: "Sul porto l'interesse delle grandi compagnie di crociera"

Porto La Spezia-Carrara, Di Sarcina nominato nuovo segretario generale

Lavori in porto, il Consiglio di Stato boccia il ricorso. Roncallo: "Chiederemo i danni di immagine"

Porto La Spezia, accordo per limitare l'impatto delle emissioni delle navi da crociera

Porto La Spezia, al via il centro unico per i controlli sulle merci

**Video**

PORTO LA SPEZIA, AVANTI CON LA FASCIA DI RISPETTO



## A Spezia calano i Teu (-5%) ma crescono le tonnellate di merce (+0,6%)

Il 2019 del porto della Spezia ha avuto luci ed ombre. La movimentazione dei contenitori ha registrato 1,41 milioni di Teu, con una flessione del 5% rispetto al 2018. Il trasporto su ferro che ha interessato il terminal Lsct, ha movimentato circa 360 mila Teu (+2,4%), su un totale di circa 7.800 treni. In termini di tonnellate complessive, il traffico che nel 2019 ha interessato il porto spezzino si attesta a 15,9 milioni (+0,6%), di cui 2,1 milioni di rinfuse liquide (+55,8%), 371 mila di rinfuse solide (-59%) e 13,4 milioni di merci varie (-1%). Sono stati invece 623 mila i crocieristi (+32%) dei quali 3.842 in homeport, imbarcati e sbarcati ai terminal crociere. Le navi passeggeri che hanno scalato il golfo spezzino sono state 169. Per il 2020, sulla base delle prenotazioni pervenute, è stimato un traffico passeggeri di oltre 800 mila persone.

The screenshot shows the homepage of shippingitaly.it. At the top, there are social media icons and a navigation menu with links for 'NAVI', 'PORTI', 'SPEDIZIONI', 'CARRIERI', 'INTERVISTE', 'POLITICHE ASSOCIAZIONI', and 'PIRE'. The main headline reads 'A Spezia calano i Teu (-5%) ma crescono le tonnellate di merce (+0,6%)'. Below the headline is a photograph of the port of Spezia. To the right of the photo is the logo for FEDERAGENTI. The article text is partially visible, matching the main text on the left of the page.

Il 2019 del porto della Spezia ha avuto luci ed ombre.

La movimentazione dei contenitori ha registrato 1,41 milioni di Teu, con una flessione del 5% rispetto al 2018. Il trasporto su ferro che ha interessato il terminal Lsct, ha movimentato circa 360 mila Teu (+2,4%), su un totale di circa 7.800 treni. In termini di tonnellate complessive, il traffico che nel 2019 ha interessato il porto spezzino si attesta a 15,9 milioni (+0,6%), di cui 2,1 milioni di rinfuse liquide

**La Spezia, container in calo del 5% nel 2019. Boom di merci a Carrara**

La Spezia - Il 2019 per il porto della Spezia ha avuto luci ed ombre. La movimentazione dei contenitori ha registrato 1,41 milioni di teu, con una flessione del 5%. Il trasporto su ferro che ha interessato il terminal Lsct ha movimentato circa 360 mila teu (+2,4%), su un totale di circa 7.800 treni. In termini di tonnellate complessive, il traffico che nel 2019 ha interessato il porto spezzino si attesta a 15,9 milioni (+0,6%), di cui 2,1 milioni di rinfuse liquide (+55,8%), 371 mila di rinfuse solide (-59%) e 13,4 milioni di merci varie (-1%). Sono stati 623 mila i crocieristi (+32%) dei quali 3.842 in homeport, imbarcati e sbarcati ai terminal crociere. Le navi passeggeri che hanno scalato il golfo spezzino sono state 169. Per il 2020, sulla base delle prenotazioni pervenute, è stimato un traffico passeggeri di oltre 800 mila persone. Ottimi risultati per il porto di Marina di Carrara, che forma con Spezia l' **Autorità di sistema portuale del mar Ligure orientale**: l' incremento del traffico merci è stato del 20%, con un totale di 3 milioni di tonnellate movimentate, di cui 676 mila come rinfuse solide (+37%) e 2,32 milioni come merci varie, con incremento del +16%. Tra quest' ultime, 1,1 milioni sono le merci containerizzate (+28,5%), 693 mila il traffico Ro-Ro (+19,4%) e 503 mila le altre merci varie (-7,8%). In crescita il traffico contenitori con 81.156 Teu movimentati nell' anno (+40%). Il traffico passeggeri si attesta a 26.565 transiti, con un incremento del 12,9% sul 2018.



# Transportonline

La Spezia

## La Spezia, container in calo nel 2019 ma aumentano le merci a Carrara

LA SPEZIA - Il 2019 per il porto della Spezia ha avuto luci ed ombre. La movimentazione dei contenitori ha registrato 1,41 milioni di teu, con una flessione del 5%. Il trasporto su ferro che ha interessato il terminal Lsct ha movimentato circa 360 mila teu (+2,4%), su un totale di circa 7.800 treni. In termini di tonnellate complessive, il traffico che nel 2019 ha interessato il porto spezzino si attesta a 15,9 milioni (+0,6%), di cui 2,1 milioni di rinfuse liquide (+55,8%), 371 mila di rinfuse solide (-59%) e 13,4 milioni di merci varie (-1%). Sono stati 623 mila i crocieristi (+32%) dei quali 3.842 in homeport, imbarcati e sbarcati ai terminal crociere. Ottimi risultati per il porto di Marina di Carrara, che forma con Spezia l'Autorità di sistema portuale del mar Ligure orientale: l'incremento del traffico merci è stato del 20%, con un totale di 3 milioni di tonnellate movimentate, di cui 676 mila come rinfuse solide (+37%) e 2,32 milioni come merci varie, con incremento del +16%. Leggi tutta la notizia

The screenshot shows the Transportonline website interface. At the top, there is a navigation bar with the logo 'transportonline' and the text 'RISPARMIAMO ALLA BARRIERA SANITA' REGISTRATI AREA UTENTE ENG'. Below this is a banner for 'LA COMMUNITY DELLA LOGISTICA MERCI' with a search bar and a 'Registrazione gratuita in 30s' button. The main content area features a news article titled 'La Spezia, container in calo nel 2019 ma movimento merci a Carrara'. The article text is partially visible, starting with 'LA SPEZIA - Il 2019 per il porto della Spezia ha avuto luci ed ombre...'. To the right of the article is a sidebar with various advertisements and social media links, including one for 'Scopri il nuovo sito Eni Multicard'. The bottom of the page has a footer with the 'transportonline' logo and 'IN FIANZA CON I SERVIZI ASSISTENZIALI'.

## La Spezia, Forcieri indagato nell' inchiesta sul Distretto delle Tecnologie Marine

17 Jan, 2020 LA **SPEZIA** - Lorenzo Forcieri, già presidente dell' Autorità portuale di La **Spezia**, finito nel registro degli indagati della magistratura di La **Spezia** per indebita percezione di erogazione ai danni dello Stato, in qualità di presidente del Distretto delle Tecnologie Marine. L' ipotesi su cui stanno ora lavorando i magistrati spezzini riguarda la presunta rendicontazione in esubero di 100 mila euro, su di un progetto di ricerca del Distretto Ligure delle Tecnologie Marine, finanziato per 1 milione di euro con fondi europei stanziati attraverso la Regione Liguria. La Guardia di Finanza ha proceduto al sequestro di documenti in Regione e presso la sede del DLTM, per capire come sia stata utilizzata la somma non destinata al progetto. A fine 2016 Forcieri, coinvolto nell' inchiesta su tangenti e appalti nel **porto** di La **Spezia**, si era dimesso dalla presidenza dell' Authority portuale, era tuttavia rimasto alla guida del Distretto e dalla società delle crociere, la magistratura non si è infatti ancora espressa in merito alla richiesta di una sua interdizione dai pubblici uffici. E' pertanto prevedibile che, a breve, si perverrà alla richiesta da parte delle società delle sue dimissioni dalle cariche. Inoltre in merito all' indagine su appalti e tangenti avvenute in **porto** è prevedibile, a breve, un' intervento da parte anche della Corte dei Conti che potrebbe cercare chiarezza sulle spese fatte dall' Autorità portuale, all' epoca dei fatti. L' Organo di controllo dello Stato potrebbe infatti chiedere alla Procura di La **Spezia** le carte per fare luce sulla vicenda nella quale era rimasto coinvolto anche l' ex presidente del collegio dei revisori dei conti in Autorità portuale, Massimo Vigogna, accusato di aver 'favorito' Forcieri in cambio della promessa dell' assunzione del figlio in un' azienda del settore marittimo e di raccomandazioni personali al ministero dell' Economia.



## Il bando di Ap e la posta della Tardi: «Ho azzeccato ancora il vincitore»

*Poco dopo l'uscita della gara di selezione in cui l'Autorità portuale cercava un direttore operativo la consigliera inviò in una mail il nome del vincitore: Petrosino. Ci ha preso.*

RAVENNA Samantha Tardi torna a predire il futuro. La consigliera comunale di Cambierà lo aveva detto: il responsabile comunale della Cna Mario Petrosino sarebbe diventato il nuovo direttore operativo dell' **Autorità portuale**. Due giorni fa Petrosino in persona ha annunciato su Facebook il suo addio alla Confederazione nazionale dell'artigianato, per partire con le valige in direzione via Antico Squero. «A dieci giorni dalle elezioni regionale- tuona la Tardi-, il centrosinistra dimostra ancora una volta la sua capacità di saper costruire vestiti su misura per gli amici del partito». Era il dodici settembre del 2018 - esattamente un anno e quattro mesi fa - quando la capogruppo di Cambierà, dopo aver letto il bando pubblicato da Ap per l'assunzione di un direttore operativo, aveva deciso di lanciarsi in una delle sue predizioni. Con un messaggio di posta elettronica certificata si era auto inviata il nome del papabile vincitore, e ieri, dopo l'annuncio dell'assunzione, ha deciso di "aprire la busta" direttamente su Facebook e il nome scritto era proprio quello di Mario Petrosino. «Quel bando- dichiara la consigliera - era evidentemente costruito attorno a un determinato profilo. Basti pensare che prevedeva come obbligatorio un determinato corso di master post laurea». Bando sospeso La nomina di un nuovo direttore operativo dentro **Autorità portuale**, in realtà, aveva scatenato fin da subito dei mal di pancia, per via di un bando iniziale nel quale nonostante la natura tecnica del lavoro - non era prevista l'assunzione di laureati in ingegneria. Questo aveva scatenato le proteste dell'ordine degli ingegneri, in seguito alle quali l'Ente di via Antico Squero si era visto costretto a ritirare il bando e a presentarne un nuovo corretto qualche mese dopo. Ora però c'è un vincitore, Mario Petrosino appunto, e tra le fila dell'opposizione in consiglio comunale c'è appunto chi parla di bando di fatto ad personam. C'è comunque un dato oggettivo non da poco in quest'occasione: l'ex ex responsabile comunale della Cna avrebbe infatti tutti i requisiti che servono per ricoprire quel ruolo. Ma sul punto la Tardi ribatte: «è il minimo che abbia i requisiti. Io non ho nulla contro di lui, ma è la scelta apriori con la costruzione di un bando ad hoc che non capisco». La consigliera di Cambierà, comunque, non è nuova alle previsioni. Nota è quella ad esempio sul bando del turismo vinto dallo studio che le aveva pronosticato come vincente. E per il futuro ne ha già annunciati altri: uno ad esempio su una poltrona di futuro assessore regionale.

ALESSANDRO CICOGNANI



## Il Resto del Carlino (ed. Ravenna)

Ravenna

### Mercantile urta piattaforma, aperta inchiesta

*Incidente a 3,5 miglia da Marina di Ravenna. La nave olandese Zaamborg aveva lasciato da poco il porto quando è finita contro la Agip 1*

Un mercantile olandese ha urtato, nel tardo pomeriggio di ieri, la piattaforma Agip 1 a 3,5 miglia al largo di Marina di **Ravenna**. La Capitaneria di porto ha aperto un'inchiesta e ha posto sotto sequestro la nave. La Zaamborg', di proprietà della società olandese Vagenborg, aveva lasciato da poco il porto di **Ravenna**, diretta al Pireo. Fino alla testa delle dighe la visibilità era stata buona e la nave era stata governata con il pilota del porto a bordo. I problemi sono iniziati quando la Zaamborg ha cominciato a prendere il largo. Dalle prime testimonianze, la nebbia si sarebbe infittita. Per cause che la Capitaneria di porto sta appurando, a 3,5 miglia c'è stata la collisione con la piattaforma Agip 1, non impegnata nell'estrazione di gas. Come ha appurato la Guardia costiera, non c'è stata alcuna forma di inquinamento. Una volta rientrato in porto, il mercantile è stato ormeggiato alla banchina del Terminal crociere e posto sotto sequestro. La Capitaneria ha interrogato sia il comandante che il primo ufficiale. Per i due marittimi si profila la violazione degli articoli 1123 e 1231 del Codice della navigazione. Il primo articolo disciplina il danneggiamento con pericolo colposo di naufragio, che prevede una pena da 6 mesi a 3 anni, più una multa. Il 1231 punisce, invece, l'inosservanza delle norme sulla sicurezza della navigazione. La società Vagenborg ha affidato la difesa di comandante e primo ufficiale alla Mauro Consultants, che ieri pomeriggio ha assistito i due marittimi con gli avvocati Maurizio Mauro e Giovanni Bernardi, la dottoressa Rebecca Mauro e l'ing. Antonio Sama nelle vesti di perito. Oggi i rappresentanti dell'armatore saliranno sulla piattaforma per un'ispezione. La Zaamborg ha riportato seri danni a prua, sulla parte sinistra. L'inchiesta, verosimilmente, dovrà appurare la dinamica che ha portato alla collisione, quindi le manovre dell'equipaggio, se le strumentazioni di bordo del mercantile erano tutte funzionanti e se la piattaforma, a sua volta, era segnalata secondo le disposizioni vigenti. Per trovare un altro incidente tra nave e piattaforma bisogna andare indietro di 15 anni: una nave, sulla quale era scoppiato un incendio, rischiò di finire contro una delle isole d'acciaio'. L'intervento dei rimorchiatori scongiurò il peggio. lo. tazz.



## Berkan B, rinviati a giudizio i vertici dell' Autorità Portuale. "Si faccia chiarezza"

*A chiedere delucidazioni, dopo il rinvio a giudizio dei vertici dell' Autorità di sistema portuale, sul caso di cui si discute da mesi nel ravennate è la sezione ravennate di 'Italia Nostra'*

"Vogliamo chiarezza sulla Berkan B": a chiedere delucidazioni, dopo il rinvio a giudizio dei vertici dell' **Autorità di sistema portuale**, sul caso di cui si discute da mesi nel ravennate è la sezione ravennate di 'Italia Nostra': "Vogliamo ricordare le dichiarazioni del presidente Daniele Rossi, rilasciate il 4 febbraio 2019 durante la Commissione consiliare sullo stato di grave sofferenza della Pialassa Piomboni: "Navi in Pialassa: è un problema di grande attenzione, di competenza e responsabilità della Capitaneria di Porto di Ravenna. Ho visto delle navi, una situazione pesante, drammatica, difficilissima, di grande intralcio ai traffici portuali, di cui sono anche responsabile: chiamate la Capitaneria di Porto di Ravenna, perché non è di competenza dell' **Autorità Portuale**, così, per conoscenza vostra". E in un altro punto della commissione, ha rincarato: "Navi in Pialassa: ripeto, l' ho già detto, la responsabilità delle navi non è dell' **Autorità Portuale**, quindi non so cosa dirvi, è responsabilità della Capitaneria di Porto. Se avevamo segnalato? Certamente! Abbiamo più volte segnalato, anche per recuperare spazio in banchina, e quindi per recuperare spazio alle attività portuali, abbiamo sollecitato la definizione di una soluzione". Dunque, o Rossi ha mentito spudoratamente in una riunione ufficiale presso un ente pubblico, davanti a pubblici ufficiali (consiglieri comunali) e a cittadini, o è incomprensibile che l' ente da lui indicato come responsabile, ovvero la Capitaneria di Porto, andrà a interrogarlo ai fini dell' eventuale processo. E' in programma qualche pastrocchio? I consiglieri comunali pretendano chiarezza!". "Ci si chiede anche come sia possibile che Rossi abbia dichiarato questo quando sono stati spesi, su delibera proprio del presidente, da settembre a oggi, 320.148,65 euro solo di affidi diretti e procedure d' urgenza, e il relitto è ancora nel Canale dei Piomboni, ormai quasi del tutto affondato - continuano - Senza contare tutti i soldi versati a Secomar per controlli, posa delle panne e aspirazione degli inquinanti sversati, e gli oltre 9 milioni di euro che andranno a Micoperi per la rimozione del relitto. Quindi, l' **Autorità di sistema portuale** può deliberare e spendere soldi pubblici senza avere alcuna competenza in merito alla vicenda per cui li impiega? Resta inoltre incomprensibile, prima di leggere le motivazioni, lo stralcio dalle indagini dell' ultimo proprietario della nave. Ma ancora di più lo sono i rinnovi di concessione attuati dall' **Autorità**, a fronte dell' art. 47 del Codice della Navigazione che ne impone la revoca in caso di cattivo uso della stessa. Tuttavia, appare sempre più evidente la mancanza di un progetto di smantellamento (come è stato possibile?) e la totale indifferenza e inerzia rispetto al da farsi e all' emergenza ambientale ampiamente annunciata, tuttora in corso da ottobre 2017. Perché, lo ricordiamo, non sono morti solo dei gabbiani, ma è fuoriuscito liquame oleoso anche dalle panne più esterne nel punto di aggancio con la banchina, e nella pialassa si pescano, spesso di frodo, pesci e molluschi che finiscono sulle nostre tavole. I cittadini seguono con apprensione la vicenda, ormai nota in tutta Italia, e confidano che la giustizia faccia il suo corso con la massima chiarezza, perché poi non ci si stupisca della sfiducia verso le Istituzioni e degli investitori sul nostro Porto, o di prossime sorprese alle urne".

DENTALCOOP Prenota la tua Prima Visita!

RAVENNATODAY Cronaca

**Berkan B, rinviati a giudizio i vertici dell'Autorità Portuale. "Si faccia chiarezza"**

A chiedere delucidazioni, dopo il rinvio a giudizio dei vertici dell'Autorità di sistema portuale, sul caso di cui si discute da mesi nel ravennate è la sezione ravennate di 'Italia Nostra'

**17 gennaio 2020**

**I più letti di oggi**

- Il governo di sinistra respinge l'ipotesi di una nuova legge elettorale. Perché?
- Primo ministro dell'India, Narendra Modi, si dimette.
- Carlo Azeglio si dimette dal partito di Forza Italia. Perché?
- Primo ministro dell'India, Narendra Modi, si dimette.

**V**ogliamo chiarezza sulla Berkan B: a chiedere delucidazioni, dopo il rinvio a giudizio dei vertici dell'Autorità di sistema portuale, sul caso di cui si discute da mesi nel ravennate è la sezione ravennate di 'Italia Nostra': "Vogliamo ricordare le dichiarazioni del presidente Daniele Rossi, rilasciate il 4 febbraio 2019 durante la Commissione consiliare sullo stato di grave sofferenza della Pialassa Piomboni: "Navi in Pialassa: è un problema di grande attenzione, di competenza e responsabilità della Capitaneria di Porto di Ravenna. Ho visto delle navi, una situazione pesante, drammatica, difficilissima, di grande intralcio ai traffici portuali, di cui sono anche responsabile: chiamate la Capitaneria di Porto di Ravenna, perché non è di competenza dell' Autorità Portuale, così, per conoscenza vostra". E in un altro punto della commissione, ha rincarato: "Navi in Pialassa: ripeto, l' ho già detto, la responsabilità delle navi non è dell' Autorità Portuale, quindi non so cosa dirvi, è responsabilità della Capitaneria di Porto. Se avevamo segnalato? Certamente! Abbiamo più volte segnalato, anche per recuperare spazio in banchina, e quindi per recuperare spazio alle attività portuali, abbiamo sollecitato la definizione di una soluzione". Dunque, o Rossi ha mentito spudoratamente in una riunione ufficiale presso un ente pubblico, davanti a pubblici ufficiali (consiglieri comunali) e a cittadini, o è incomprensibile che l' ente da lui indicato come responsabile, ovvero la Capitaneria di Porto, andrà a interrogarlo ai fini dell' eventuale processo. E' in programma qualche pastrocchio? I consiglieri comunali pretendano chiarezza!". "Ci si chiede anche come sia possibile che Rossi abbia dichiarato questo quando sono stati spesi, su delibera proprio del presidente, da settembre a oggi, 320.148,65 euro solo di affidi diretti e procedure d' urgenza, e il relitto è ancora nel Canale dei Piomboni, ormai quasi del tutto affondato - continuano - Senza contare tutti i soldi versati a Secomar per controlli, posa delle panne e aspirazione degli inquinanti sversati, e gli oltre 9 milioni di euro che andranno a Micoperi per la rimozione del relitto. Quindi, l' Autorità di sistema portuale può deliberare e spendere soldi pubblici senza avere alcuna competenza in merito alla vicenda per cui li impiega? Resta inoltre incomprensibile, prima di leggere le motivazioni, lo stralcio dalle indagini dell' ultimo proprietario della nave. Ma ancora di più lo sono i rinnovi di concessione attuati dall' Autorità, a fronte dell' art. 47 del Codice della Navigazione che ne impone la revoca in caso di cattivo uso della stessa. Tuttavia, appare sempre più evidente la mancanza di un progetto di smantellamento (come è stato possibile?) e la totale indifferenza e inerzia rispetto al da farsi e all' emergenza ambientale ampiamente annunciata, tuttora in corso da ottobre 2017. Perché, lo ricordiamo, non sono morti solo dei gabbiani, ma è fuoriuscito liquame oleoso anche dalle panne più esterne nel punto di aggancio con la banchina, e nella pialassa si pescano, spesso di frodo, pesci e molluschi che finiscono sulle nostre tavole. I cittadini seguono con apprensione la vicenda, ormai nota in tutta Italia, e confidano che la giustizia faccia il suo corso con la massima chiarezza, perché poi non ci si stupisca della sfiducia verso le Istituzioni e degli investitori sul nostro Porto, o di prossime sorprese alle urne".

## Berkan B: rinvio a giudizio per i vertici di Autorità Portuale. Italia Nostra: "vogliamo chiarezza"

Italia Nostra - Sezione di Ravenna commenta gli ultimi sviluppi sulla vicenda Berkan B 'sul rinvio a giudizio chiesto per i vertici dell' **Autorità di Sistema Portuale**'. 'Vogliamo ricordare - dicono - le dichiarazioni del presidente di **AdSP** Daniele Rossi, rilasciate il 4 febbraio 2019 durante la Commissione consiliare sullo stato di grave sofferenza della Pialassa Piomboni: ' Navi in Pialassa: è un problema di grande attenzione, di competenza e responsabilità della Capitaneria di Porto di Ravenna. Ho visto delle navi, una situazione pesante, drammatica, difficilissima, di grande intralcio ai traffici portuali, di cui sono anche responsabile: chiamate la Capitaneria di Porto di Ravenna, perché non è di competenza dell' **Autorità Portuale**, così, per conoscenza vostra'. E in un altro punto della commissione, ha rincarato: 'Navi in Pialassa: ripeto, l' ho già detto, la responsabilità delle navi non è dell' **Autorità Portuale**, quindi non so cosa dirvi, è responsabilità della Capitaneria di Porto. Se avevamo segnalato? Certamente! Abbiamo più volte segnalato, anche per recuperare spazio in banchina, e quindi per recuperare spazio alle attività portuali, abbiamo sollecitato la definizione di una soluzione'. Dunque, o Rossi

ha mentito in una riunione ufficiale presso un ente pubblico, davanti a pubblici ufficiali (consiglieri comunali) e a cittadini, o è incomprensibile che l' ente da lui indicato come responsabile, ovvero la Capitaneria di Porto, andrà ad interrogarlo ai fini dell' eventuale processo , stando a quanto si legge sulla stampa! E in programma qualche 'pastrocchio'? I consiglieri comunali pretendano chiarezza!'Italia Nostrasi chiede anche 'come sia possibile che Rossi abbia dichiarato questo, quando sono stati spesi, su delibera proprio del presidente, da settembre a oggi, 320.148,65 solo di affidi diretti e procedure d' urgenza, e il relitto è ancora nel Canale dei Piomboni, ormai quasi del tutto affondato. Senza contare tutti i soldi versati a Secomar per controlli, posa delle panne ed aspirazione degli inquinanti sversati, e gli oltre 9 milioni di euro che andranno a Micoperi per la rimozione del relitto. Quindi, l' **AdSP** può deliberare e spendere soldi pubblici senza avere alcuna competenza in merito alla vicenda per cui li impiega? Resta inoltre incomprensibile, prima di leggere le motivazioni, lo stralcio dalle indagini dell' ultimo proprietario della nave . Ma ancora di più lo sono i rinnovi di concessione attuati dall' **AdSP**, a fronte dell' art. 47 del Codice della Navigazione che ne impone la revoca in caso di cattivo uso della stessa. Tuttavia, appare sempre più evidente la mancanza di un progetto di smantellamento (come è stato possibile?), e la totale indifferenza ed inerzia rispetto al da farsi e all' emergenza ambientale ampiamente annunciata, tuttora in corso da ottobre 2017. Perché, lo ricordiamo, non sono morti solo dei gabbiani, ma è fuoriuscito liquame oleoso anche dalle panne più esterne nel punto di aggancio con la banchina, e nella pialassa si pescano, spesso di frodo, pesci e molluschi che finiscono sulle nostre tavole. I cittadini seguono con apprensione la vicenda, ormai nota in tutta Italia, e confidano che la giustizia faccia il suo corso con la massima chiarezza, perché poi non ci si stupisca della sfiducia verso le Istituzioni e degli investitori sul nostro Porto, o di prossime sorprese alle urne'.





## Berkan B, Italia Nostra: "Il consiglio comunale pretenda chiarezza"

Dopo la notizia di rinvio a giudizio dei dirigenti dell' **Autorità Portuale**, il comitato ravennate di Italia Nostra chiede maggiore chiarezza sull' episodio della Berkan B che aveva già portato alla sospensione degli stessi vertici dell' ente pubblico: « Leggiamo gli articoli di questi giorni sulla vicenda Berkan B sul rinvio a giudizio chiesto per i vertici dell' **Autorità** di **Sistema Portuale** di Ravenna. Vogliamo ricordare le dichiarazioni del presidente di **AdSP** Daniele Rossi, rilasciate il 4 febbraio 2019 durante la Commissione consiliare sullo stato di grave sofferenza della Pialassa Piomboni: 'Navi in Pialassa: è un problema di grande attenzione, di competenza e responsabilità della Capitaneria di Porto di Ravenna. Ho visto delle navi, una situazione pesante, drammatica, difficilissima, di grande intralcio ai traffici portuali, di cui sono anche responsabile: chiamate la Capitaneria di Porto di Ravenna, perché non è di competenza dell' **Autorità Portuale**, così, per conoscenza vostra' . E in un altro punto della commissione, ha rincarato: 'Navi in Pialassa: ripeto, l' ho già detto, la responsabilità delle navi non è dell' **Autorità Portuale**, quindi non so cosa dirvi, è responsabilità della Capitaneria di Porto. Se avevamo segnalato? Certamente! Abbiamo più volte segnalato, anche per recuperare spazio in banchina, e quindi per recuperare spazio alle attività portuali, abbiamo sollecitato la definizione di una soluzione'. Dunque, o Rossi ha mentito spudoratamente in una riunione ufficiale presso un ente pubblico, davanti a pubblici ufficiali (consiglieri comunali) e a cittadini, o è incomprensibile che l' ente da lui indicato come responsabile, ovvero la Capitaneria di Porto, andrà ad interrogarlo ai fini dell' eventuale processo, stando a quanto si legge oggi sulla stampa! E in programma qualche pastrocchio? I consiglieri comunali pretendano chiarezza! Ci si chiede anche come sia possibile che Rossi abbia dichiarato questo, quando sono stati spesi, su delibera proprio del presidente, da settembre a oggi, 320.148,65 solo di affidi diretti e procedure d' urgenza, e il relitto è ancora nel Canale dei Piomboni, ormai quasi del tutto affondato. Senza contare tutti i soldi versati a Secomar per controlli, posa delle panne ed aspirazione degli inquinanti sversati, e gli oltre 9 milioni (!!) di euro che andranno a Micoperi per la rimozione del relitto. Quindi, l' **AdSP** può deliberare e spendere soldi pubblici senza avere alcuna competenza in merito alla vicenda per cui li impiega? Resta inoltre incomprensibile, prima di leggere le motivazioni, lo stralcio dalle indagini dell' ultimo proprietario della nave. Ma ancora di più lo sono i rinnovi di concessione attuati dall' **AdSP**, a fronte dell' art. 47 del Codice della Navigazione che ne impone la revoca in caso di cattivo uso della stessa. Tuttavia, appare sempre più evidente la mancanza di un progetto di smantellamento (come è stato possibile?), e la totale indifferenza ed inerzia rispetto al da farsi e all' emergenza ambientale ampiamente annunciata, tuttora in corso da ottobre 2017. Perché, lo ricordiamo, non sono morti solo dei gabbiani, ma è fuoriuscito liquame oleoso anche dalle panne più esterne nel punto di aggancio con la banchina, e nella pialassa si pescano, spesso di frodo, pesci e molluschi che finiscono sulle nostre tavole. I cittadini seguono con apprensione la vicenda, ormai nota in tutta Italia, e confidano che la giustizia faccia il suo corso con la massima chiarezza, perché poi non ci si stupisca della sfiducia verso le Istituzioni e degli investitori sul nostro Porto, o di prossime sorprese alle urne».



## Il Tirreno (ed. Massa-Carrara)

### Marina di Carrara

i dati ufficiali

## Porto, un' ottima annata i traffici salgono del 20%

Tre milioni di tonnellate di merci movimentate nel 2019 boom dei container: +40%, in aumento anche i passeggeri

carrara. Confermata la crescita del Porto di Marina di Carrara, che chiude il 2019 con un incremento complessivo del traffico merci del 20%, con un totale di 3 milioni di tonnellate movimentate, di cui 676mila come rinfuse solide (+37%) e 2,32 milioni come merci varie, con incremento del +16%. Tra le "rinfuse", 1,1 milioni di tonnellate sono le merci trasportate in container (l'aumento è del 28,5% rispetto al 2018); 693mila il traffico Ro-Ro, cioè Tir (+19,4%); mentre le altre merci varie sommano 503mila tonnellate, in questo caso in calo (-7,8%). In crescita il traffico contenitori con 81.156 Teu movimentati nell' anno (+40%). Il traffico passeggeri si attesta a 26.565 transiti, con un incremento del 12,9% sul 2018. Un anno di solida crescita - del resto già annunciata dai numeri dei mesi scorsi, che segnala una ripresa "strutturale" dei traffici sulle banchine di Marina di Carrara. I dati sono quelli forniti dall' **Autorità di Sistema Portuale** del Mar Ligure Orientale, che rende noti anche i dati di traffico della merce movimentata nello scalo di La Spezia che assieme a quello di Marina di Carrara è sotto la giurisdizione dell' **Authority** del mar Ligure orientale Ebbene, nel porto della Spezia si assiste nel 2019 a un leggero calo nel traffico contenitori con una movimentazione complessiva di 1,41 milioni di TEU (-5%). La flessione viene attribuita sostanzialmente alla ridotta attività di trasbordo che ha interessato lo scalo spezzino per tutto il 2019. Il volume di traffico conferma comunque La Spezia al 2° posto in Italia tra gli scali di accesso ai mercati di destinazione finale, con una quota che si attesta intorno al 18% del mercato nazionale. In leggera crescita il trasporto intermodale a ferrovia nel 2019 si sono movimentati circa 360mila Teu trasportati (+2,4%), su un totale di circa 7.800 treni, con una quota di trasporto ferroviario al netto del trasbordo superiore al 30%, quota tra le più rilevanti in Italia ed in Europa. In termini di tonnellate complessive, il traffico che nel 2019 ha interessato il porto spezzino si attesta a 15,9 milioni (+0,6%), di cui 2,1 milioni di rinfuse liquide (+55,8%), 371mila di rinfuse solide (-59%) e 13,4 milioni di merci varie (-1%). Ma il boom è per le crociere: nel 2019 sono transitati complessivamente nel golfo della Spezia 623mila crocieristi (+32%) dei quali 3.842 in homeport, imbarcati e sbarcati ai terminal crociere. 169 le navi passeggeri che hanno scalato il golfo spezzino. E per il 2020, sulla base delle prenotazioni pervenute, è stimato un traffico passeggeri di oltre 800mila unità. --



## A Marina di Carrara container, ro-ro e passeggeri in aumento nel 2019

Risultati incoraggianti nel 2019 per il Porto di Marina di Carrara, che forma con La Spezia l'Autorità di sistema portuale del Lar Ligure orientale. Secondo quanto reso noto dalla port authority l'incremento del traffico merci è stato del 20%, con un totale di 3 milioni di tonnellate movimentate, di cui 676 mila come rinfuse solide (+37%) e 2,32 milioni come merci varie, con incremento del +16%. Tra quest'ultime, 1,1 milioni sono le merci containerizzate (+28,5%), 693 mila il traffico Ro-Ro (+19,4%) e 503 mila le altre merci varie (-7,8%). In crescita il traffico contenitori con 81.156 Teu movimentati nell'anno (+40%). Il traffico passeggeri si attesta a 26.565 transiti, con un incremento del 12,9% sul 2018.



Risultati incoraggianti nel 2019 per il Porto di Marina di Carrara, che forma con La Spezia l'Autorità di sistema portuale del Lar Ligure orientale.

Secondo quanto reso noto dalla port authority l'incremento del traffico merci è stato del 20%, con un totale di 3 milioni di tonnellate movimentate, di cui 676 mila come rinfuse solide (+37%) e 2,32 milioni come merci varie, con incremento del +16%. Tra quest'ultime, 1,1 milioni sono le merci containerizzate (+28,5%), 693 mila il traffico Ro-Ro (+19,4%) e 503 mila le altre merci varie (-7,8%). In crescita il traffico contenitori con 81.156 Teu movimentati nell'anno (+40%). Il traffico passeggeri si attesta a 26.565 transiti, con un incremento del 12,9% sul 2018.

la nostra iniziativa

### Parcheggi a pagamento Si accende il dibattito

Cittadini e amministratori comunali a confronto ieri sera nella sala dell'**Autorità Portuale** nel dibattito promosso e organizzato dal Tirreno. Tema: l'istituzione anche a Marina di Carrara dei parcheggi a pagamento, quegli "stalli blu" che impongono il pagamento del ticket per la sosta. L' iniziativa è stata un modo per mettere in chiaro le diverse posizioni: i progetti e le intenzioni del Comune da una parte; le posizioni dei cittadini, le loro ragioni e i loro suggerimenti dall' altra. Ne è uscito un dibattito acceso e interessante. Un piccolo servizio alla comunità.



## Mille chili di coca fra legno e caffè

di Paolo Biagioni LIVORNO Arriva via mare, durante la notte, a bordo di gigantesche navi spesso battenti bandiere di terre lontane. Nascosta ingegnosamente in container innocui solo all'apparenza, ma custodi in realtà di così tanti chili di droga tali da fruttare milioni di euro in tutta Europa. Il porto di Livorno, suo malgrado è snodo cruciale di un narcotraffico che ha come base il Sudamerica e che diversifica continuamente le rotte per cercare di eludere controlli costanti e sempre più accurati. Solo nel 2019 tra polizia, Guardia di Finanza e Agenzia delle Dogane sono stati sequestrati all'ingresso dello scalo labronico più di mille chili di cocaina destinata al crimine organizzato e pronta per essere venduta in tutta Europa, capace di fruttare sul mercato circa 150 milioni di euro. Numeri preoccupanti, soprattutto se pensiamo che durante l'anno precedente, il 2018, erano stati intercettati poco più di 500 chili di polvere bianca, la metà. Il procuratore capo Ettore Squillace Greco ha spiegato che «il porto di Livorno è uno snodo importante nel traffico internazionale di droga, i vari ingenti sequestri effettuati negli ultimi anni costituiscono la più significativa conferma». Squillace Greco, prima pm a Reggio Calabria, poi procuratore alla direzione distrettuale antimafia di Firenze, ha spiegato infatti che quello livornese rappresenta, insieme a Genova, uno snodo principale. Il perché va cercato nella strategia dei trafficanti di diversificare continuamente le rotte, cambiando i porti di destinazione e gli scali intermedi. Non solo in Italia, ma anche in Europa, dove altri attracchi strategici sono Rotterdam e Anversa. È una lotta che negli anni, come è emerso, ha visto affinare tecniche da entrambe le parti. I porti italiani infatti oltre alle unità cinofile continuamente operative hanno a disposizione anche scanner speciali per individuare le sostanze stupefacenti nascoste, i narcotrafficanti invece variano continuamente i nascondigli, posizionando la droga nei punti più impensabili. Se nel 2017 gettarono alcuni borsoni pieni di cocaina a largo della Terrazza Mascagni, uno degli scorci più suggestivi di Livorno, pochi mesi fa i 650 chili sequestrati e provenienti dall'Honduras erano nascosti tra i sacchi del caffè. Altri 300 invece, sequestrati a novembre, erano nel legname proveniente dal Brasile, mentre nel 2018 i narcos colombiani nascosero 80 chili di cocaina nelle intercapedini di ferro di un container. © RIPRODUZIONE RISERVATA



Porti, l'Eldorado delle mafie

Un mare di droga e tanto riciclaggio Quindici miliardi di fatturato l'anno

Dalla Calabria alla Nigeria, mappa e affari della criminalità organizzata fra Toscana e Liguria. «Niente sangue: qui le cosche agiscono in silenzio»

Alessandro Antico

Ci sommergerà un mare di droga. Ma anche di rifiuti tossici, di armi e perfino di giocattoli non omologati. Tutto quanto fa business, per il crimine organizzato. Che non bada a spese e a rischi pur di raggiungere l'obiettivo, anche via mare appunto: moltiplicare affari, capacità di azione e, di conseguenza, incassi. Soldi, soldi, soldi. Anche in Toscana, certo, che ormai da un pezzo ha smesso di essere una legio felix'. Si stima che qui il fatturato annuo del crimine organizzato sia di 15 miliardi di euro. E il calcolo è per difetto, ovviamente. Toscana e La Spezia sono i confini del maledetto ma non più nuovo Eldorado' delle mafie, terra di transito per cocaina e marijuana, pistole e mitragliatori, scarti e liquami tossici. Nei due porti approda di tutto, e da qui tutto riparte alla volta di ogni Paese d'Europa. «E in Toscana succede in silenzio - spiega Salvatore Calleri, presidente della Fondazione Antonino Caponnetto - perché il crimine organizzato sa adattarsi ai territori per radicarsi e operare meglio». In Toscana, in particolare, la mafia ha più bandiere. C'è quella italiana, ma ci sono anche quella cinese, quella albanese, quella nigeriana. Ed è una moltitudine più difficile da controllare, perché lavora sotto traccia, senza clamore, senza colpo ferire. «In silenzio», appunto. Staccandoci un momento dal mare, un dato ci aiuta a inquadrare un aspetto della portata del fenomeno nel suo complesso: Fondazione Caponnetto e Procura nazionale stimano infatti che il 60 per cento dei locali acquisiti nel centro storico di Firenze sia riconducibile a operazioni di riciclaggio. Si fanno circolare i soldi, si lava il denaro. Non c'è bisogno del clamore, tantomeno del piombo. Anzi, semmai è una questione di filigrana. Quella delle banconote. «In troppi pagano affitti enormi - spiega il sostituto procuratore nazionale Cesare Sirignano -, hanno alte spese di gestione e non si capisce come facciano a restare aperti con quei costi». E ancora, sempre nell'entroterra, «ad Altopascio vi sono stati investimenti immobiliari da parte di imprese che fanno derivazioni dal Casertano». Nel polo industriale Prato-Osmannoro c'è il più potente nucleo europeo della mafia cinese, che ormai è andato ben al di là della soglia dell'allarme. E che dire della Versilia, terra di conquista della camorra ormai da decenni? In Toscana operano anche i nigeriani, che si dedicano principalmente alla tratta degli esseri umani. Non possono muoversi autonomamente, benché abbiano acquisito forza e siano preponderanti rispetto a tutte le altre etnie africane. Fanno riferimento di sicuro a un'organizzazione criminale italiana e marciano a grandi passi. Gli albanesi rappresentano invece la maggior parte della manovalanza in uso alla 'ndrangheta nel porto di Livorno, che si alterna con quello della Spezia come punto d'attracco di ogni tesoro sporco. «La 'ndrangheta è l'organizzazione più narcos' - spiega ancora Calleri - collegata direttamente ai trafficanti sudamericani. Muove enormi quantità di roba ma investe anche in terreni. Il 30 gennaio del 2019 nel porto di Livorno furono sequestrati 650 chili di cocaina, il 15 novembre dello stesso anno ne vennero sequestrati trecento. E se a Livorno approda tutta questa cocaina, noi riteniamo che almeno una parte dello scalo sia ben controllata dalle 'ndrine». Solo droga? La sensazione è che sulle banchine transiti anche altro. A Livorno come a La Spezia. «Certo, è un'ipotesi che facciamo - prosegue Calleri - Se un porto viene usato per la cocaina, potrebbe essere utilizzato pure



per altro, magari anche in uscita, come rifiuti o armi». Per il momento non c'è il conforto di sequestri significativi in grado di mettere questa ipotesi nero su bianco. Ma quei container sono colorati, non trasparenti. Scatoloni giganteschi pieni di ricchezza. Talvolta buona. Troppo spesso sporca. © RIPRODUZIONE RISERVATA

---



## Accordo a Livorno per mitigare l'inquinamento da traffico navale

**LIVORNO** Lunedì prossimo 20 gennaio alle 10 nella Sala Cerimonie di Palazzo Comunale, l'amministrazione comunale rappresenta dall'assessore al porto e all'integrazione città-porto Barbara Bonciani e dall'assessore all'ambiente Giovanna Cepparello la Capitaneria di Porto di Livorno nella persona dell'ammiraglio Giuseppe Tarzia e le principali compagnie di navigazione interessate da traffici ro/ro, passeggeri nel porto di Livorno (Cin, Forship, Grimaldi, Moby e Toremar) sigleranno il Livorno Blue Agreement: un accordo volontario finalizzato a mitigare gli effetti dell'inquinamento ambientale derivanti dal traffico marittimo, a tutela della salute dei cittadini e dei lavoratori portuali. Il Livorno Blue Agreement, ha spiegato l'assessore Bonciani costituisce il primo risultato raggiunto dal tavolo ambiente attivato nell'ambito del nodo avanzato di Livorno, centro permanente finalizzato ad attivare una collaborazione proficua fra porto e città volta a definire e supportare strategie di medio lungo periodo per mitigare gli effetti inquinanti emessi nell'atmosfera dalle navi in transito e in sosta nel porto di Livorno, oltre che a favorire e supportare politiche orientate all'economia circolare e alle tecnologie pulite. L'accordo nasce, nello specifico, dalla collaborazione fra Amministrazione Comunale e Capitaneria di Porto di Livorno che ha favorito un confronto permanente e proficuo con le compagnie armatoriali sulle tematiche ambientali. Con l'inizio del nuovo anno è entrata in vigore, su scala mondiale la normativa Marpol, vale a dire il nuovo limite relativo alla percentuale di zolfo nei combustibili navali, applicabili alle navi di qualsiasi bandiera, pari allo 0,5%, significativamente inferiore al limite precedentemente vigente del 3,5%. Questa normativa sottolinea ancora l'assessore Bonciani costituisce una risposta importante, da parte del mondo dello shipping, alla mitigazione dell'impatto ambientale generato dal trasporto marittimo e al miglioramento della qualità dell'aria in ambito portuale. Tuttavia qualcosa di più si può fare per ridurre le emissioni delle navi in transito nel nostro scalo e questo accordo lo dimostra, introducendo buone prassi che producono benefici per sia per i cittadini, sia persone che lavorano in banchina e nelle aree di waterfront. L'ammiraglio Giuseppe Tarzia a sua volta ha evidenziato: L'accordo che si sta definendo, grazie alla iniziativa portata avanti congiuntamente e alla pronta risposta di tutti gli attori coinvolti, si inserisce a pieno titolo nella fase di transizione che più in generale sta interessando da qualche anno il mondo dello shipping, sempre più indirizzato verso comportamenti a tutela dell'ambiente marino e costiero. Quindi, oltre a quanto previsto dalle normative di settore in materia di riduzione dei tenori di zolfo nei combustibili e controllo delle emissioni di CO<sub>2</sub>, con questo specifico atto le compagnie di navigazione che normalmente scalano il porto di Livorno hanno concordato di attuare delle azioni aggiuntive che ottimizzano l'utilizzo dei motori principali ed ausiliari delle navi, attraverso il rispetto di buone pratiche di gestione, verifica e manutenzione degli impianti, al fine di favorire una ulteriore riduzione delle emissioni di gas di scarico, a tutto vantaggio dell'ambiente portuale e cittadino. I prossimi passi del tavolo ambiente saranno finalizzati a monitorare e sostenere insieme alla comunità portuale le soluzioni adottate dalle compagnie di navigazione per rispondere alla normativa internazionale ormai in vigore e le opportunità da queste derivanti per la città e il porto di Livorno.





## Il TCO e la banchina corta della sponda Est

LIVORNO Un traffico in continua crescita ma una nuova destinazione, sempre nel porto ma alla radice della Darsena Toscana, che non è assolutamente sufficiente come lunghezza di banchina. È il problema del CO, il terminal Calata Orlando che chiude il 2029 con un incremento del 4% delle rinfuse operate (655 mila tonnellate tra imbarchi e sbarchi, contro le 630 mila del 2018, a loro volta in aumento del 9%) ma che da tempo chiede all'**Autorità di Sistema** Portuale una banchina più lunga nel sito cui è stato destinato per lasciare la Calata Orlando al futuro terminal crociere della Porto 2000. Nella zona ci sono molti interventi in divenire: al CO si aspetta tra l'altro il documento ufficiale per lo spostamento del varco che dovrà favorire l'accesso alla nuova area, che è ubicata a terra della sponda Est della Darsena Toscana. L'area è stata in parte liberata da precedenti interventi, in parte sono in corso lavori. Ma il problema vero rimane la banchina: nel progetto che l'AdSP ha approntato per il TCO la banchina che sarà data in concessione risulta del tutto insufficiente e Roberto Alberti, presidente della società del terminal dei rinfusi, ha più volte sollecitato che gli vengano concessi almeno altri 100 metri in più. Le navi con cui il terminal opera sono già oggi lunghe almeno 180 metri e la tendenza è di arrivi con sempre maggiori unità: ridurre il terminal a operare con solo un centinaio di metri di banchina utile (condizionata oltretutto dagli scarichi di sabbia e fango del vicinissimo sbocco dello Scolmatore dell'Arno, che creano annualmente problemi ai fondali) è assolutamente inaccettabile. Tanto vale dicono quelli del CO chiederci di chiudere l'attività. Il problema è tra quelli più d'uno, e nessuno facile che aspettano una soluzione del nuovo piano regolatore dell'area industriale. Che doveva essere approvato nell'ultima seduta del Comitato di Gestione ma che è stato rinviato, con la speranza che si riesca a sciogliere i tanti nodi in atto grazie anche alla volontà di pace sociale più volte espressa dai principali terminalisti livornesi.



## Riunione positiva al Mise su rilancio Piombino

14 aziende pronte ad insediare le loro attività nel nuovo porto

Redazione

FIRENZE Tutto sommato è stata una riunione positiva. Il presidente della Regione Toscana, Enrico Rossi, fotografa così l'incontro che si è tenuto ieri a Roma, al Mise per fare il punto sull'attuazione del programma di rilancio dell'area di crisi industriale complessa di Piombino e sullo stato di avanzamento del piano industriale di JSW Steel Italy. Anche se le cose stanno procedendo più lentamente di ciò che vorremmo, ma nella direzione giusta, ha sottolineato Rossi. All'incontro erano stati convocati quattro ministeri (anche se quelli dei Trasporti, dell'Ambiente e per il Sud non hanno partecipato) e altri sette soggetti (tra i quali Terna, Rfi, Invitalia, Comune di Piombino e Autorità di Sistema portuale) oltre alla Regione Toscana. Dopo l'annuncio del breve rinvio (la consegna del documento da parte di JSW Steel Italy è attesa per la prossima settimana) della presentazione del Piano industriale, sul tavolo sono rimaste comunque questioni importanti a partire da quella della realizzazione delle infrastrutture viarie e della fornitura di energia elettrica e gas al nuovo porto. Se non vogliamo ha precisato il presidente Rossi su questo punto che i 250 milioni di investimento che la Regione ha dedicato alla realizzazione delle nuove banchine restino inutilizzati, è necessario fornire certezze sui tempi entro i quali potranno disporre degli allacciamenti ai servizi le 14 aziende che si sono dette disponibili ad insediare le loro attività nel nuovo porto di Piombino. Entro l'inizio di febbraio presenteranno i loro progetti con i quali si impegnano a mantenere a Piombino le loro attività per un minimo di dieci anni. Nel sollecitare un'accelerazione nella fornitura delle utilities, Rossi ha detto che occorre anche considerare le aree retrostanti alle banchine per realizzare un retroporto. A suo giudizio il Governo dovrebbe esporsi maggiormente e convocare un tavolo con tutti i soggetti che devono provvedere alla infrastrutturazione, perché sottoscrivano un Accordo di programma in cui si definiscano impegni precisi e tempi certi. Così come ha aggiunto Enrico Rossi chiedo ad Invitalia di utilizzare i circa 18 milioni di euro che ha a disposizione per offrire opportunità di finanziamenti alle imprese disponibili ad insediarsi a Piombino. Noi siamo disponibili ad integrarli con i fondi europei che la Regione gestisce. Se le bonifiche della falda idrica sono a buon punto, è invece necessario convocare una apposita riunione per definire compiutamente la questione dei cumuli di materiali che devono essere smaltiti. Su richiesta esplicita del presidente è emersa una novità per ciò che riguarda l'adeguamento del costo dell'energia. Secondo Giorgio Sorial, vice capo gabinetto del ministro, quando Jindal realizzerà il forno elettrico, avrà energia allo stesso costo delle altre imprese italiane e a prezzi perfettamente in linea con quelli europei: un bell'incentivo per JSW a dar pronto corso all'investimento più volte annunciato per la realizzazione del forno elettrico. E, da questo punto di vista, il presidente Rossi ha detto che nell'incontro avuto con lui prima di Natale ha ricevuto rassicurazioni dall'imprenditore indiano circa la sua volontà di insediarsi stabilmente a Piombino e di aggiungere ai circa 220 milioni di investimento già effettuati, altri 15-20 nei laminatoi e di procedere con il programma di sviluppo annunciato. Terminata la riunione al Mise, il presidente ha incontrato una delegazione sindacale per informarla sugli esiti della riunione positiva del mattino. Con loro ha sottolineato quindi la necessità di fare sistema. Dobbiamo far sì questo il suo auspicio di far emergere Piombino a livello nazionale, facendolo diventare un esempio



di decarbonizzazione della produzione di acciaio. Ho parlato anche con Ferrovie dello Stato che conferma i suoi impegni di acquisto e che presto bandirà una nuova gara per le rotaie, rispetto alla quale dovremmo seguire l'esempio di altri Paesi europei che nei bandi riservano fino all'80% delle commesse al produttore nazionale. Infine sarebbe importante avere l'attenzione del ministro Patuanelli, il cui interesse verso



## Messaggero Marittimo

Piombino, Isola d' Elba

---

quello che é comunque il secondo polo italiano dell'acciaio, darebbe una risposta alla grande disponibilità mostrata dai lavoratori nello sforzo per il rilancio di Piombino.

# Il Resto del Carlino (ed. Ancona)

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

## Il porto nel mirino delle bande

*Per il passaggio di stupefacenti e contrabbando*

Per quanto riguarda le mafie straniere la gestione delle piazze di spaccio di stupefacenti risulta appannaggio, attualmente, soprattutto dei gruppi di origine africana. Il porto di Ancona, secondo la Dia, risulta essere un punto di approdo per i carichi di stupefacenti provenienti dalle rotte turche e albanesi, ma anche per il contrabbando di tabacchi lavorati esteri. Nei primi sei mesi dell'anno nelle Marche sono stati 201 i soggetti segnalati per estorsione, 13 per danneggiamento seguito da incendio, 10 per usura, 25 per riciclaggio e 24 per omicidio doloso. Secondo la Dia un settore da monitorare perché particolarmente esposto a fenomeni di criminalità mafiosa potrebbe essere quello degli appalti pubblici legati alle attività di ricostruzione dei centri abitati colpiti dal sisma.



## Acque balneazione Pescara,tavolo tecnico

(ANSA) - PESCARA, 17 GEN - Si è insediato il Tavolo Tecnico istituito dalla Regione Abruzzo nell' ottobre 2019 per mettere a punto e monitorare le strategie di intervento per la migliore gestione delle acque di balneazione di Pescara. "Obiettivo sarà fungere da Cabina di regia per coordinare e verificare in modo puntuale gli interventi che verranno realizzati sul **sistema** Fiume Pescara-Portocanale-Costa pescarese per arrivare alla prossima estate con il **mare** pulito e balneabile dal 2020 in poi". Lo ha ufficializzato il presidente del Consiglio regionale d' Abruzzo Lorenzo Sospiri che ha presieduto l' insediamento del Gruppo di lavoro, coordinato dal dirigente del Servizio Opere Marittime e Acque Marine Franco Gerardini e che vede la presenza di Dipartimento Infrastrutture, Governo del Territorio e Politiche ambientali, Gestione e Qualità delle Acque, Gestione Rifiuti, **Autorità** di **Sistema Portuale** del **Mare Adriatico Centrale**, Capitaneria di Porto, ERSI, Aca, Arta, Comune di Pescara, Consorzio di Bonifica Centro e Provincia di Pescara.



## Ancona ora demolisce Silos Sai di darsena Marche

ANCONA Un percorso di cambiamento che nasce dalla parola trasformazione nel porto di Ancona. Sono appena cominciate le attività di preparazione per l'intervento di abbattimento dei 12 silos in concessione alla Sai SpA che si trovano alla darsena Marche. Una nuova veste per l'area che nasce dalla riflessione e dalle necessarie risposte al mercato che si sta profondamente modificando. Dopo l'intervento sui 34 silos in concessione alla Silos Granari della Sicilia Srl, che si è svolto fra marzo e giugno 2019, è previsto adesso lo smantellamento dei 12 silos della Sai come stabilito dal progetto di demolizione verificato e approvato da tutti gli enti competenti in sede di conferenza di servizi conclusa il 12 settembre 2019. Costruiti nel 1972, i silos hanno un'altezza di 48 metri, con un diametro di circa 9 metri. La demolizione dei silos avverrà con la tecnica dell'abbattimento meccanico controllato a partire dal 10 febbraio, salvo diverse esigenze di cantiere, per concludersi entro fine aprile. Il primo passo dell'intervento prevede la demolizione manuale e meccanica della torre di sbarco dei cereali. Proseguirà con la demolizione delle strutture metalliche minori e della vecchia palazzina degli uffici per procedere poi da febbraio con i 12 silos. L'ultimo smantellamento, sempre meccanico, interesserà la torre metallica. Nelle varie fasi della demolizione, che saranno monitorate dagli organi competenti anche per gli aspetti ambientali, non ci saranno modifiche sostanziali alla viabilità portuale della zona né al traffico marittimo. 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 mobile che erano sul tetto dei silos da parte delle stesse società di servizio telefonico. Il completamento della trasformazione di questa area libererà una banchina complessiva di circa 350 metri, con un retro banchina di 33 mila metri quadrati. Sull'utilizzo delle banchine 19, 20 e 21 della darsena Marche sono in corso valutazioni da parte dell'Autorità di Sistema Portuale e della Capitaneria di porto di Ancona che serviranno poi come base di discussione per un necessario e indispensabile confronto con tutte le istituzioni, le amministrazioni presenti in ambito portuale e gli operatori per una condivisione finale della destinazione d'uso delle banchine stesse. Un porto moderno e contemporaneo, orientato alla sostenibilità, che si evolve sulla base dei cambiamenti del mercato. È quello che pensiamo per Ancona e che cerchiamo di realizzare in sintonia con tutte le istituzioni di riferimento e gli operatori portuali dice Rodolfo Giampieri, presidente Autorità di Sistema Portuale -, un porto che punta sulla trasformazione per crescere ed evolvere, creare nuove opportunità di sviluppo per le imprese e soprattutto nuova occupazione.



## Porto, l' Eurocargo a Livorno: perso l' ennesimo traffico `

*La Grimaldi Lines lamentava carenza di spazi Luciani (Cpc): «La situazione è insostenibile»*

I PROBLEMI DELLO SCALO Il 2020 non è certo iniziato bene per il porto. Dopo i problemi interni che hanno portato i dipendenti dell' Authority a indire (dopo il rinvio del 15 gennaio) una giornata di sciopero per il 4 febbraio, a preoccupare è anche la notizia che l' Eurocargo Napoli della Grimaldi Lines che trasporta auto stia per salpare definitivamente verso Livorno. Una scelta, quella di lasciare lo scalo, pare dovuta alla mancanza di spazi lamentata dall' armatore più volte nei mesi passati. Da lunedì, quindi, l' Eurocargo Napoli dovrebbe iniziare a fare scalo a Livorno anziché a Civitavecchia. «Spero ancora che sia una boutade dice il presidente della Compagnia portuale Enrico Luciani perché veder andare via anche questo traffico sarebbe un dramma. Tra Cpc e Cilp si perderebbe circa un milione di fatturato e sarebbe a rischio il posto di oltre 20 lavoratori oggi impegnati nell' automotive. Se a ciò si aggiunge il problema delle nocciole provenienti da paesi extraeuropei e destinate alla Ferrero che vengono stoccate all' interporto, ma non possono sbarcare a Civitavecchia per la mancanza di un Punto di ispezione frontaliera (Pif, ndc), si ha l' idea della situazione che si sta vivendo. Manca una pianificazione conclude Luciani un' idea strategica di cosa si deve fare. Si continuano a perdere traffici e non si fa nulla per attrarne di nuovi. Sono stanco di lamentarmi, ma davvero il porto, che è lo scalo di Roma solo sulle brochure, sta toccando un punto di non ritorno». Lunedì i vertici della Cpc vedranno la segretaria generale dell' Adsp Roberta Macii per avere chiarimenti sul destino dell' Eurocargo e sulla situazione dello scalo. «Ma abbiamo già chiesto conclude Luciani anche un incontro col presidente Francesco di Majo perché la situazione non è più sostenibile». Cri.Ga. © RIPRODUZIONE RISERVATA.





## Istituzione ZIs al porto, Authority e Unindustria accelerano

SVILUPPO La Zona logistica semplificata (ZIs) per il porto di Civitavecchia potrebbe essere istituita già nella prossima estate. Almeno questo è l' auspicio e l' obiettivo sul quale stanno lavorando alacremente Unindustria e **Autorità** portuale. Nei mesi scorsi è stato istituito, come prevede la legge, dalla Regione Lazio un gruppo di lavoro coordinato dal presidente dell' Adsp. «Ci incontriamo regolarmente spiega il presidente dell' associazione degli industriali Stefano Cenci anche due volte al mese. Lo scopo è quello di predisporre entro marzo un Piano di sviluppo strategico da portare alla Pisana. La Regione a sua volta dovrà ottenere il via libera del ministero dello Sviluppo economico e deliberare la creazione della ZIs». La creazione di una Zona logistica speciale potrebbe essere, secondo istituzioni e associazioni del settore, l' unico strumento per favorire lo sviluppo economico e la creazione di occupazione, attraendo l' insediamento di nuove imprese. «Purtroppo, in base alla legge, Civitavecchia non può rientrare nelle Zes (zone economiche speciali, ndc) prosegue Cenci che prevedono agevolazioni doganali e fiscali riservate solo alle aree del sud Italia, compresi Abruzzo e Molise, individuate come ex obiettivo 1. Per questo nelle aree portuali delle Regioni non ex obiettivo 1, ossia quelle del CentroNord, come il Lazio, il legislatore ha previsto la possibilità di istituire le ZIs, costituenti una forma attenuata delle Zes in termini di benefici fruibili per le imprese, ma che hanno come comune denominatore la previsione di semplificazioni amministrative in grado di creare condizioni favorevoli allo sviluppo di nuovi investimenti grazie alla predisposizione di procedure semplificate e regimi procedimentali speciali». Proprio in questi giorni in alcuni ambienti portuali sta però crescendo la preoccupazione che una volta istituita, la nostra ZIs non possa competere con le più vantaggiose Zes che si stanno istituendo in scali più a sud come Napoli. Da qui il timore, anche alla luce della contrazioni di merci che sta vivendo lo scalo, che gli armatori possano decidere di spostare i propri traffici in porti con maggiori agevolazioni e sgravi fiscali. Preoccupazione che per i più pessimisti potrebbe a lungo termine interessare anche un settore florido come quello delle crociere. Tanto più considerata la vicinanza di Napoli a Roma e i collegamenti ferroviari che consentirebbero ai crocieristi di raggiungere la Capitale in un' ora, lo stesso tempo che impiegano da Civitavecchia. «Per questo da tempo conclude Cenci come Unindustria stiamo lavorando a una soluzione che ci consenta, nei parametri di legge, di diminuire le differenze tra Zes e ZIs. Si tratta di un Accordo di programma con Regione e Mise. Un accordo che ci consentirà, anche se non potremo mai avere agevolazioni fiscali riservate solo alle Zes, di poter accedere però a fondi speciali e contributi europei, in grado di invogliare imprese e armatori a scegliere Civitavecchia». Cristina Gazzellini © RIPRODUZIONE RISERVATA.



## Nuovo sito per l'AdSp mar Tirreno centro settentrionale

di Majo: 'Garantire la maggior trasparenza possibile agli utenti'

Giulia Sarti

CIVITAVECCHIA Dopo un attento restyling grafico e una profonda riorganizzazione dei contenuti, è online il nuovo sito istituzionale dell'Autorità di Sistema portuale del mar Tirreno centro settentrionale. La pagina web, visibile da alcuni giorni a questo link, contiene importanti novità rappresentate dallo sviluppo dell'area pubblica con l'obiettivo di assicurare all'utenza modalità di navigazione e fruizione sempre più immediate. Il nuovo sito web, insieme luogo istituzionale e ambiente comune ad una rete che si vuole rendere sempre più interconnessa, è stato realizzato per garantire la maggior trasparenza possibile agli utenti, spiega il presidente dell'AdSp, Francesco Maria di Majo. Lo stile comunicativo è finalizzato a coniugare questi due aspetti e si traduce, quindi, in un linguaggio preciso ma non burocratico, amichevole senza essere colloquiale. Da un punto di vista tecnico il nuovo sito presenta un'interfaccia più moderna, fruibile da tutti i dispositivi elettronici (pc, tablet, cellulari), ed è pienamente conforme alle linee guida di design per i servizi web della Pubblica Amministrazione, precisa. Elemento di novità rispetto alla versione precedente, che va a completare il restyling generale, è rappresentato dall'attivazione dei canali social (Facebook ed Instagram) raggiungibili anche attraverso il sito istituzionale, conclude di Majo. Particolare attenzione è stata riservata alla creatività, alla comunicazione, all'usabilità e all'accessibilità, al fine di veicolare e rafforzare l'identità del servizio, supportare gli utenti nella fruizione delle informazioni, accrescere la percezione dei valori del servizio, favorire la comunicazione destinata ai diversi target. Anche la presenza del Network laziale sui canali social, con la loro immediatezza e capacità di coinvolgimento, rappresenta un elemento significativo per incrementare la visibilità e il brand awareness dell'AdSp in un'ottica di comunicazione integrata. Il sito arriva come completamento di una fase di reingegnerizzazione dei portali web dell'Autorità di Sistema portuale che ha realizzato il rinnovamento anche del portale Trasparenza e Albo Pretorio. Si è conclusa, pertanto, la fase che ha fatto sì che i portali di interazione con l'utenza fossero tutti a norma.



## Porto: in attesa dell' elettrificazione in banchina, i napoletani continuano a respirare veleni

*Mentre si aspetta la promessa svolta verde, i dati dell' Arpac per il capoluogo campano sono allarmanti.*

Per fortuna, nei prossimi giorni sono previste piogge sulla Campania e Napoli. E non si tratta solo dei problemi ai raccolti, ma anche di un antidoto naturale al ristagno degli agenti inquinanti prodotti dal traffico delle auto e dai riscaldamenti. Ma nel capoluogo campano a contribuire maggiormente ai veleni che finiscono nei polmoni dei cittadini, ci pensano anche, di certo non poco, il porto e lo scalo di Capodichino. Nel primo caso, mentre si attende l' elettrificazione delle banchine, con la quale navi e traghetti attraccati potrebbero spegnere i motori, al momento accesi 24 ore su 24. I dati registrati dalle centraline di monitoraggio dell' Arpac , di certo, non fanno ben sperare. Solo due giorni fa, a Napoli, ben 5 delle 7 apparecchiature hanno oltrepassato la soglia di 50 microgrammi di polveri sottili per metro cubo di aria. Un limite che non andrebbe superato per legge. E si tratta solo della punta dell' iceberg, se i numeri vengono confrontati con quelli da inizio mese. Con via Argine che ottiene il per nulla invidiabile primato (98 microgrammi). Secondo il presidente dell' **Autorità Portuale**, Pietro Spirito , il ritardo nell' elettrificazione delle banchine dipenderebbe da "un protocollo di intesa tra Caremar, Enel" e la stessa **Autorità**, che "prevede la costruzione con 80mila euro di una cabina elettrica sul molo di Porta di Massa per alimentare i traghetti che restano in porto la notte". Purtroppo "il progetto è bloccato perché il concessionario del molo, Terminal Traghetti Napoli, non ha permesso il subentro in sub concessione alla Caremar, che è il soggetto che dovrebbe realizzare l' investimento" , con un eco bonus sotto forma di riduzione del canone per l' attracco. E' stata, infatti, posta "la condizione che fossero loro a vendere l' energia, il che non è possibile in un mercato regolato" . Il progetto "prevede anche l' elettrificazione dei moli di sosta dei traghetti a Capri e Ischia". Fuori dal progetto le navi da crociera e quelle sulla rotta Napoli-Sicilia e Napoli-Sardegna. Questo perché, come spiega Spirito "l' impiego di energia elettrica sulle navi non è sostenibile con la tariffa diurna. Servirebbe un incentivo da parte del soggetto che vende l' elettricità".

The screenshot shows the Stylo24 website interface. At the top, the logo 'STYLO24' is prominent, with the tagline 'GIORNALE D'INCHIESTA - QUOTIDIANO DI NAPOLI'. Below the logo is a navigation menu with categories: HOME, ATTUALITÀ, CRONACA, ECONOMIA, INCHIESTE, POLITICA, SOCIETÀ, SPORT. The main article title is 'Porto: in attesa dell' elettrificazione in banchina, i napoletani continuano a respirare veleni'. Below the title is a sub-headline: 'Mentre si aspetta la promessa svolta verde, i dati dell' Arpac per il capoluogo campano sono allarmanti.' The article text is partially visible, starting with 'Per fortuna, nei prossimi giorni sono previste piogge sulla Campania e Napoli. E non si tratta solo dei problemi ai raccolti, ma anche di un antidoto naturale al ristagno degli agenti inquinanti prodotti dal traffico delle auto e dai riscaldamenti. Ma nel capoluogo campano a contribuire maggiormente ai veleni che finiscono nei polmoni dei cittadini, ci pensano anche, di certo non poco, il porto e lo scalo di Capodichino.' There is a large image of a port area with ships and a smaller image of a car. Social media sharing icons for Facebook, Twitter, and WhatsApp are visible. The text 'Una situazione preoccupante.' is also present.

## Così a Napoli l' Hub Tecnologica Campania

NAPOLI In piena sinergia con il Ministero dell'Ambiente, Ispra, il commissario straordinario per la Bonifica delle Discariche Abusive, e con la partecipazione di tutti i principali player pubblici e privati, nasce la Hub Tecnologica Campania, con le finalità di promuovere il valore del risanamento del territorio e del recupero ambientale in Campania, dalla terra alla costa. Ne informa RemTech Expo 2020, che sta allargando il proprio impegno con molte iniziative. La Hub Tecnologica prevede, come abbiamo già riferito di recente, l'organizzazione di un evento strategico presso EnergyMed a Napoli dal 26 al 28 Marzo con l'esposizione dei migliori prodotti e servizi, conferenze tecniche e scientifiche, momenti di confronto tra i massimi esperti, incontri con i cittadini e con le scuole di Giugliano e una site visit direttamente sulla terra dei fuochi. La Hub Tecnologica Campania rappresenta un vero e proprio polo di eccellenza che vede, tra le altre, la possibilità di individuare aree pilota per l'applicazione delle tecnologie innovative già disponibili sul mercato e la sperimentazione di nuove tecnologie in fase di validazione. Il programma preliminare vede, nella giornata di giovedì 26 Marzo, la Conferenza Nazionale Hub Tecnologica Campania: bonifica dei siti contaminati, innovazione tecnologica, confronto permanente pubblico-privato mentre venerdì 27 Marzo sarà la volta dell'evento sui il contributo dell'innovazione scientifica ed amministrativa verso la riforma del settore delle bonifiche: tecnologie, innovazione, ricerca scientifica e ricerca applicata, il biorimedia fitoassistito. Per sabato 28 Marzo è invece in agenda un ricco ed articolato programma di incontri e conferenze con gli studenti delle scuole e con i cittadini di Giugliano e una site visit sul campo della terra dei fuochi. L'occasione sarà propizia anche per illustrare gli importanti approcci metodologici vincenti, implementati in ambito nazionale ed internazionale tra cui il Modello Taranto sviluppato dal commissario straordinario per gli interventi urgenti di bonifica, ambientalizzazione e riqualificazione di 2 Taranto e le strategie per il superamento delle infrazioni comunitarie sviluppato dal commissario straordinario per la Bonifica delle Discariche Abusive, oltre ad eccellenze tecnologiche per la caratterizzazione e le bonifiche realizzate in ambito nazionale ed internazionale. Tra gli obiettivi importanti, è prevista la condivisione della prima Carta di Napoli sulle bonifiche dei siti contaminati. Sino al 31 Gennaio è possibile inviare le proprie candidature per la partecipazione alle fasi congressuali mediante apposito Call for Abstract (LINK) che si articolerà in tre sessioni, con relazioni ad invito, contributi selezionati, e un nuovo poster contest: I. Caratterizzazione siti inquinati; II. Tecnologie di bonifica di siti inquinati (acque e suoli), III. Legislazione ambientale nel settore delle bonifiche, verso la definizione del DL #risanamambiente. I contributi scientifici dovranno essere inviati via email all'indirizzo [hubcampania2020@remtechexpo.com](mailto:hubcampania2020@remtechexpo.com), indicando la sessione di preferenza. La notifica di accettazione, dopo valutazione del Comitato Scientifico coordinato dal professor Vito Felice Uricchio del Consiglio Nazionale delle Ricerche, avverrà entro il 10 febbraio 2020.



# La Gazzetta del Mezzogiorno

Bari

IL CASO LA NAVE PIENA DI GRANO CANADESE HA DOVUTO ATTENDERE IN RADA PER OTTO GIORNI. PENALI PESANTI PER GLI ACQUIRENTI

## Porto pieno come un uovo l'attracco è un miraggio

*Confindustria e Autorità portuale: prioritari i dragaggi e Marisabella*

Un nave con parecchie tonnellate di grano proveniente dal Canada ha dovuto attendere otto giorni in rada prima di poter sbarcare il prezioso carico. Infatti, il porto di Bari tra navi portacontainer, traghetti e navi da crociera, aveva tutti i moli impegnati. L' allarme del presidente di Confindustria, Sergio Fontana: urge un' accelerazione sulle infrastrutture.



ECONOMIA IN AFFANNO

**Nave merci bloccata in rada «Subito i lavori nel porto»**

*E l'azienda in attesa del carico ha dovuto pure pagare la penale all'armatore*

Otto giorni ferma in rada. La grande nave merci, fuori dal porto barese, in attesa del via libera all'attracco. Trasporta grano, e ben sappiamo che la Puglia concentra il 70% della produzione dei molini italiani e che questi importano via mare circa il 30% di grano, a causa dell'insufficiente produzione locale. Il nostro triangolo d'oro è tra Rutigliano, Altamura e Corato: in questo piccolo, grande distretto il carico sulla nave ferma in rada - perché i moli dove un'imbarcazione del genere può attraccare sono tutti occupati - è atteso come la manna. Tra l'altro, l'azienda in attesa di quel grano deve anche pagare una penale di 10mila dollari al giorno all'armatore. Una beffa. Un paradosso. E un danno economico. La nave M/V SBI- Athena è arrivata a Bari l'8 gennaio scorso ed ha potuto scaricare soltanto il 16 gennaio. Su tutte le furie il presidente di Confindustria Bari Bat, Sergio Fontana. Preoccupato, oltretutto, per i danni all'immagine: vuoi vedere che alla fine qualcuno decide di abbandonare Bari per i porti di Gioia Tauro e Salerno? «Ma sia chiaro - spiega Fontana - il problema non è l'attuale gestione del porto di Bari che, anzi, ha in percentuale la performance migliore di tutto l'Adriatico». Qual è il problema allora?

Storie tutte italiane. La prima volta che qualcuno parlò di lavori possibili alla colmata di Marisabella, proprio per implementare le potenzialità dello scalo merci, era il secolo scorso. «Sì, io ricordo il 1994, mi ero laureato da due anni...» ironizza Fontana. Perché - questo è il nodo - per evitare nel futuro che le navi restino ferme in rada e gli imprenditori paghino penali - bisogna risolvere immediatamente due problemi: riorganizzare Marisabella e dragare i fondali. Facile a dirsi... I lavori a Marisabella, difatti, superata una lunga fase di sospensione, sono ripresi nel 2018. E non a caso il presidente di Confindustria chiama in causa direttamente il Provveditorato per le Opere Pubbliche: «Le procedure per i lavori nel porto devono procedere spedite. Non si può perdere altro tempo». Nel 2019 il flusso di merci nello scalo barese è aumentato del 11 %, una cifra record rispetto agli altri porti dell'Adriatico. Il traffico merci è passato da 5.489.085 tonnellate del 2018 a 6.064.544 tonnellate del 2019. Una crescita, ostacolata ogni giorno da pesanti difficoltà, dovute al numero insufficiente delle banchine disponibili. A causa della mancanza di banchine, infatti, le navi con merci solide rinfuse che giungono a Bari sono spesso costrette a lunghe attese in rada oppure vengono dirottate sugli scali di Monopoli o Barletta. «Lo scalo marittimo barese sta facendo registrare ottimi risultati, e di questo va dato atto all'**Autorità Portuale** e al suo presidente Patroni Griffi - aggiunge il presidente di Confindustria Bari Bat ma disservizi come quello di una nave che arriva l'8 gennaio e riparte il 16 rischiano di non rendere appetibile non solo il nostro porto ma il nostro territorio nella sua complessità. Io chiedo solo tempi certi e rapidi per questi lavori indispensabili». Sergio Fontana alza il tiro. L'appello è al Provveditorato per le Opere pubbliche ma anche alla Regione. Il tema non è solo economico ma politico. E con le elezioni imminenti per il governo regionale, le grandi opere da realizzare nel porto cittadino diventano un terreno di dialogo possibile. Ma anche di scontro. «Non credo sia un argomento di centrodestra o di centrosinistra: stiamo parlando di una questione fondamentale per l'economia locale», chiarisce Fontana.





## La Gazzetta del Mezzogiorno

Bari

---

Il porto di Bari, dopo stagioni travagliate, è ora in piena espansione. Crescono le merci, vola il turismo. Certo, infrastrutture e servizi rischiano di scoprirsi inadeguati alla crescita complessiva. Lo scalo oggi è pieno come un uovo perché il volume dei traffici cresce ma la struttura portuale nella sua interezza rimane sostanzialmente invariata. I lavori di potenziamento, insomma sono urgenti e necessari. Il grido del presidente degli industriali non può cadere nel vuoto e la burocrazia non può essere la solita egemonica palude.



IL COLLEGAMENTO UN' ALTRA OPERA STRATEGICA CHE CONNETTE DIRETTAMENTE AREA PORTUALE, ZONA INDUSTRIALE E AUTOSTRADA. INTERVENTO DA 217 MILIONI.

## Tutti in attesa della strada «camionale» vie cittadine liberate da tir e mezzi pesanti

Numeri in crescita ormai da anni nonostante l' adeguamento delle infrastrutture faccia registrare un costante ritardo soprattutto in termini di collegamenti, a partire dal progetto della cosiddetta «camionale», la connessione diretta tra l' area portuale e l' autostrada «A14». È la storia del **porto** cittadino, ma anche di altre realtà, alla cui crescita esponenziale iniziata nel terzo millennio non corrisponde una tempestiva azione di adeguamento e ammodernamento degli strumenti a supporto dello sviluppo. Ecco quindi la necessità di una netta accelerazione per il collegamento tra **porto** e autostrada, capace di trasformare lo scalo barese in una delle principali basi marittime del Mediterraneo. Il progetto della camionale è destinato a liberare una volta per tutte la città dai mezzi pesanti, ma al momento necessita di sbloccarsi burocraticamente, anche nell' ottica dell' imminente creazione della Zes, la Zona economica speciale, che andrà a interessare l' area in grado di rappresentare il cordone ombelicale tra **porto** e retro **-porto**. Così, se da un lato il traffico dei tir potrà essere canalizzato senza affogare più la città, dall' altro le industrie locali potranno imbarcare le loro merci dalle banchine del capoluogo invece di arrivare a Salerno o Napoli. Infatti, l' atteso raccordo offrirà la possibilità di delocalizzare i servizi retro portuali e di creare un nodo di collegamento con interporto, autostrada e aeroporto. funzionali. IL PROGETTO -

Il progetto - presentato circa due anni fa al ministero delle Infrastrutture e trasporti - prevede la realizzazione di una strada lunga 10,5 chilometri, che collegherà il nuovo casello autostradale, ubicato nel territorio del Comune di Bitonto (tra le uscite Bitonto e Bari Nord), direttamente col **porto**, passando attraverso la zona Asi, condivisa tra i Comuni di Bari e Modugno. La pianificazione definitiva dell' intervento è costata 3 milioni e coinvolge Comune, Anas, **Porto** ed Eni. ASSE LOGISTICO - La camionale dovrebbe rivelarsi un prezioso asse logistico tra l' autostrada e l' ansa di Marisabella, la cui area portuale verrà liberata dai mezzi pesanti in virtù della realizzazione di un maxi -parcheggio per mezzi pesanti ubicato all' inizio della nuova arteria, mentre in zona Asi sarà possibile creare anche servizi retro -portuali. In particolare, la «Strada porta del Levante», per metà sfrutterà la viabilità già esistente, mentre l' altra metà sarà nuova. Il primo tratto sarà quindi fruibile a tutti gli automezzi, il secondo, il vero e proprio asse di penetrazione diretto verso il **porto**, sarà invece utilizzato solo dai mezzi pesanti, liberando via Napoli, viale di Maratona e tutte le zone limitrofe allo Stadio della Vittoria dal quotidiano carico inquinante di centinaia di camion. PERCORSO - La strada uscendo da Marisabella (Varco della Vittoria e Varco di via Caracciolo) sfrutta due rotatorie, sviluppandosi «in trincea» e in galleria in modo da superare il lungomare Vittorio Veneto, via Napoli ed il fascio ferroviario di Bari Parco Nord. Quindi, prosegue verso la zona Asi, sottopassando i binari Ferrotramviaria e della linea nazionale, fino all' intersezione a raso (grazie a una rotatoria) con viale Europa e con l' attraversamento dei suoli ex Enel ed ex Stanic sino (individuati quali possibili parcheggi e aree servizi retro -portuali) ad incrociare la tangenziale (Statale 16), dopo aver percorso un viadotto sul Canale Lamasinata e una rotatoria. La striscia d' asfalto a quattro corsie attraverserà quindi la esistente viabilità dell' area industriale con via De Blasio e via delle Magnolie per raccor





# La Gazzetta del Mezzogiorno

Bari

---

darsi infine con l' autostrada. [n. perch.]

L' AUTORITÀ PORTUALE «SPIACE PER IL CONTRATTEMPO, MA È FRUTTO DI UNA STRUTTURA CHE FUNZIONA. IN QUESTI GIORNI ABBIAMO AVUTO TRE GRANDI NAVI DA CONTAINER, OLTRE A TRAGHETTI E NAVI DA CROCIERA»

## Dragaggi e Marisabella, Patroni Griffi accelera

*Il presidente sulla nave Athena: scalo pieno come un uovo, andava verificato il programma degli accosti FONDALI DA ADEGUARE TENDENZA «Recupereremo due banchine ma la soluzione resta ultimare la colmata» «All' aumento dei traffici deve corrispondere la crescita delle infrastrutture»*

«Mi spiace per quanto accaduto ma è anche frutto della mancata verifica del programma degli accosti ai moli. E spesso il porto è pieno come un uovo», spiega il presidente dell' **Autorità portuale** Ugo Patroni Griffi. «Anche perché non tutti i traffici hanno la medesima priorità né le stesse esigenze. È chiaro che per una nave con un trasporto del genere serve una banchina specifica dotata di gru, tramoggi e altre attrezzature necessarie al carico e allo scarico», aggiunge. Insomma, la vicenda della nave Athena, «rin fusiera» da 22mila tonnellate carica di grano canadese, rimasta al largo del capoluogo per una settimana prima di ricevere il via libera all' attracco, stupisce il presidente ma per la disorganizzazione altrui. «Mi spiace per quanto accaduto, ma si tratta di un fatto fisiologico di un porto che lavora a pieno regime. È chiaro che se la movimentazione del porto cresce in tutto il Mar Adriatico, anche le infrastrutture devono crescere di conseguenza, altrimenti ci possono essere questi contrattempi», afferma Patroni Griffi, che però preferisce vedere il bicchiere mezzo pieno. «Certo è un contrattempo, ma è frutto di una struttura che funziona, per assurdo troppo e bene aggiunge-. La nave è rimasta al largo

perché i moli sono tutti impegnati, certo non per dispetto. D' altronde in questi giorni abbiamo avuto in porto tre grandi navi da container, due "rinfusiere" da 50mila tonnellate e la più grande nave porta container del mondo, oltre ai traghetti e alle navi da crociera», aggiunge con un pizzico di orgoglio. Il problema principale, come detto, resta la vicenda dei dragaggi, in modo da consentire l' at tracco di più navi dal pescaggio maggiore. «Siamo sbloccando la situazione - dice ancora Patroni-Griffi -, dopo decine di autorizzazioni e conferenze di servizio fatte con Regione, Arpa e Comune di Bari, a breve saremo pronti ad effettuare i dragaggi, un lavoro che non si fa da almeno trent' anni. Terminati i lavori, quello del capoluogo sarà il secondo porto dell' Adriatico dopo Trieste, con la maggiore disponibilità per le navi di grande portata. Avremmo infatti a disposizione fondali che superano i 13 metri di profondità». Oltre alla necessità dei dragaggi, il presidente di Confindustria Bari -Bat, Fontana, sollecita affinché il Provveditorato alle Opere pubbliche possa sbloccare una volta per tutte i lavori per il completamento dell' Ansa di Marisabella, fermi ormai al palo da oltre 15 anni. «Il presidente Fontana sollecita tali lavori ed ha ragione, perché si tratta di un passaggio necessario per stare al passo con la crescita continua del porto», prosegue il presidente dell' **Autorità portuale**. Proprio in tema di trend positivo, eloquenti sono i numeri dello scalo barese, che per il 2019 fanno registrare un lusinghiero + 11% complessivo sulle movimentazioni effettuate, «tanto che Bari sta addirittura per superare il volume di traffico del porto di Brindisi, che ha sempre avuto la leadership regionale in materia». «Una crescita esponenziale frutto anche della sinergia dell' **Autorità portuale** con il sindaco di Bari, Antonio Decaro e con il presidente della Regione, Michele Emiliano», sottolinea ancora. Il presidente lo ribadisce più volte. «Quanto accaduto non è una cattiva notizia, anche perché dopo decenni di inattività abbiamo messo tante opere pubbliche in cantiere proprio nell' ottica di adeguare le strutture portuali alla crescita dei





## La Gazzetta del Mezzogiorno

Bari

---

traffici, da noi stessi alimentata - dice ancora-. Alcune opere sono già state fatte, altre le stiamo facendo, altre verranno avviate proprio come i dragaggi. Certo è che bisogna correre». Un commento a parte lo merita la vicenda di Marisabella, con la sua colmata il cui completamento è stato più volte bloccato, anche se adesso, come ricorda Patroni-Griffi «il Provveditorato alle Opere pubbliche sta cercando di recuperare il tempo perduto». Infatti, con i dragaggi verranno recuperate due banchine ma la soluzione di parte del sovraffollamento del porto sarà Marisa bella. «Sia il nuovo provveditore Giuseppe D' Addato sia l' ingegnere Roberto Scaravaglione, responsabile dei lavori di Marisabella, stanno facendo un ottimo lavoro. Magari lo Stato potrebbe mettere un premio per un' eventuale accelerazione del cantiere» chiude il presidente Patroni-Griffi.

### I dati 2019 a confronto col 2018 Merci, crociere e container col segno+ l' ascesa continua del porto barese

**Porto** di **Bari** promosso anche dai numeri come rivelano i dati relativi al 2019 (raffrontati con l' anno precedente). Oltre 6 milioni di tonnellate di merci movimentate rivelano la rassicurante crescita pari quasi all' 11%, mentre il ramo crociere con circa 102 passeggeri in più rispetto al 2018 (674mila a 572mila) fa registrare un lusinghiero +18%, a testimonianza ulteriore dell' ascesa del settore nel **porto** del capoluogo. Tocca addirittura quota +21% il numero dei container che hanno toccato i moli del capoluogo lo scorso anno, con ben oltre 14mila unità in più (in Teu, «twenty -foot equivalent unit» - circa 38 metri cubi d' ingombro totale - la misura standard di volume nel trasporto dei container), passando da 68mila a circa 83mila da un anno all' altro. Infine, incremento del +5% anche per il traffico Ro -Ro («roll in roll off», traghetti per il solo trasporto di merci caricate su ruote come automobili, autocarri oppure vagoni ferroviari) con quasi 8mila unità in più (da 158mila a 166mila).



**Dragaggi e Marisabella, Patroni Griffi accelera**  
Il presidente sulla nave Athena: scalo pieno come un uovo, andava verificato il programma degli accessi

**UNA SPERANZA**  
Il presidente della compagnia di navigazione Dragaggi, Antonio Patroni Griffi, è stato visto sulla nave Athena, lo scalo pieno come un uovo, andava verificato il programma degli accessi.

**FORNITURA ADEGUATA**  
La compagnia di navigazione Dragaggi ha fornito una fornitura adeguata di servizi per i clienti.

**TENDENZA**  
La compagnia di navigazione Dragaggi ha una tendenza positiva.

**SFIDA D'ACCIAIO**

- Trasportate per tutto il mondo e oltre per anni
- Tutti i tipi di acciai
- Acciaio per automobili, navi e aerei
- Acciaio per ponti e tralicci
- Acciaio per macchinari e utensili

**IL FUTURO DI BARI IN GIOCO**

IL FUTURO DI BARI IN GIOCO. IL FUTURO DI BARI IN GIOCO. IL FUTURO DI BARI IN GIOCO.

**SONO IN ACCIAIO. METALLO CHE SI RICICLA AL 100% E ALL'INFINITO**

**METALLI NEL CARSONETTO GIALLO PLASTICA E METALLI!**

## Zes, i tempi si allungano Si punta al taglio dell' Irap

*Al vaglio la cancellazione totale dell' imposta L' obiettivo è convincere i nuovi investitori Tardano ad arrivare le nomine del governo per rendere esecutiva la Zona adriatica*

ORONZO MARTUCCI

Oronzo MARTUCCI Il futuro delle Zone economiche speciali, considerate al momento della loro istituzione (nell' agosto 2017) uno strumento fondamentale per il rilancio dei porti del Sud e delle attività produttive collegate, continua a risultare incerto. E i ritardi si accumulano. Per dare piena operatività alle Zes tra gli altri interventi sono necessarie l' emissione di un decreto del presidente del Consiglio dei ministri e la nomina di rappresentanti del governo (un rappresentante della Presidenza del Consiglio dei ministri e uno del ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti). I due rappresentanti del governo devono entrare a far parte del Comitato di indirizzo (l' organo di gestione per ogni Zes) insieme al presidente dell' Autorità di sistema portuale di riferimento (che assume il compito di coordinatore), e ai rappresentanti delle Regioni. Il Comitato di indirizzo della Zes interregionale jonica (Puglia, Basilicata) si è insediato alla fine del mese di novembre 2019 ed è composto da: Sergio Prete, presidente dell' Autorità di Sistema Portuale del Mar Ionio; Cosimo Borraccino, assessore allo Sviluppo economico della Regione Puglia; Francesco Cupparo, assessore alle Attività produttive della Regione Basilicata; Antonio Mattia, rappresentante della Presidenza del Consiglio dei Ministri; Roberto Scaravaglione, rappresentante del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. Il Comitato di indirizzo della Zes interregionale adriatica Puglia Molise, che fa riferimento all' Autorità di sistema portuale dell' Adriatico meridionale (con i porti di Bari, Brindisi, Manfredonia, Barletta e Monopoli e le aree produttive collegate delle province di Foggia, Bari, Brindisi e Lecce) non può insediarsi a causa della mancanza delle nomine governative sollecitate all' inizio dello scorso dicembre dal presidente dell' Autorità portuale Ugo Patroni Griffi. Patroni Griffi, che è stato nominato responsabile per le attività delle Zes e delle Zone logistiche semplificate da **Assoport**, aveva anche immaginato che il governo potesse decidere di nominare per la Zes adriatica gli stessi componenti della Zes jonica, per poter dare omogeneità e coerenza nelle decisioni affidate al Comitato di indirizzo sull' intero territorio regionale, visto che la Puglia si ritrova ad avere due zone economiche speciali. La Puglia ha deciso subito di nominare Borraccino. Anche il Molise ha deciso: il suo rappresentante sarà il presidente Donato Toma, il quale ha il ruolo di coordinatore delle Regioni nel rapporto con il governo sulle Zes. Ma il governo tace. Toma nei giorni scorsi ha scritto a Ugo Patroni Griffi sottolineando che la Regione Molise sta lavorando a una proposta di legge in parallelo con la Regione Puglia che prevede la riduzione dell' Irap, l' Imposta regionale sulle attività produttive e un nuovo pacchetto di semplificazione come ulteriori incentivi da proporre agli investitori interessati a nuove iniziative nelle aree Zes. Proprio Patroni Griffi ha lavorato a un documento e a un articolato legislativo che intanto preveda nel caso della Puglia il taglio della quota Irap dello 0,92 per cento introdotta con una legge regionale di fine 2015. Ma l' obiettivo è quello di arrivare alla cancellazione totale dell' Irap (ora al 4,82 per cento sul valore della produzione netta effettuata sul territorio regionale dalle imprese) per avere uno strumento davvero attrattivo e capace di convincere i nuovi investitori a scegliere le Zes pugliesi. Gli argomenti relativi alla riduzione o alla cancellazione dell' Irap insieme a ulteriori contributi per accompagnare il percorso di semplificazione delle procedure burocratiche dei nuovi investimenti sono stati discussi nel corso di una riunione della Cabina di regia







## Quotidiano di Puglia

Bari

---

scorso dal ministro per il Sud Giuseppe Provenzano. Sono passati circa 2 mesi da quella riunione nella quale è stata sottolineata anche l' esigenza di prevedere per ogni Zes almeno una zona doganale interclusa, ma non risulta che da allora siano emerse novità concrete. Dunque si sommano ritardi a ritardi nonostante le Zes siano state previste con un decreto convertito in legge nell' agosto 2017, cioè trenta mesi fa, che ha per titolo Disposizioni urgenti per la crescita economica nel Mezzogiorno. © RIPRODUZIONE RISERVATA.

LA SFIDA SASSO: COSTRUIRE UN FUTURO NUOVO

«Bene la proroga dell' Agenzia che ha in carico i 500 ex Tct»

Due segnali significativi per il porto di Taranto. Secondo il segretario della Uil Trasporti, Carmelo Sasso, «La candidatura da parte di un importante operatore internazionale come Global Ports a gestire i servizi a terra per il traffico croceristico e la decisione del Governo di prevedere 11 milioni, con un emendamento al decreto Milleproroghe, per prorogare l' Agenzia per i lavoratori portuali di Taranto, sono due buone notizie, due segnali significativi, che confermano come in questi anni sindacati dei lavoratori e **Autorità di sistema** portuale di Taranto abbiano intrapreso la direzione giusta». «Abbiamo sempre insistito sul fatto che chiusa da anni la parentesi di Evergreen e Taranto container terminal al molo polisettoriale, bisognava costruire per il porto un futuro nuovo mettendo finalmente a frutto il potenziale infrastrutturale di cui dispone, la sua collocazione geografica, il fatto di essere riferimento di una Zona economica speciale», rileva Sasso. «Adesso questo progetto comincia a vedere la luce e i diversi tasselli stanno andando al loro posto. La candidatura di Global Ports, già presente in una serie di porti importanti e che a Taranto punta anche a gestire il centro servizi Falanto, dimostra che l' aver investito nel traffico delle crociere è una scelta valida è destinata a crescere. I dati del 2020 e 2021 indicano un aumento sia delle navi che dei passeggeri - rileva ancora Sasso - e l' arrivo dal 2021 di navi come Celebrity, per la prima volta in Puglia, va in questa direzione». Per il segretario Uil trasporti, infine, la proroga dell' Agenzia portuale, «che da mesi avevamo sollecitato al Governo, permette sia di proteggere socialmente i circa 500 lavoratori ex Taranto container terminal in attesa di reimpiego, sia di accompagnare il prossimo avvio del gruppo turco di Yilport che, ottenuta la concessione della banchina del polisettoriale, ora è al lavoro per far partire le attività probabilmente ad aprile come ci ha annunciato.



Demarauto Gruppo De Mariani  
Nuova Concessionaria e Service Volkswagen a Brindisi - Via Pertusillo 10 - Tel. 0831.548218

## Fallimento della Cbs Nominato il curatore

È stato ufficialmente dichiarato dal Tribunale di Brindisi il fallimento della Cbs Cantieri di Brindisi con un debito di 30mila euro. Creditori gli ex lavoratori e l'Asdp Mam. Contestualmente, la Guardia di Finanza ha accertato che la società ha un'esposizione debitoria con l'Agenzia delle Entrate Riscossione, Inps e Comune di Brindisi, di circa mezzo milione di euro. Il fallimento è stato dichiarato martedì, 14 gennaio. Promotori delle istanze, presentate nell'aprile e nel novembre dello scorso anno, sono stati gli ex dipendenti. La società, da canto suo, ha contestato il credito con l'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale e ha chiesto un rinvio per regolarizzare la situazione debitoria. Ma ex lavoratori e Adsp Mam hanno continuato a chiedere la dichiarazione del fallimento, arrivata tre giorni fa. L'adunanza dei creditori, adesso, è attesa per il 9 aprile alle 9 e 30. Intanto, per il Cantiere è stato nominato curatore l'avvocato Mario Maci. Sul lato operativo e occupazione, invece, il Consiglio di Stato due mesi fa ha respinto la richiesta delle Società Cbs e Damarin di sospensione dell'ordine di sgombero adottato dall'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale, dopo che le aziende, dichiarate decadute per inadempimento dalle concessioni demaniali marittime che occupavano presso il porto di Brindisi per morosità, avevano fatto appello al Tar. Il via libera del Supremo giudice amministrativo è stato assunto come atto di tutela non solo degli interessi di carattere patrimoniale ed erariale (per la mancata riscossione dei canoni) ma anche, e soprattutto, dell'interesse pubblico delle aree demaniali che comportavano un gravissimo pregiudizio per i livelli occupazionali. Cbs e Damarin, infatti, erano state dichiarate decadute per inadempimento dalle concessioni di cui erano titolari a causa del mancato pagamento dei canoni di concessione e per altre inadempienze. Ma i vari appelli dalla società avevano di fatto congelato le attività lavorative seppur la legittimità dei provvedimenti di decadenza era stata confermata dal Tar Puglia, già nel 2017 con due sentenze. Poi a ottobre del 2019 l'ultimo atto che ha messo fine all'era Cbs Damarin nei cantieri nautici brindisini con la decisione del Consiglio di Stato che ha respinto la richiesta di sospensione sgombero. Della vertenza era stato investito, su richiesta della Fiom Cgil Brindisi, il Comitato per il Monitoraggio del Sistema economico produttivo e delle Aree di crisi, istituito presso la Presidenza della Regione Puglia, dopo diverse riunioni alla ricerca della soluzione migliore che consentisse la tutela dei livelli occupazionali (19 lavoratori interessati). Sotto tale profilo, infatti, la questione (affrontata in prefettura) si è sciolta grazie all'impegno assunto dal Consorzio costituito tra aziende napoletane (Società Operazione s.r.l., S. & Y. S.r.l. e Marine Management & Supplies s.r.l.) che ha presentato una formale istanza per ottenere il rilascio della concessione impegnandosi ad assorbire anche il personale lasciato inoccupato dalle due vecchie società oltre che a corrispondere all'AdSP i canoni di concessione non pagati da Cbs e Damarin. C.Ves. © RIPRODUZIONE RISERVATA.



# Il Nautilus

Brindisi

## Il porto di Brindisi verso un accordo blu?

Il Comune di **Brindisi** si fa carico di stipulare un 'blu agreement' con Capitaneria di **Porto**, Arpa e Provincia al fine di evidenziare particelle inquinanti nell' aria e salvaguardare la salute dei cittadini. Niente di strano: gli compete. L' effetto 'Greta' si riversa anche sui porti? E tutte le città-**porto** concorrono a stipulare accordi blu. Non tutte le città sono uguali e non tutti i porti hanno le stesse funzioni. Valutare la qualità dell' aria, per i vari assessori comunali che si affacciano sui porti, è divenuto un must per promuovere il 'tutto' elettrico, oltre alla gestione della raccolta e rimessa in discariche dei rifiuti urbani. Oggi forse fa 'notizia' interessarsi di navi e porti, dopo che in alcune città sono proprio loro a fermarne lo sviluppo economico/occupazionale delle attività portuali. Abbiamo posto alcune domande ad Adriano Guadalupi, Rappresentante Fedespediti Tavolo di partenariato AdSPMAM, oltre ad essere presidente del Propeller Club Port of **Brindisi** .

Presidente, anche **Brindisi** si appresta a firmare un accordo per l' ambiente portuale? Non so se si tratta di un protocollo; so soltanto che l' Amministrazione Comunale ha invitato Autorità portuale, Capitaneria di **Porto**, Arpa, Provincia per il prossimo 03 febbraio a un tavolo sull' ambiente. Ancora una volta, la politica del 'palazzo' è lontana dalla realtà cittadina: ci sono problemi per garantire lavoro e occupazione, ditte che chiudono i battenti senza uno sviluppo industriale, senza una programmazione per affrontare la fase di transizione verso la decarbonizzazione e noi ci troviamo ancora con una sovrastruttura burocratica che si unisce alle tante altre per propagandare una certa politica ambientale. **Brindisi** è una città portuale o una città con un **porto**? L' autonomia amministrativa gli consente di salvaguardare la salute dei cittadini. So solo che **Brindisi** sta attraversando un periodo difficile in ambito portuale con le sue infrastrutture e la sua retroportualità che non decolla. E poi, basta percorrere le strade, piene di buche e con barriere, diventate ormai percorsi di guerra, erbaccia ampia e sporca, autobus cittadini e provinciali obsoleti e inquinanti, pensiline per la mobilità urbana rotte, strade e corsi principali intasati di auto in giro per trovare parcheggi, siti di distributori di carburanti, pericolosi, inquinanti e rumorosi, posizionati sotto i palazzi al pari di veri impianti industriali per lavaggi a ciclo continuo, senza rispetto per l' ambiente e per la salute dei cittadini, alberi ornamentali che coprono la illuminazione cittadina ed entrano nei balconi delle case; tutto questo non è importante per i vari assessori all' ambiente? Altre Amministrazioni locali si stanno impegnando sul fronte del 'green deal' Genova, La Spezia e Livorno sono preoccupate per il superamento del limite della media annuale per il biossido di azoto - NO2 - e quindi, perché non a **Brindisi**? **Brindisi**, per traffico portuale, al pari di questi hub portuali italiani? Si spera, ma non è così, visto che gli operatori stessi lamentano da molto tempo il declino delle attività portuali e vista la scarsa sensibilità degli Enti locali nei confronti dei problemi portuali. L' AdSP del Mare Adriatico meridionale che cosa sta facendo per l' ambiente? E' del mese scorso, l' approvazione da parte dell' AdSPMAM, del Documento di Pianificazione Energetica ed Ambientale, tra l' altro, documento di totale ed esclusiva competenza dell' Autorità di Sistema Portuale. Certo, a partire dal primo gennaio 2020, (nuovi limiti IMO allo zolfo nei combustibili navali, drasticamente ridotto allo 0,5%), tutti, armatori e compagnie di navigazione che scalano i porti dovranno rispettare i criteri di sostenibilità energetica, con particolare riferimento alla riduzione delle emissioni di CO2 e da parte delle AdSP pianificare gli indirizzi strategici per l' implementazione di specifiche misure per migliorare l' efficienza energetica e l' uso delle energie rinnovabili in ambito portuale; e tutto questo avviene anche per **Brindisi**. Il controllo comunque





## Il Nautilus

### Brindisi

---

dovrà essere fatto. Chi controlla cosa, come il solito, in Italia non è mai chiaro! Tutto si può fare, protocolli, blu agreement, tavoli permanenti finalizzati ad attivare una collaborazione proficua fra **porto** e città, accordi tra Capitaneria di **Porto**, Comune, Arpa e Asl per monitorare e mitigare gli effetti dell' inquinamento ambientale da traffico marittimo nel **porto**, attuare azioni aggiuntive che ottimizzano l' utilizzo dei motori principali ed ausiliari delle navi, relativamente alla gestione, verifica e manutenzione degli impianti; compiti di governo che sono dell' AdSP e i relativi controlli sono dell' Autorità Marittima (su navi che scalano un **porto** dentro il circuito portuale) e non certo della Polizia Locale. Dimostrare a tutti i costi che si può fare di più, non è sufficiente politicamente (anche se si guadagnano gli share sui social), visto che varie amministrazioni locali non sono in grado di soddisfare il 'minimo' per la città, trovandosi in (pre)dissesto finanziario? Abele Carruezzo © Riproduzione riservata.

## IL RILANCIO POSSIBILE USO ESCLUSIVO DELLA BANCHINA DEL MOLO PER LA DURATA DI 20 ANNI

### Gestione delle crociere fioccano le richieste

*CHI SONO La Port Operation Holding e la Global Ports Melita Limiteds*

Due importanti terminalisti del traffico crocieristico, che gestiscono le diverse attività a terra, hanno presentato istanza di concessione demaniale marittima all' Autorità di sistema portuale del Mar Ionio - porto di Taranto - per occupare un' area scoperta di 450 metri quadrati della banchina di ponente del molo San Cataldo. Si tratta della Port Operation Holding, con sede a Milano, e della Global Ports Melita Limiteds, con sede a Malta. Centocinquanta dei 450 metri quadrati saranno usati per installare una struttura prefabbricata amovibile. La richiesta è ventennale e riguarda un uso esclusivo della banchina del molo. Ma le due società chiedono anche l' uso non esclusivo delle banchina dello stesso molo destinato dall' Authority all' ap prodo delle navi da crociera. Le due società, inoltre, hanno presentato istanza di uso esclusivo di una parte, di 600 metri quadrati, dell' edificio polifunzionale "Falanto", in corso di costruzione, e destinato, tra le altre attività, al sostegno delle navi da crociera. Attività di supporto in esclusiva alle compagnie passeggeri che sceglieranno Taranto: questa la finalità delle due società la cui istanza è stata affissa all' albo pretorio dell' Authority e vi resterà sino al 24 febbraio prossimo perché si possa prenderne visione. Il traffico crocieristico è uno degli asset che l' Authority guidata dal presidente Sergio Prete sta intensificando allo scopo di pervenire al rilancio del porto di Taranto. Il traffico, dopo l' abbandono di Evergreen (container) avvenuto nel 2015, è ora solo industriale, a servizio degli stabilimenti dell' area, a partire dal siderurgico ex Ilva, ora ArcelorMittal. È già qualche anno che Taranto è tappa di navi nel periodo, prevalentemente, da maggio ad ottobre. L' ultima nave arrivata ad ottobre, con 2mila passeggeri, è stata la Marella Discovery della compagnia Tui. Per il 2020, l' Authority stima l' arrivo di 11 navi con un massimo di 14.400 passeggeri mentre per il 2021 si ipotizza l' attracco di 17 navi con 17mila passeggeri massimo. L' Authority ha inoltre in corso una serie di ulteriori contatti nonché è presente alle varie rassegne internazionali che si svolgono per le crociere. Nel 2021, in particolare, scalerà il porto di Taranto la Celebrity Cruises, marchio premium del gruppo Royal Caribbean. La Celebrity effettuerà tre approdi per misurare potenzialità e infrastrutturazione dello scalo e programmare così, in caso di riscontro positivo, gli ulteriori approdi. I tre approdi del 2021 sono stati prenotati a ottobre scorso. Celebrity con Royal Caribbean non scala attualmente nè il porto di Bari, nè quello di Brindisi, che in Puglia sono da tempo i due porti con una forte presenza in questo traffico. Royal Caribbean International è un gruppo leader mondiale nel settore ed è una compagnia di crociere norvegese -statunitense con base a Miami, in Florida, posseduta da Royal Caribbean Cruises Ltd. Quest' ultima annovera oltre 40 navi nella flotta con sei marchi diversi tra i quali c' è Celebrity Cruises. Quasi 500 le destinazioni offerte dalla compagnia tra Alaska, America Latina e Sud America, Asia, Australia, Bahamas, Bermuda, Canada, Canale di Panama, Caraibi, Dubai, Europa, Galapagos, Hawaii, New England, Nuova Zelanda e Oceano Pacifico. Con Royal Caribbean, il porto di Taranto consolida la presenza nell'



**Demarauto** Gruppo De Mariani  
Nuova Concessionaria e Servizio Volkswagen a Brindisi - Via Persuasio 10 - Tel. 0831 548318



## La Gazzetta del Mezzogiorno (ed. Taranto)

Taranto

---

ambito croceristico. Circa la candidatura avanzata dai due nuovi operatori, fonti dell' Autorità portuale evidenziano che si tratta di un qualcosa che si stava cercando da tempo e che questo ora potrebbe permettere al traffico passeggeri di compiere un salto di qualità in termini organizzativi e di accoglienza. «La notizia che un altro grande operatore internazionale ha espresso formale interesse per il nostro porto, e questa volta in relazione ad un possibile incremento del traffico passeggeri, che riteniamo strategico negli sforzi amministrativi che stiamo compiendo, ci riempie di orgoglio e di soddisfazione ha commentato il sindaco di Taranto, Rinaldo Melucci -, perché questa manifestazione di interesse è senza ombra di dubbio connessa al cambiamento che Taranto sta vivendo, in termini di attrattività e di affidabilità, oltre che di disponibilità di rinnovate infrastrutture». «Il Comune di Taranto - ha concluso Melucci -, sente di dover esprimere oggi il proprio apprezzamento al presidente Sergio Prete ed ai colleghi dell' Autorità di Sistema Portuale del Mar Ionio, per l' efficace promozione ed il lavoro che si sta portando a compimento nel nostro scalo».

# Informare

## Taranto

### Global Ports Holding presenta istanza per gestire traffico crocieristico nel porto di Taranto

L'attività sarà ubicata sul Molo San Cataldo Global Ports Melita Ltd., società del gruppo terminalista turco Global Ports Holding (GPH), ha presentato all'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ionio istanza di concessione per l'uso di aree e beni demaniali sul Molo San Cataldo del porto di Taranto da utilizzare per la gestione di traffico crocieristico. La domanda è relativa all'uso esclusivo un'area scoperta di circa 400 metri quadri sulla banchina di ponente su cui installare una struttura prefabbricata, all'uso non esclusivo delle banchine del Molo per l'accosto delle navi da crociera e dei retrostanti piazzali necessari allo svolgimento dei servizi e all'uso esclusivo di una porzione dell'edificio polifunzionale Falanto, in fase di realizzazione da parte dell'AdSP con consegna prevista a dicembre 2020, ove ubicare un locale per gli equipaggi delle navi da crociera, un presidio delle autorità e circa 400 metri quadri per le attività connesse alla gestione del traffico crocieristico. Intanto l'AdSP del Mar Ionio ha reso noto i programmi previsti delle crociere nel porto di Taranto per gli anni 2020 e 2021 sulla base delle richieste sinora pervenute all'ente: quest'anno sono attesi gli scali di 11 navi da crociera per un traffico massimo di 14.000 passeggeri e nel 2021 sono pianificati gli approdi di 17 navi per un totale di 26.000 passeggeri.

**informARE**  
Il quotidiano on-line per gli operatori e gli utenti del trasporto

17 gennaio 2020

**Global Ports Holding presenta istanza per gestire traffico crocieristico nel porto di Taranto**  
L'attività sarà ubicata sul Molo San Cataldo

Global Ports Melita Ltd., società del gruppo terminalista turco Global Ports Holding (GPH), ha presentato all'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ionio istanza di concessione per l'uso di aree e beni demaniali sul Molo San Cataldo del porto di Taranto da utilizzare per la gestione di traffico crocieristico. La domanda è relativa all'uso esclusivo un'area scoperta di circa 400 metri quadri sulla banchina di ponente su cui installare una struttura prefabbricata, all'uso non esclusivo delle banchine del Molo per l'accosto delle navi da crociera e dei retrostanti piazzali necessari allo svolgimento dei servizi e all'uso esclusivo di una porzione dell'edificio polifunzionale Falanto, in fase di realizzazione da parte dell'AdSP con consegna prevista a dicembre 2020, ove ubicare un locale per gli equipaggi delle navi da crociera, un presidio delle autorità e circa 400 metri quadri per le attività connesse alla gestione del traffico crocieristico.

Intanto l'AdSP del Mar Ionio ha reso noto i programmi previsti delle crociere nel porto di Taranto per gli anni 2020 e 2021 sulla base delle richieste sinora pervenute all'ente: quest'anno sono attesi gli scali di 11 navi da crociera per un traffico massimo di 14.000 passeggeri e nel 2021 sono pianificati gli approdi di 17 navi per un totale di 26.000 passeggeri.

**Leggi le notizie in formato Acrobat Reader - Inscritto al servizio gratuito**

Forma il tuo albergo	Data di arrivo	Data di partenza
Destinazione	17	18
o Altre destinazioni	2020	2020

Indice • Prima pagina • Indietro notizie

informARE - Pagine Mese: 1/2 - 19423 (Novembre - FEBRAIO)  
tel.: 099.246122, fax: 099.2510768, email

# The Medi Telegraph

Taranto

## Gestione crociere, due richieste per il porto di Taranto

*Si tratta della Port Operation Holding, con sede a Milano, e della Global Ports Melita Limiteds, con sede a Malta. Centocinquanta dei 450 metri quadrati saranno usati per installare una struttura prefabbricata amovibile*

Taranto - Due importanti terminalisti del traffico crocieristico, che gestiscono le diverse attività a terra, hanno presentato istanza di concessione demaniale marittima all' Autorità di sistema portuale del Mar Ionio - **porto** di Taranto - per occupare un' area scoperta di 450 metri quadrati della banchina di ponente del molo San Cataldo . Si tratta della Port Operation Holding , con sede a Milano, e della Global Ports Melita Limiteds , con sede a Malta. Centocinquanta dei 450 metri quadrati saranno usati per installare una struttura prefabbricata amovibile. La richiesta è ventennale e riguarda un uso esclusivo della banchina del molo . Ma le due società chiedono anche l' uso non esclusivo delle banchina dello stesso molo destinato dall' Authority all' approdo delle navi da crociera. Le due società, inoltre, hanno presentato istanza di uso esclusivo di una parte, di 600 metri quadrati, dell' edificio polifunzionale «Falanto», in corso di costruzione, e destinato, tra le altre attività, al sostegno delle navi da crociera. Attività di supporto in esclusiva alle compagnie passeggeri che sceglieranno Taranto: questa la finalità delle due società la cui istanza è stata affissa oggi all' albo pretorio dell' Authority e vi resterà sino al 24 febbraio prossimo perchè si possa prenderne visione. Il traffico crocieristico è uno degli asset che l' Authority sta intensificando allo scopo di pervenire al rilancio del **porto** di Taranto. Il traffico, dopo l' abbandono di Evergreen (container) avvenuto nel 2015, è ora solo industriale, a servizio degli stabilimenti dell' area, a partire dal siderurgico ex Ilva, ora ArcelorMittal. È già qualche anno che Taranto è tappa di navi nel periodo, prevalentemente, da maggio ad ottobre. L' ultima nave arrivata ad ottobre, con 2mila passeggeri, è stata la Marella Discovery della compagnia Tui. Per il 2020, l' Authority stima l' arrivo di 11 navi con un massimo di 14.400 passeggeri mentre per il 2020 si ipotizza l' attracco di 17 navi con 17mila passeggeri massimo. L' Authority ha inoltre in corso una serie di ulteriori contatti nonchè è presente alle varie rassegne internazionali che si svolgono per le crociere. Nel 2021, in particolare, scalerà il **porto** di Taranto la Celebrity Cruises, marchio premium del gruppo Royal Caribbean . La Celebrity effettuerà tre approdi per misurare potenzialità e infrastrutturazione dello scalo e programmare così, in caso di riscontro positivo, gli ulteriori approdi. I tre approdi del 2021 sono stati prenotati a ottobre scorso. Celebrity con Royal Caribbean non scala attualmente né il **porto** di **Bari**, nè quello di Brindisi, che in Puglia sono da tempo i due porti con una forte presenza in questo traffico. Royal Caribbean International è un gruppo leader mondiale nel settore ed è una compagnia di crociere norvegese-statunitense con base a Miami, in Florida, posseduta da Royal Caribbean Cruises Ltd. Quest' ultima annovera oltre 40 navi nella flotta con sei marchi diversi tra i quali c' è Celebrity Cruises. Quasi 500 le destinazioni offerte dalla compagnia tra Alaska, America Latina e Sud America, Asia, Australia, Bahamas, Bermuda, Canada, Canale di Panama, Caraibi, Dubai, Europa, Galapagos, Hawaii, New England, Nuova Zelanda e Oceano Pacifico. Con Royal Caribbean, il **porto** di Taranto consolida la presenza nell' ambito crocieristico. Circa la candidatura avanzata dai due nuovi operatori, fonti dell' Autorità portuale evidenziano che si tratta di un qualcosa che si stava cercando da tempo e che questo ora potrebbe permettere al traffico passeggeri di compiere un salto di qualità in termini organizzativi e di accoglienza.





# Informazioni Marittime

## Taranto

### Yilport rinnova le gru del porto di Taranto

*7 ship to shore e 16 rail mounted gantry crane verranno ristrutturare. Yildirim: "Abbiamo grosse ambizioni nel Mediterraneo"*

Al via il rinnovamento del parco gru del terminal container del **porto di Taranto**. La società turca Yilport, che da poco ha avuto in concessione il grande polo di trasbordo - che gestirà attraverso la San Cataldo Container Terminal -, ha commissionato alla finlandese Konecranes la manutenzione e il rinnovamento di 23 gru di banchina del molo Polisettoriale. I lavori sono già stati avviati e interessano 7 ship-to-shore e 16 rail-mounted gantri cranes. Entro l'estate dovrebbero essere pronte le prime, quelle su portale invece entro l'anno. «Abbiamo grosse ambizioni nel Mediterraneo ed entro il 2020 saremo pienamente operativi, aggiungendo anche altri investimenti pianificati», ha commentato il presidente di Yilport Holding, Roberty Yildirim.



## PORTO DI MANFREDONIA SEQUESTRATI 180 KG DI PRODOTTI ITTICI ED ELEVATE SANZIONI PER 13.500 EURO

17/01/2020 **PORTO** DI **MANFREDONIA** SEQUESTRATI 180 KG DI PRODOTTI ITTICI ED ELEVATE SANZIONI PER 13.500 EURO. GUARDIA COSTIERA A TUTELA DELLA FILIERA ITTICA. Nel tardo pomeriggio di ieri i militari della Guardia Costiera di **Manfredonia**, sotto il coordinamento del 6° Centro Controllo Area Pesca della Direzione Marittima di Bari, hanno portato a termine un'operazione di polizia marittima finalizzata alla tutela del consumatore e della risorsa ittica effettuando il sequestro di un ingente quantitativo di prodotto ittico privo di tracciabilità e sottomisura. L'attività nasce da una serie di verifiche effettuate dai militari sui mezzi stradali adibiti al trasporto di prodotti ittici. Nel corso di un'ispezione ad un furgone, i cui movimenti avevano insospettito la pattuglia i militari operanti notavano alcune cassette di novellame di sarda ovvero il cosiddetto bianchetto attentamente nascoste all'interno di un mezzo adibito al trasporto di proprietà di una ditta di **Manfredonia**. I militari procedevano a scortare il mezzo all'interno del piazzale della Capitaneria di **Porto** dove si procedeva ad una più approfondita ispezione di tutto il prodotto ittico trasportato. Al termine delle operazioni di scarico dei prodotti ittici illecitamente detenuti dal conduttore del mezzo, venivano posti sotto sequestro le seguenti specie ittiche per un peso complessivo di kg 180 così suddiviso: Kg 72 di novellame di Sarda (Sardina Pilchardus); Kg 53 di cicale; Kg 40 di mazzancolle; Kg 15 di moscardini. per violazioni in materia di detenzione e trasporto di prodotti ittici sottomisura e di detenzione di prodotti ittici senza documentazione attestante la tracciabilità. Gli stessi, qualora immessi sul mercato, avrebbero comportato un guadagno pari a circa 2.000 euro. In particolare per quanto concerne il novellame di sarda la normativa di riferimento ne vieta la cattura, la commercializzazione e la detenzione. Tale pesca, ha un impatto devastante dal punto di vista del ripopolamento dei mari atteso che trattandosi di pesce ancora allo stato giovanile, non riesce a raggiungere il periodo di riproduzione con conseguente ripercussione sulla risorsa ittica. Il prodotto ittico, veniva ispezionato e ritenuto idoneo al consumo umano dal dirigente medico veterinario della locale Azienda Sanitaria della provincia di Foggia intervenuto sul posto e pertanto, una volta posto sotto sequestro, i militari della Guardia Costiera procedevano a donarlo in beneficenza a due enti caritatevoli che si occupano di prestare assistenza a persone in difficoltà. Al trasportatore oltre al sequestro dell'intero prodotto ittico trasportato, venivano elevate due sanzioni amministrative per un totale pari a 13.500 euro di cui 12.000 relative al sequestro del cosiddetto bianchetto e 1.500 relativo al prodotto ittico non tracciato. I controlli sull'intera filiera ittica proseguiranno senza soste su tutto il Compartimento marittimo di **Manfredonia** giuste direttive in tal senso impartite dalla superiore Direzione Marittima di Bari, con tolleranza zero verso quei soggetti che senza scrupoli effettuano attività di pesca illegale, al fine di preservare e proteggere le specie ittiche dai quei comportamenti illeciti che vengono perpetrati a danno della fauna marina ed al fine di tutelare il ceto peschereccio che con sacrificio e passione effettua la propria attività lavorativa nel pieno rispetto delle normative nazionali e comunitarie.

Il rischio di catture a frode è molto elevato. Utilizzando tali metodi, occorre l'adozione di misure preventive e sanzionatorie.



**PORTO DI MANFREDONIA - SEQUESTRATI 180 KG DI PRODOTTI ITTICI ED ELEVATE SANZIONI PER 13.500 EURO**

17/01/2020

PORTO DI MANFREDONIA - SEQUESTRATI 180 KG DI PRODOTTI ITTICI ED ELEVATE SANZIONI PER 13.500 EURO. GUARDIA COSTIERA A TUTELA DELLA FILIERA ITTICA.

Nel tardo pomeriggio di ieri i militari della Guardia Costiera di Manfredonia, sotto il coordinamento del 6° Centro Controllo Area Pesca della Direzione Marittima di Bari, hanno portato a termine un'operazione di polizia marittima finalizzata alla tutela del consumatore e della risorsa ittica effettuando il sequestro di un ingente quantitativo di prodotto ittico privo di tracciabilità e sottomisura.

L'attività nasce da una serie di verifiche effettuate dai militari sui mezzi stradali adibiti al trasporto di prodotti ittici. Nel corso di un'ispezione ad un furgone, i cui movimenti avevano insospettito la pattuglia i militari operanti notavano alcune cassette di novellame di sarda ovvero il cosiddetto "bianchetto" attentamente nascoste all'interno di un mezzo adibito al trasporto di proprietà di una ditta di Manfredonia.

I militari procedevano a scortare il mezzo all'interno del piazzale della Capitaneria di Porto dove si procedeva ad una più approfondita ispezione di tutto il prodotto ittico trasportato. Al termine delle operazioni di scarico dei prodotti ittici illecitamente detenuti dal conduttore del mezzo, venivano posti sotto sequestro le seguenti specie ittiche per un peso complessivo di kg 180 così suddiviso:

**Kg 72 di novellame di Sarda (Sardina Pilchardus) € 9.000,00**  
**Kg 53 di cicale € 4.000,00**  
**Kg 40 di mazzancolle € 4.000,00**  
**Kg 15 di moscardini**

per violazioni in materia di detenzione e trasporto di prodotti ittici sottomisura o di detenzione di prodotti ittici senza documentazione attestante la tracciabilità. Gli stessi, qualora immessi sul mercato, avrebbero comportato un guadagno pari a circa 2.000 euro.

In particolare per quanto concerne il novellame di sarda la normativa di riferimento ne vieta la cattura, la commercializzazione e la detenzione. Tale pesca, ha un impatto devastante dal punto di vista del ripopolamento dei mari atteso che trattandosi di pesce ancora allo stato giovanile, non riesce a raggiungere il periodo di riproduzione con conseguente ripercussione sulla risorsa ittica.

Il prodotto ittico, veniva ispezionato e ritenuto idoneo al consumo umano dal dirigente medico veterinario della locale Azienda Sanitaria della provincia di Foggia intervenuto sul posto e pertanto, una volta posto sotto sequestro, i militari della Guardia Costiera procedevano a donarlo in beneficenza a due enti caritatevoli che si occupano di prestare assistenza a persone in difficoltà.

Al trasportatore oltre al sequestro dell'intero prodotto ittico trasportato, venivano elevate due sanzioni amministrative per un totale pari a 13.500 euro di cui 12.000 relative al sequestro del cosiddetto "bianchetto" e 1.500 relative al prodotto ittico non tracciato.

I controlli sull'intera filiera ittica proseguiranno senza soste su tutto il Compartimento marittimo di Manfredonia giuste direttive in tal senso impartite dalla superiore Direzione Marittima di Bari, con tolleranza zero verso quei soggetti che senza scrupoli effettuano attività di pesca illegale, al fine di preservare e proteggere le specie ittiche dai quei comportamenti illeciti che vengono perpetrati a danno della fauna marina ed al fine di tutelare il ceto peschereccio che con sacrificio e passione effettua la propria attività lavorativa nel pieno rispetto delle normative nazionali e comunitarie.

Sezione giornalistica PugliaLive.net - Reg. n. 3/2007 del 11/01/2007 Tribunale di Bari  
 Indirizzo: Via S. Maria Maddalena, 100 - 71013 Manfredonia (FG) - Tel. 0874/241111  
 Indirizzo: Direzione Generale PugliaLive - viale Poale 4, 70121 BARI - Reg. n. 8121 del 25/04/2010

GIOIA TAURO Così il leader

«Questo porto gestito da incompetenti»

**GIOIA TAURO** - Nessuna contestazione a **Gioia Tauro** per Matteo Salvini arrivato ieri nel primo pomeriggio da Riace, passando per Mammola dove ha assaggiato lo stocco alla calabrese. Alimento che sembra essergli piaciuto molto visto che gli ha fatto saltare di una buona mezz'ora il ruolino di marcia. In piazza del Mercato erano in tanti ad aspettarlo sotto un palco transennato dove venivano distribuite bandierine con i colori dell' Italia e il simbolo della Lega. Con una piazza letteralmente blindata con uomini della polizia persino sulle terrazze e ad ogni angolo delle strade, di contestatori non se ne sono visti. Solo striscioni e bandiere della Lega a testimonianza di uno sforzo organizzativo poderoso degli uomini fulminati sulla via del Carroccio come l' ex sindaco ed ex ambientalista ma anche ex Pd ed ex commissario Udc, Renato Bellofiore. Nessun accenno di idiomi calabresi dal palco di **Gioia**, ma solo quelli "Lum bard" del Commissario Leghista Cristian Invernizzi e dello stesso Salvini. La cornice, composta da comparse plaudenti era dei candidati della Lega nella circoscrizione Sud come il barone Iocrideo Macrì, quello secondo il quale "Rosarno è la città più brutta della Calabria", l' ex forzista Roy Biasy, e l' ex ginecologo oggi in pensione Nino Coco. «Questa piazza è il meglio della Calabria» ha detto Salvini toccando le corde giuste ricordando la visita di ieri mattina al Procuratore di Catanzaro Nicola Gratteri, senza che quella citazione provocasse applausi e **gioia**, anzi. Il capitano così ha subito virato sullo stocco di Mammola vantandone le virtù. Poi slogan a gogo: «i soldi servono per gli italiani che io voglio che restino o tornino qui a lavorare e non agli scafisti che dovrebbero essere tutti processati. Invece c' è qualcuno che vuole processare me per aver difeso icon fini del nostro paese». Dopo una battuta sulla condizione della 106 Jonica «i cui lavori sono fermi da 30 anni» una sprezzante condanna su chi gestisce il **porto** di **Gioia Tauro** «che se fosse in un altro paese del mondo darebbe lavoro a decine di migliaia di persone, invece -ha tuonato è gestito da incompetenti». A chi si riferisse Salvini non si sa né se alla parte pubblica oppure a quella privata.



## Medrepair a Gioia Tauro

GIOIA TAURO Un altro tassello è stato posizionato all'interno della complessiva attività di sviluppo strategico del porto, con l'obiettivo di garantire un'ulteriore occasione di crescita all'intera infrastruttura portuale e al suo territorio. L'Autorità Portuale di Gioia Tauro ha consegnato le chiavi di un capannone alla ditta Medrepair Italia, che si occupa di manutenzione e riparazione container dry, reefer e del deposito dei contenitori oltre che alla loro ispezione e al monitoraggio, nonché all'assistenza del contenitore a bordo nave e a terra. Si è giunti a questo nuovo traguardo completando un complesso iter istruttorio per l'asservimento della relativa concessione demaniale marittima. Tutto ciò ha permesso all'Ente, guidato dal commissario straordinario Andrea Agostinelli, di individuare la Medrepair Italia quale azienda idonea ad assicurare lo sviluppo delle attività retroportuali, attraverso l'operatività di un'azienda che punta a completare i servizi offerti dallo scalo calabrese. Alla base di questa scelta, anche, il background di Medrepair Italia che ha strutturato le proprie attività sulle reali esigenze delle compagnie di navigazione, dotandosi di un team di tecnici qualificati in grado di mettere a disposizione il proprio know-how aziendale al completo servizio delle esigenze di settore. Si tratta, infatti, di un'azienda particolarmente specializzata nella gestione dei contenitori reefer con prestazioni logistiche personalizzate e ideate per le differenze esigenze. È stata una scelta coerente con la visione di un terminal non solo destinato ad attività di puro transhipment, ha spiegato il commissario straordinario Andrea Agostinelli ma anche dotato di servizi accessori, quelli di riparazione e manutenzione di container, con un significativo valore aggiunto. A Gioia Tauro, quindi, l'azienda occuperà un capannone che è situato nell'area retroportuale e funzionale alla specifica attività di transhipment del terminalista e di tutte quelle operazioni collaterali, legate al trasporto merci su container e, quindi, alla loro relativa manutenzione. Nello specifico, dal piano industriale presentato dalla Medrepair Italia all'Autorità portuale di Gioia Tauro, l'azienda punta a servire direttamente il terminalista, che ha già manifestato la volontà di avere questo servizio in un'area adiacente alla propria area in concessione. A tale proposito, e al fine di garantire la piena operatività dei propri servizi, Medrepair Italia procederà all'assunzione di sei figure professionali, da aggiungere alle cinque già presenti, che andranno, così, anche ad accrescere il livello occupazionale offerto dall'infrastruttura portuale al territorio che la ospita.





## La Nuova Sardegna

Olbia Golfo Aranci

### Due terminal per la nuova stazione marittima

OLBIA. Due terminal separati: uno per i traghetti e uno per le navi da crociera. Un progetto avveniristico per collegare l' Isola di Mezzo con la città. Il restyling completo del porto e l' uso delle nuove tecnologie, a partire da software di ultima generazione per gestire imbarchi e sbarchi dei passeggeri. Sono alcuni dei punti qualificanti del project financing presentato dalla Sinergest all' **Autorità di sistema portuale** per la gestione trentennale dell' Isola Bianca. Un project financing top secret, al vaglio dei tecnici dell' **Autorità portuale**, ma del quale filtra qualche aspetto qualificante. Il Gruppo Onorato, che detiene la quota di maggioranza della società mista pubblico privata che vede tra i suoi soci anche il Comune di Olbia, ha deciso di concentrarsi sulla sua vocazione storica di terminalista. Le crociere hanno un trend di crescita altissimo, mentre il traffico passeggeri resterà stabile nei prossimi anni. Il business del futuro è nelle crociere. Così Olbia, uno dei porti più importanti al centro del Mediterraneo, nelle intenzioni della Sinergest sarà dotato di un terminal ipertecnologico dedicato esclusivamente al traffico croceristico. Al quale si affiancherà quello tradizionale per i traghetti di linea.

Il sogno è quello di fare di Olbia una piccola Barcellona, sfruttando l' invidiabile posizione geografica e considerando che le grandi compagnie di navigazione considerano la Sardegna una meta sempre più appetibile. (g.m. )



## Il nuovo porto Sinergest partirà con due terminal

*Le indiscrezioni sul project financing presentato dalla spa olbiese all' Authority Stazioni separate per le crociere e i traghetti, poi il "ponte" con l' Isola di Mezzo/ isola bianca*

GIANDOMENICO MELE

OLBIA Due terminal separati: uno per i traghetti e uno per le navi da crociera. Un progetto avveniristico per collegare l' Isola di Mezzo con la città. Il restyling completo del porto e l' uso delle nuove tecnologie, a partire da software di ultima generazione per gestire imbarchi e sbarchi dei passeggeri. Sono alcuni dei punti qualificanti del project financing presentato dalla Sinergest all' **Autorità di sistema portuale** per la gestione trentennale dell' Isola Bianca. Il progetto. Un project financing top secret, al vaglio dei tecnici dell' **Autorità portuale**, ma del quale filtra qualche aspetto qualificante. Il Gruppo Onorato, che detiene la quota di maggioranza della società mista pubblico privata che vede tra i suoi soci anche il Comune di Olbia, ha deciso di concentrarsi sulla sua vocazione storica di terminalista. Le crociere hanno un trend di crescita altissimo, mentre il traffico passeggeri resterà stabile nei prossimi anni. Il business del futuro è nelle crociere. Così Olbia, uno dei porti più importanti al centro del Mediterraneo, nelle intenzioni della Sinergest sarà dotato di un terminal ipertecnologico dedicato esclusivamente al traffico croceristico. Al quale si affiancherà quello tradizionale per i traghetti di linea.

Crociere. Il sogno è quello di fare di Olbia una piccola Barcellona, sfruttando l' invidiabile posizione geografica e considerando che le grandi compagnie di navigazione considerano la Sardegna una meta sempre più appetibile. In questo momento sono in costruzione nel mondo oltre 100 nuove navi da crociera. Un potenziale turistico enorme. Il porto poi, secondo le linee del programma della Sinergest, dovrà essere sempre più integrato con la città. Viale Isola Bianca dovrebbe diventare la vera "passeggiata" di Olbia, prevedendo nuove opere architettoniche e una viabilità rivoluzionata, che separi il traffico veicolare in ingresso e uscita dal porto da quello ordinario. La stazione marittima. Per quanto riguarda il futuro della stazione marittima e i nuovi servizi ai passeggeri, il project financing della Sinergest sembra in linea con quanto contenuto nell' avviso esplorativo internazionale per il futuro gestore dell' Isola Bianca stilato dalla Port authority. La nuova stazione marittima si fonderà sulla qualità del **sistema** dell' offerta con un nuovo info point, il deposito bagagli ed ufficio oggetti smarriti, biglietterie, telefonia pubblica, bar, ristorazione, edicola, tabacchi ed altre attività commerciali, wi-fi pubblico, bancomat. La nuova stazione marittima diventerà un hub più sul modello di quelli aeroportuali, un luogo aperto alla città nel quale si possa fare shopping o mangiare un gelato durante le sere estive. L' incontro. Poche settimane fa la Sinergest aveva presentato il proprio progetto di finanza per la gestione del porto Isola Bianca al presidente dell' AdSp, Massimo Deiana. All' incontro avevano partecipato Settimo Nizzi, sindaco di Olbia, in qualità di presidente proprio della Sinergest; Massimo Mura, ad di Tirrenia e Matteo Savelli, ad di Toremar, nonché responsabile della portualità per tutto il gruppo Moby. La procedura prevede 90 giorni di tempo per la valutazione del progetto. L' **Autorità di sistema portuale** si dovrebbe pronunciare entro i primi dieci giorni di febbraio. A quel punto si capirà se verrà formulato un nuovo bando recependo il progetto Sinergest, oppure si dovrà iniziare tutto daccapo.





## Ancora fermo al palo il servizio navetta affidato a Turmo travel

le gare d' appalto

Non è ancora ripreso il servizio di trasporto interno bus navetta all' Isola Bianca. La Turmo travel srl, azienda olbiese di trasporto pubblico e tour operator, che ha vinto la gara d' appalto bandita dall' **Autorità portuale** e si è aggiudicata per i prossimi 4 mesi la gestione del servizio sinora gestito dalla Sinergest. Come già era accaduto per la prima delle tre gare bandite dall' Authority, l' ente ha richiesto un supplemento di documentazione all' azienda di trasporti, quindi al momento il servizio non è attivo pur essendo trascorsi dieci giorni dall' aggiudicazione della gara, che si era conclusa con un testa a testa tra Sinergest e Turmo travel. Nonostante la parità di punteggio sulle offerte tecniche, le due imprese avevano raggiunto entrambe quota 70, ma è stata la Turmo travel a offrire è stata quest' ultima ad offrire il maggior ribasso sul costo ora/mezzo, ossia un 16%, rispetto al 10 % della Sinergest sui 120 euro a base d' asta. Turmo travel pertanto si era aggiudicata il servizio, ma il servizio non è ancora partito e in banchina il malessere cova sotto la cenere.



## Il prof. Mario Calderera nel Comitato di gestione

Il prof. Mario Calderera, 71 anni, docente ordinario di Diritto amministrativo, avvocato cassazionista e già componente del Consiglio superiore della magistratura, è il rappresentante della Città metropolitana all' interno del Comitato di gestione dell' **Autorità** di **sistema** portuale. C' è un filo conduttore in questa, come in altre nomine effettuate da Cateno De Luca: è quel filo rosso che si dipana dall' infanzia del futuro sindaco fino ai giorni nostri e che riconduce sempre alla famiglia D' Alia. Strettissimo il legame, personale e professionale, del prof. Calderera prima con Totò, poi con il figlio Gianpiero, così come strettissimo il rapporto - mai negato, in realtà - di Cateno De Luca con l' ex ministro e con i suoi familiari. De Luca, però, sottolinea «le capacità, le competenze e le esperienze professionali del prof. avv. Mario Calderera». È il suo curriculum, evidenzia il sindaco, «una garanzia di alta rappresentanza per Palazzo dei leoni in vista di un rafforzamento del ruolo strategico del porto di Messina. La nomina del prof. Mario Calderera è maturata nell' ottica di un rilancio di tutto il **sistema** dello Stretto - insiste il sindaco metropolitano - e la sinergia con l' **Autorità** di gestione ci consente di avere, nell' ambito del Comitato, un valido professionista che svolgerà un ruolo fondamentale anche in relazione a quelle che sono le importanti procedure che dovranno essere avviate, nell' ambito della linea di valida collaborazione già attuata nel recente passato con il commissario Antonio De Simone. Per la Città metropolitana, considerate le vicende passate che hanno penalizzato il territorio urbano, è sempre più necessario che prevalgano gli interessi della città per giungere ad un serio rilancio turistico e socio-economico della parte più suggestiva del nostro territorio. Ma per giungere a questi obiettivi è prioritario valutare efficaci soluzioni che portino, ad esempio, all' eliminazione delle barriere che si sono realizzate in questi anni e che impediscono un rapporto diretto del tessuto urbano con il mare, pur nel rispetto delle importanti attività di navigazione». I.d. Lo ha designato De Luca nella sua veste di sindaco della Città metropolitana.



Riunione ritenuta da tutti gli interlocutori molto proficua

### Incontro Autorità di Sistema Portuale dello Stretto con Camere di Commercio di Messina e di Reggio Calabria

Il 15 gennaio u.s. ha avuto luogo negli uffici di Messina dell' **Autorità di Sistema** Portuale dello Stretto un incontro fra il Presidente Mario Mega e i Presidenti delle Camere di Commercio di Messina, Ivo Blandina, e di Reggio Calabria, Antonino Tramontana. Nella riunione, ritenuta da tutti gli interlocutori molto proficua, è stato avviato un importante percorso di condivisione sulle possibili strategie e metodologie di collaborazione fra i tre Enti per dare concretezza al ruolo e alle azioni della nuova AdSP dello Stretto. Una delle prime occasioni per focalizzare la collaborazione sarà la fiera internazionale del crocierismo, il Seatrade Cruise Global, che si svolgerà a Miami dal prossimo 20 aprile. Nell' incontro sono state poste le basi per una partecipazione congiunta all' evento fieristico con l' obiettivo di promuovere per la prima volta la destinazione crocieristica dell'"Area dello Stretto", ricca delle numerose e diversificate opportunità escursionistiche offerte dai territori messinese e reggino. È stata condivisa inoltre l' opportunità che l' **Autorità di Sistema** Portuale partecipi in forma stabile con il suo Presidente al Tavolo Interistituzionale permanente sul Turismo promosso dalla Camera di Commercio di Reggio Calabria per promuovere e raccontare l' offerta turistica e le eccellenze della provincia calabrese rafforzando la sinergia tra tutti gli Enti impegnati in questo settore per la condivisione di un' azione programmatica omogenea. " Sono molto soddisfatto dell' incontro con due degli attori istituzionali principali dell' Area di nostra competenza" ha dichiarato il Presidente Mega. "Molto apprezzabile è stata infatti la pronta disponibilità delle Camere di Commercio ad avviare una fattiva collaborazione e a sfruttare al massimo le potenzialità di integrazione e sviluppo dei territori che l' **Autorità di Sistema** Portuale potrà portare avanti sin dai prossimi mesi. Abbiamo due territori bellissimi, ricchi di testimonianze storiche, culturali e paesaggistiche, con caratteristiche complementari che possono ben essere integrati in un unico progetto di promozione turistica a supporto dello sviluppo di nuovi traffici crocieristici. Il fatto che siano divisi da una striscia di mare non deve costituire un limite ma è una straordinaria opportunità perché la breve traversata con un mezzo veloce può rappresentare essa stessa una meravigliosa esperienza in considerazione dei panorami e dei colori che si possono ammirare in ogni momento." "Grazie all' iniziativa dell' **Autorità di Sistema** Portuale dello Stretto, le Camere di Commercio di Messina e di Reggio Calabria proseguiranno un percorso di condivisione già avviato su alcune tematiche di grande rilevanza - afferma il Presidente dell' Ente camerale di Messina, Ivo Blandina - legate all' efficientamento dei collegamenti e alla promozione dei nostri territori e delle nostre economie. La provincia di Messina, oltre al traffico generato dallo storico terminal crocieristico, vanta altre due rade, quelle di Giardini Naxos e di Lipari, che ogni anno registrano centinaia di approdi di navi da crociera. Insieme, potremo sviluppare una strategia di marketing territoriale facendo leva sui due poli turistici più importanti del Messinese, Taormina e Lipari, per accrescere il traffico turistico e, contemporaneamente, qualificarlo sempre più, al fine di rendere ancor più appetibili anche le altre zone. Con l' azione coordinata dell' **Autorità di Sistema** avremo, così, un quadro più ampio su cui poter operare per lo sviluppo dell' intera Regione dello Stretto." "Incontri come questo sono molto importanti se vogliamo porre le basi per un' azione sinergica di sviluppo dell' Area dello Stretto" ha dichiarato il Presidente della Camera di Commercio di Reggio Calabria, Antonino Tramontana. "La Città



Metropolitana di Reggio Calabria, così come Messina, ha forti attrattori che, se inseriti in un circuito di valorizzazione turistica come può essere quello legato al settore crocieristico, sono in grado di generare positive ricadute per lo sviluppo



## **ilcittadinomessina.it**

**Messina, Milazzo, Tremestieri**

---

socio-economico del territorio e dell' intera area dello Stretto. Come Camera di Commercio siamo da tempo impegnati sia sul fronte dell' attivazione di alleanze strategiche tra gli attori locali, sia sul fronte della promozione e valorizzazione delle risorse turistiche e culturali del territorio. Siamo, quindi, ben felici oltre che pronti a cogliere tutte le opportunità che possano favorire l' integrazione tra le economie reggina e messinese e generare valore per i territori".



## Stretto Web

Messina, Milazzo, Tremestieri

### Autorità Portuale dello Stretto: Caldarera designato rappresentante della Città Metropolitana di Messina

*L'incarico è stato ufficializzato oggi dal Sindaco Metropolitano di Messina De Luca*

Stamane il Sindaco Metropolitano dott. Cateno De Luca, a seguito di emanazione di pubblico avviso, ha firmato il decreto di nomina del prof. avv. Mario Caldarera quale rappresentante della Città Metropolitana di Messina in seno al Comitato di Gestione dell' **Autorità** di Sistema **Portuale** dello Stretto. Le capacità, le competenze e le esperienze professionali del prof. avv. Mario Caldarera costituiscono una garanzia di alta rappresentanza per Palazzo dei Leoni in vista di un rafforzamento del ruolo strategico del porto di Messina. " La nomina del prof. avv. Mario Caldarera è maturata nell' ottica di un rilancio di tutto il sistema dello Stretto - ha dichiarato il Sindaco Metropolitano Cateno De Luca - e la sinergia con l' **Autorità** di Gestione ci consente di avere, nell' ambito del Comitato, un valido professionista che svolgerà un ruolo fondamentale anche in relazione a quelle che sono le importanti procedure che dovranno essere avviate, nell' ambito della linea di valida collaborazione già attuata nel recente passato con il commissario Antonio De Simone. Per la Città Metropolitana, considerate le vicende passate che hanno penalizzato il territorio urbano, è sempre più necessario che prevalgano gli interessi della città per giungere ad un serio rilancio turistico e socio-economico della parte più suggestiva del nostro territorio. Ma per giungere a questi obiettivi è prioritario valutare efficaci soluzioni che portino, ad esempio, all' eliminazione delle barriere che si sono realizzate in questi anni e che impediscono un rapporto diretto del tessuto urbano con il mare, pur nel rispetto delle importanti attività di navigazione e".

Autore: strettoweb.com  
 Giovedì 17 gennaio 2020, 12:02 - 12:02 - 12:02 - 12:02

**All Digital ti regala l'attivazione!**

**Autorità Portuale dello Stretto: Caldarera designato rappresentante della Città Metropolitana di Messina**  
 L'incarico è stato ufficializzato oggi dal Sindaco Metropolitano di Messina De Luca.

**GIUCA, SCARICA, NAVIGA**  
 SUPER FIBRA!  
 In velocità Super Fibra!

**GIUCA, SCARICA, NAVIGA**  
 In velocità Super Fibra!

Stamane il Sindaco Metropolitano dott. Cateno De Luca, a seguito di emanazione di pubblico avviso, ha firmato il decreto di nomina del prof. avv. Mario Caldarera quale rappresentante della Città Metropolitana di Messina in seno al Comitato di Gestione dell' **Autorità** di Sistema **Portuale** dello Stretto. Le capacità, le competenze e le esperienze professionali del prof. avv. Mario Caldarera costituiscono una garanzia di alta rappresentanza per Palazzo dei Leoni in vista di un rafforzamento del ruolo strategico del porto di Messina. " La nomina del prof. avv. Mario Caldarera è maturata nell' ottica di un rilancio di tutto il sistema dello Stretto - ha dichiarato il Sindaco Metropolitano Cateno De Luca - e la sinergia con l' **Autorità** di Gestione ci consente di avere, nell' ambito del Comitato, un valido professionista che svolgerà un ruolo fondamentale anche in relazione a quelle che sono le importanti procedure che dovranno essere avviate, nell' ambito della linea di valida collaborazione già attuata nel recente passato con il commissario Antonio De Simone. Per la Città Metropolitana, considerate le vicende passate che hanno penalizzato il territorio urbano, è sempre più necessario che prevalgano gli interessi della città per giungere ad un serio rilancio turistico e socio-economico della parte più suggestiva del nostro territorio. Ma per giungere a questi obiettivi è prioritario valutare efficaci soluzioni che portino, ad esempio, all' eliminazione delle barriere che si sono realizzate in questi anni e che impediscono un rapporto diretto del tessuto urbano con il mare, pur nel rispetto delle importanti attività di navigazione e".

## TempoStretto

Messina, Milazzo, Tremestieri

### De Luca nomina Mario Calderera nel Comitato di gestione dell' Autorità dello Stretto

*Il Sindaco Metropolitan Cateno De Luca ha firmato il decreto di nomina del prof. Mario Calderera quale rappresentante della Città Metropolitana di Messina in seno al Comitato di Gestione dell' Autorità di Sistema Portuale dello Stretto. Le capacità, le competenze e le esperienze professionali di Mario Calderera costituiscono una garanzia di alta rappresentanza per Palazzo dei*

'La nomina è maturata nell' ottica di un rilancio di tutto il **sistema** dello Stretto - ha dichiarato il Sindaco Metropolitan Cateno De Luca. La sinergia con l' **Autorità** di Gestione ci consente di avere, nell' ambito del Comitato, un valido professionista che svolgerà un ruolo fondamentale. Anche in relazione a quelle che sono le importanti procedure che dovranno essere avviate, nell' ambito della linea di valida collaborazione già attuata nel recente passato con il commissario Antonio De Simone. Per la Città Metropolitana, considerate le vicende passate che hanno penalizzato il territorio urbano, è sempre più necessario che prevalgano gli interessi della città per giungere ad un serio rilancio turistico e socio-economico della parte più suggestiva del nostro territorio. Ma per giungere a questi obiettivi è prioritario valutare efficaci soluzioni che portino, ad esempio, all' eliminazione delle barriere che si sono realizzate in questi anni e che impediscono un rapporto diretto del tessuto urbano con il mare, pur nel rispetto delle importanti attività di navigazione'.

The screenshot shows the website 'tempostretto' with a navigation bar at the top. The main headline reads 'DE LUCA NOMINA MARIO CALDARERA NEL COMITATO DI GESTIONE DELL'AUTORITÀ DELLO STRETTO'. Below the headline is a photo of a meeting around a table. To the right, there are several sidebar widgets: 'SEGNALAZIONI AL 366.872627' with a photo of a street scene, 'PREVISIONI METEO' with a weather icon, and 'I Disoccupati Organizzati' with a photo of a group of people. At the bottom of the article, there is a quote: 'La nomina è maturata nell'ottica di un rilancio di tutto il sistema dello Stretto - ha dichiarato il Sindaco Metropolitan Cateno De Luca.'

## Messina e Reggio pronte al rilancio turistico con la regia dell' Autorità dello Stretto

*Un incontro tra il presidente dell' Autorità dello Stretto e i presidenti delle due Camere di Commercio di Messina e Reggio per disegnare nuove strategie di collaborazione*

Condivisione, nuove strategie e collaborazione. L' **Autorità** di **Sistema** Portuale dello Stretto e le Camere di Commercio di Messina e Reggio Calabria hanno deciso di unire le forze per un rilancio della nuova **Autorità** dello Stretto. E' stato questo il focus dell' incontro tra il neo presidente dell' Authority Mario Mega e dei presidenti delle Camere di Commercio delle due sponde dello Stretto, Ivo Blandina e Antonino Tramontana. Messina a Miami Le idee sono già abbastanza chiare. E una delle prime occasioni per focalizzare la collaborazione sarà il Seatrade Cruise Global, la fiera internazionale del crocierismo che si svolgerà a Miami dal prossimo 20 aprile. Nell' incontro sono state poste le basi per una partecipazione congiunta all' evento fieristico con l' obiettivo di promuovere per la prima volta la destinazione crocieristica dell' 'Area dello Stretto', ricca delle numerose e diversificate opportunità escursionistiche offerte dai territori messinese e reggino. Dunque Messina si prepara per presentarsi a Miami e attirare turismo e crocierismo. È stata condivisa inoltre l' opportunità che l' **Autorità** di **Sistema** Portuale partecipi in forma stabile con il suo Presidente al Tavolo

Interistituzionale permanente sul Turismo promosso dalla Camera di Commercio di Reggio Calabria per promuovere e raccontare l' offerta turistica e le eccellenze della provincia calabrese rafforzando la sinergia tra tutti gli Enti impegnati in questo settore per la condivisione di un' azione programmatica omogenea. Le opportunità da costruire 'Sono molto soddisfatto dell' incontro con due degli attori istituzionali principali dell' Area di nostra competenza' ha dichiarato il Presidente Mega. 'Molto apprezzabile è stata la pronta disponibilità delle Camere di Commercio ad avviare una fattiva collaborazione e sfruttare al massimo le potenzialità di integrazione e sviluppo dei territori che l' **Autorità** di **Sistema** Portuale potrà portare avanti sin dai prossimi mesi. Abbiamo due territori bellissimi, ricchi di testimonianze storiche, culturali e paesaggistiche, con caratteristiche complementari che possono ben essere integrati in un unico progetto di promozione turistica a supporto dello sviluppo di nuovi traffici crocieristici. Il fatto che siano divisi da una striscia di mare non deve costituire un limite ma è una straordinaria opportunità'. La Regione dello Stretto 'Grazie all' iniziativa dell' **Autorità** di **Sistema** Portuale dello Stretto, le Camere di Commercio di Messina e di Reggio Calabria proseguiranno un percorso di condivisione già avviato su alcune tematiche di grande rilevanza - afferma il Presidente dell' Ente camerale di Messina, Ivo Blandina - legate all' efficientamento dei collegamenti e alla promozione dei nostri territori e delle nostre economie. La provincia di Messina, oltre al traffico generato dallo storico terminal crocieristico, vanta altre due rade, quelle di Giardini Naxos e di Lipari, che ogni anno registrano centinaia di approdi di navi da crociera. Insieme, potremo sviluppare una strategia di marketing territoriale facendo leva sui due poli turistici più importanti del Messinese, Taormina e Lipari, per accrescere il traffico turistico e, contemporaneamente, qualificarlo sempre più, al fine di rendere ancor più appetibili anche le altre zone. Con l' azione coordinata dell' **Autorità** di **Sistema** avremo, così, un quadro più ampio su cui poter operare per lo sviluppo dell' intera Regione dello Stretto'. 'Incontri come questo sono molto importanti se vogliamo porre le basi per un' azione sinergica di sviluppo dell' Area dello Stretto' ha dichiarato il Presidente della Camera di Commercio di Reggio Calabria, Antonino Tramontana. 'La Città Metropolitana di Reggio Calabria, così come Messina, ha forti attrattori che, se

The screenshot shows the website 'tempostretto' with a navigation bar and a main article. The article title is 'MESSINA E REGGIO PRONTE AL RILANCIO TURISTICO CON LA REGIA DELL'AUTORITÀ DELLO STRETTO'. Below the title is a photo of a meeting around a table. To the right of the article are several widgets: 'SEGNALAZIONI AL 366.872627' with a photo of a square, 'PREVISIONI METEO' with a weather icon, and 'Benvenuti nel degrado di Piazza del Popolo, l'ora mattutina è cielo aperto' with a photo of a square. At the bottom of the article, there is a caption: 'Un incontro tra il presidente dell'Autorità dello Stretto e i presidenti delle due Camere di Commercio di Messina e Reggio per disegnare nuove strategie di collaborazione'.

inseriti in un circuito di valorizzazione turistica come può essere quello legato al settore crocieristico, sono in grado di generare positive ricadute per lo sviluppo socio-economico

---



## **TempoStretto**

**Messina, Milazzo, Tremestieri**

---

del territorio e dell' intera area dello Stretto. Come Camera di Commercio siamo da tempo impegnati sia sul fronte dell' attivazione di alleanze strategiche tra gli attori locali, sia sul fronte della promozione e valorizzazione delle risorse turistiche e culturali del territorio'.

# La Sicilia (ed. Siracusa)

Augusta

ambiente

## Aggiornate le cartografie: Saline del Mulinello nelle aree Sic

Augusta. Le saline del Mulinello sono aree Sic (sito interesse comunitario) e si trovano indicate nel sito europeo dei progetti Natura 2020. La Regione ha aggiornato la cartografia, trasmettendola per l' approvazione definitiva, che è di fatto avvenuta, al ministero dell' Ambiente. La notizia è stata resa nota dal consigliere comunale di Diems 25, Giuseppe Schermi in conferenza stampa, tenuta a palazzo San Biagio il quale, confidando nella disponibilità e professionalità del commissario dell' **Autorità di sistema portuale** della Sicilia orientale, Emilio Errigo, chiede a quest' ultimo di stoppare l' iter per la cementificazione delle saline che, pur essendo fermo da un anno per un ricorso al Tar da parte di una delle ditte partecipanti al bando europeo per l' appalto dei lavori di ampliamento dei piazzali del porto, potrebbe ripartire dopo l' esito della sentenza di merito attesa per giorno 30. Schermi ricorda che, quando nel 2015 ricopriva il ruolo di assessore al Porto, l' idea dell' amministrazione penstatellata era quella di rendere fruibile l' idroscalo per uno sviluppo turistico della zona. Lo stesso sviluppo che Schermi, continua a caldeggiare anche da consigliere di minoranza, ritenendo che occorra rinunciare ai piazzali che verrebbero realizzati colmando le saline per far rientrare l' area in un circuito turistico che comprenda anche l' hangar per dirigibili e l' idroscalo, dove realizzare un pontile da dove raggiungere tramite un servizio fornito dal Gruppo Barcaioli i forti Garcia e Vittoria. Il consigliere, ricorda che l' europarlamentare di Possibile Elly Schlein negli anni scorsi ha presentato un' interrogazione al Parlamento europeo chiedere conferma del vincolo delle aree delle saline. A. S.



# La Sicilia (ed. Siracusa)

Augusta

## Diga foranea, ruspe in azione

*L'intervento serve per la messa in sicurezza della rada*

Augusta. Sono iniziati ieri al Porto i lavori per la posa in opera dei massi utilizzati per il rifiorimento ed il ripristino statico della diga foranea, in corrispondenza delle testate e delle zone limitrofe dell'imboccatura centrale. I massi, la cui produzione è iniziata a luglio dello scorso anno, sono stati realizzati e stoccati all'interno di un'area di cantiere dedicata nel Porto commerciale. L'intervento rientra tra gli investimenti necessari per la messa in sicurezza della rada, ed in particolare il primo stralcio in esecuzione riguarda i ricci di testata dell'imboccatura Nord della diga foranea per un investimento di circa 12 milioni di euro. L'intervento è stato progettato a livello esecutivo da tecnici funzionari del Provveditorato Interregionale delle opere pubbliche per la Sicilia e Calabria di Palermo, su espressa richiesta avanzata dall'**Autorità di Sistema** Portuale del Mare di Sicilia Orientale. La Direzione lavori è stata affidata ai funzionari del Provveditorato stesso. L'intervento è finalizzato al ripristino della sagoma originaria dell'opera, riportando così la diga alle preesistenti misure di berma e di scarpate, utilizzando materiale simile per volumetria, massa e composizione. R. S.

VI ANNO - Settimanale - 18 gennaio 2020  
Siracusa Provincia

### Caruso (M5S): «Il dissesto era inevitabile»

Il dibattito sui comizi del Centrosinistra si spaccò: il sindaco non parlò, ma la maggioranza difese le mosse della giunta



Giuseppe Caruso, sindaco di Siracusa, è stato il protagonista di un dibattito acceso durante un comizio del Centrosinistra. Il sindaco, che non parlò, fu difeso dalla maggioranza che giustificò le mosse della giunta. Caruso, che ha guidato la giunta M5S, è stato accusato di aver creato un dissesto finanziario. La giunta ha risposto che il dissesto era inevitabile a causa della crisi economica e della mancanza di risorse. Caruso ha detto che ha fatto il possibile per salvare la città e che non ha mai accettato di arrendersi.

### Diga foranea, ruspe in azione

L'intervento serve per la messa in sicurezza della rada



Al cantiere della diga foranea di Augusta, le ruspe sono in azione. I lavori consistono nella posa in opera dei massi per il rifiorimento e il ripristino statico della diga. Le macchine operatrici stanno lavorando in pieno ritmo, e si può vedere il movimento del materiale di risulta. L'area di cantiere è delimitata e protetta, e si vede l'attività dei lavoratori che coordinano le operazioni.

### Aggiornate le cartografie: Saline del Mulino nelle aree Sic

La Regione Siciliana ha aggiornato le cartografie delle Saline del Mulino nelle aree Sic. Le nuove cartografie tengono conto delle recenti modifiche territoriali e delle nuove acquisizioni cartografiche. Le cartografie aggiornate saranno utilizzate per la gestione e la pianificazione del territorio. La Regione ha investito risorse per la realizzazione delle cartografie, che saranno disponibili per i cittadini e per le autorità competenti.

### La Regione Siciliana: i due comitati di salvataggio dell'ambiente

La Regione Siciliana ha istituito due comitati di salvataggio dell'ambiente. I comitati sono stati costituiti per monitorare e segnalare i danni ambientali e per promuovere iniziative di tutela. I comitati saranno costituiti in tutte le aree a rischio ambientale. La Regione ha investito risorse per la costituzione dei comitati, che saranno guidati da esperti del settore. I comitati saranno in grado di intervenire rapidamente in caso di emergenza ambientale.

## Economia Sicilia

Augusta

## Siracusa. Porto Augusta: oggi cominciato ripristino diga foranea

Postato da Economia Sicilia il 17/01/20 Sono iniziati stamattina al Porto di Augusta i lavori per la posa in opera dei massi utilizzati per il rifiorimento ed il ripristino statico della diga foranea, in corrispondenza delle testate e delle zone limitrofe dell' imboccatura centrale. I massi, la cui produzione è iniziata a luglio dello scorso anno, sono stati realizzati e stoccati all' interno di un' area di cantiere dedicata nel Porto commerciale di Augusta. L' intervento in oggetto rientra tra gli investimenti necessari per la messa in sicurezza della rada di Augusta, ed in particolare il primo stralcio in esecuzione riguarda i ricci di testata dell' imboccatura Nord della diga foranea per un investimento di circa 12 milioni di euro. L' intervento è stato progettato a livello esecutivo da tecnici funzionari del Provveditorato Interregionale delle OO.PP. per la Sicilia e Calabria di Palermo, su espressa richiesta avanzata dall' Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Orientale. La Direzione lavori è stata affidata ai funzionari del Provveditorato stesso. Tale intervento è finalizzato al ripristino della sagoma originaria dell' opera, riportando così la diga alle preesistenti misure di berma e di scarpate, utilizzando materiale simile per volumetria, massa e composizione. Inoltre, l' Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Orientale ha già avviato le procedure per la realizzazione del completamento dei restanti tratti della diga foranea per un importo complessivo dell' opera di 55 milioni di euro.





## La Sicilia

Palermo, Termini Imerese

### Logistica, servizi, industrie e innovazione così i tedeschi puntano sulle Zes siciliane

Michele Guccione/palermo. I tedeschi, si sa, sono sempre i primi a cogliere le opportunità e nel business sono un passo avanti a tutti gli altri. Così, dopo il raddoppio del Canale di Suez e gli investimenti del governo cinese sui porti mediterranei lungo la nuova "Via della Seta" marittima, hanno compreso l'importanza di realizzare prima di altri un polo logistico, dei servizi e dell'innovazione tecnologica per il valore aggiunto delle merci, esattamente "a metà tragitto", per offrire agli armatori, cinesi e non solo, la possibilità di risparmiare sui tempi e sui costi di trasporti navali che altrimenti dovrebbero raggiungere il Nord Europa dai porti di Genova e Trieste che sono congestionati, o da Francia e Spagna e persino da Amburgo e Rotterdam. E che possa anche fungere da testa di ponte verso la zona franca di Tanger Med, in Marocco, che è la porta d'accesso all'immenso mercato dell'Africa. È apparso loro chiaro il ruolo strategico della Sicilia, dove hanno intravisto la grande opportunità di insediarsi nei porti dell'Isola, approfittando della coincidenza di due fattori: il ritardo con cui la Regione ha completato la fase di delimitazione delle Zes (cosa che ha impedito finora l'insediamento di qualsiasi operatore) e il contemporaneo e repentino sviluppo degli investimenti che le **Autorità di sistema portuale** hanno avviato. È proprio da imprenditori tedeschi dei settori logistica, servizi, innovazione e industria manifatturiera che è stato espresso interesse al gruppo UniCredit di investire nelle istituende Zone economiche speciali siciliane, quando ad ottobre la banca guidata da Jean Pierre Mustier ha deciso di stanziare un miliardo di euro per finanziare gli investitori che si insedieranno nelle zone franche siciliane. La promanazione tedesca di UniCredit, cioè l'UniCredit International Center, ha fatto i necessari approfondimenti da entrambe le parti e l'interesse si trasformerà in qualcosa di più concreto il prossimo 27 gennaio, in un incontro organizzato a Monaco di Baviera con clienti corporate della banca in Germania, col presidente della Camera di commercio italo-tedesca, Annamaria Andreatta, e col console generale italiano a Monaco, Enrico De Agostini. A spiegare le tante opportunità offerte a chi investirà nelle Zes siciliane saranno la Regione, le **Autorità di sistema portuale** del mare di Sicilia occidentale presieduta da Pasqualino Monti (sarà presente Flora Albano, responsabile Programmazione Ue dell'ente), quella della Sicilia orientale guidata dal commissario Emilio Errigo, e per la banca ci saranno Alessandro Paolo, responsabile di UniCredit International Center Italy; Holger Frank, responsabile di UniCredit International Center Germania; Ferdinando Natali, responsabile Corporate per Sud Italia e Sicilia; e Salvatore Malandrino, Regional manager di UniCredit in Sicilia. Che annuncia: «Crediamo molto nelle Zes siciliane e vogliamo avere un ruolo da protagonisti come banca di riferimento del territorio e promuoveremo le Zes in altri incontri con clienti di oltre confine». L'altra notizia è che le Zes sono in dirittura d'arrivo. Ad annunciarlo è il ministro per il Sud, Giuseppe Provenzano: «La Sicilia è stata l'ultima a presentare la delimitazione delle aree, anche se ha fatto un ottimo progetto - spiega Provenzano - la proposta ci è arrivata a settembre, ma a dicembre ci sono state inviate le ultime correzioni. Per le altre Regioni del Sud l'iter di approvazione era durato un anno, in questo caso sto accelerando al massimo per non vanificare questa opportunità fondamentale perché l'Isola possa finalmente agganciare la ripresa. Ho già smistato le carte ai ministeri dell'Economia e delle Infrastrutture per i loro pareri e conto entro la primavera di istituire le Zes siciliane e di nominare i commissari di governo». A quel punto chi investirà nelle Zes siciliane potrà beneficiare di un credito d'imposta che è stato

2 La Sicilia 18 gennaio 2020

Primo Piano

Il 17 gennaio a Monaco di Baviera è organizzato da UniCredit con investitori per creare basi merci nel Mediterraneo. Provenzano: «Ci alle-zione in primavera»



### Logistica, servizi, industrie e innovazione così i tedeschi puntano sulle Zes siciliane

**IL MEDITERRANEO**  
Terme di Sciacca, bando esplorativo deserto

Il gruppo di lavoro che ha studiato il progetto di delimitazione delle Zes siciliane ha appena presentato al ministro per il Sud, Giuseppe Provenzano, la proposta di delimitazione delle aree. La proposta è stata inviata a dicembre, ma a dicembre ci sono state inviate le ultime correzioni. Per le altre Regioni del Sud l'iter di approvazione era durato un anno, in questo caso sto accelerando al massimo per non vanificare questa opportunità fondamentale perché l'Isola possa finalmente agganciare la ripresa. Ho già smistato le carte ai ministeri dell'Economia e delle Infrastrutture per i loro pareri e conto entro la primavera di istituire le Zes siciliane e di nominare i commissari di governo. A quel punto chi investirà nelle Zes siciliane potrà beneficiare di un credito d'imposta che è stato



## La Sicilia

### Palermo, Termini Imerese

---

rinnovato fino al 2022, più la misura "Cresco al Sud" (150 mln quest' anno e altri 100 nel 2021) con cui lo Stato entra nel capitale assieme ai privati. «Il fondo sarà operativo a breve - riferisce il ministro Provenzano - col provvedimento che trasforma la Popolare di Bari in una Banca per il Sud con l' intervento della Banca del Mezzogiorno». Non solo. L' assessore regionale all' Economia, Gaetano Armao, in un convegno organizzato dalla Cisl Palermo Trapani sul futuro delle Zes, ha chiarito che «sono state predisposte le misure da inserire nel Ddl di Stabilità 2020 per il rafforzamento dei vantaggi fiscali a favore delle imprese allocate nelle Zes. La misura è rivolta alle imprese estrattive e manifatturiere, della logistica e dei servizi con sede principale o unità locale nelle Zes siciliane. L' incentivo, aggiuntivo a quello statale, prevede un contributo in compensazione, parametrato ai ricavi delle vendite e delle prestazioni derivanti dall' attività svolta dall' impresa, nell' anno nel quale l' istanza è presentata ed in quello immediatamente successivo». Da parte sua, il segretario generale della Cisl Palermo Trapani, Leonardo La Piana, ha osservato che «riteniamo possa essere essenziale un ruolo nuovo e più incisivo del sindacato. Lanciamo un appello alla Regione - ha proposto La Piana - affinché, insieme a industriali, autorità portuali, università, istituti di credito ed enti locali, si possa discutere in un tavolo tecnico di come procedere affinché le Zes diventino una realtà, partendo dall' unica vera possibile strategia: quella di dotare tutto l' apparato industriale locale di vantaggi essenziali che permettano successivamente il salto internazionale degli investimenti rivolti ai nostri territori».

## L'IMPERO DEL MARE

*Trasporti e logistica: è qui la chiave del commercio mondiale. E lungo le rotte che attraversano gli oceani, gli italiani sono in prima fila*

Stefano Cingolani

Mediterraneo, Baltico, Mar della Cina, Golfo Persico: chi li controlla ha in mano gli equilibri del mondo intero; in questi specchi d'acqua tra isole e continenti si svolge la grande partita di questo secolo. I protagonisti sono sempre gli stessi: Stati Uniti, Russia, Cina, una Europa tremebonda e un mondo islamico in subbuglio. Ma se vogliamo capire chi ha in mano le carte migliori dobbiamo seguire le flotte, quelle militari naturalmente, ma ancor prima le gigantesche navi cariche di container o di idrocarburi: sono loro a indicarci il tragitto del futuro, perché il gioco dello scambio è la piattaforma del Grande Gioco. Ebbene, lungo le rotte mercantili che attraversano gli oceani troviamo degli italiani in prima fila. Si potrà stupire chi ha cavalcato il declinismo catastrofista, ma se cerchiamo un'Italia che non molla, che crea campioni internazionali e siede a pieno titolo tra i colossi economici del XXI secolo, anziché girare come Diogene, lanterna in mano, per il pluri-celebrato nordest, dovremmo imbarcarci come Ulisse e varcare le colonne d'Ercole. Le regine dei mari parlano danese come la Maersk, numero uno al mondo nel trasporto di merci, con un fatturato di oltre 35 miliardi di dollari e 88 mila dipendenti, compagnia nata a Copenaghen nel 1904 dal capitano Peter Maersk Møller, gestita ancora dagli eredi. E parlano italiano come la Msc (Mediterranean Shipping Company) fondata a Napoli nel 1970 dal capitano Gianluigi Aponte, che insegue al secondo posto (ha un fatturato di circa 30 miliardi di dollari e 30 mila dipendenti). Poi ci sono la francese CmaCgm di Marsiglia, costituita dai fratelli Jacques e Farid Saadé nel 1978, la China Ocean Shipping Company di Pechino e la taiwanese Evergreen Marine. Tra loro si è ritagliato uno spazio di rilievo un altro gruppo italiano che fa capo alla famiglia Grimaldi, numero uno al mondo nel trasporto di automobili. Aponte e Grimaldi sono uniti da un personaggio che ha fatto storia, armatore e politico di primo piano: quell'Achille Lauro che nel dopoguerra è stato la forza motrice del partito monarchico e di una destra populista sorta con l'Uomo qualunque di Guglielmo Giannini. Per Aponte Lauro era un mito: nel 1991 ne ha comprato la flotta, ormai ridotta al fallimento. Quanto ai Grimaldi, la loro madre Amelia era la sorella del Comandante, come lo chiamavano quando uno dei primi armatori del Mediterraneo regnava su Napoli. Trasporti e logistica: è qui la chiave del commercio mondiale e non ci sono dazi o tariffe che possano chiudere di nuovo la serratura. Il mare, del resto, non consente barriere e sposta sempre in avanti il suo orizzonte. La Msc di Aponte e la Grimaldi sono aziende familiari, non quotate in Borsa e di taglia davvero internazionale. La Costa, la più antica e importante, nel 1997 è stata venduta dagli eredi della famiglia all'americana Carnival per 455 miliardi di lire. In Italia negli ultimi anni si è fatto largo Vincenzo Onorato, napoletano, velista provetto (è il presidente di Mascalzone Latino) capo della Moby Lines. Nel 2011 compra la Toremar dalla regione Toscana e nel 2015 acquista la Tirrenia diventando così numero uno nei collegamenti con la Sardegna. Il mondo degli armatori italiani è ampio, complesso, diviso tra due lobby in contrasto tra loro: la Confitarma associata alla Confindustria e la Assarmatori che s'è staccata nel 2018 e aderisce alla Confcommercio. Ma i conflitti non bloccano l'espansione di uno dei settori economici più importanti. Sotto i riflettori dei media ci sono i mostri marini che secondo gli accusatori sconfiggono la laguna di Venezia, eppure i veri colossi non imbarcano uomini che non siano membri



dell'equipaggio. E' una giornata buia e tempestosa con secchiate d'acqua che scendono dal cielo e si congiungono in un abbraccio micidiale al mare plumbeo davanti alle coste laziali. Il porto di Civitavecchia sonnecchia in questo settembre che annuncia un autunno tra i più umidi e agitati nel bacino del Mediterraneo, ma



## Il Foglio

### Focus

---

sulla tolda della Grande Mirafiori si fa festa. La nave è stata consegnata il 12 settembre al Gruppo Grimaldi presso il cantiere Yangfan di Zhoushan sulla costa centrale della Cina. Dopo la Grande Torino, entrata in flotta nel dicembre del 2018, è la seconda di sette unità gemelle commissionate dal gruppo, lunga 199,90 metri non un centimetro di più, perché altrimenti non potrebbe attraccare in Giappone e larga 36,45 metri per poter passare senza problemi per il canale di Panama. Ha una stazza lorda di 65.255 tonnellate e una velocità di crociera di 19 nodi. Batte bandiera italiana ed è tra le più grandi del suo genere, può trasportare circa 7.600 vetture. Con i suoi quattro ponti mobili imbarca qualsiasi tipo di carico rotabile (camion, trattori, autobus, scavatrici) fino a 5,3 metri di altezza. E' dotata di un motore a controllo elettronico che riduce le emissioni di ossido di azoto, nonché di un sistema di depurazione dei gas di scarico per l'abbattimento delle emissioni di ossido di zolfo. Approdata a Civitavecchia dopo un lungo viaggio dal mar della Cina, è pronta a salpare per il sud Italia dove riempirà la pancia di auto Fiat e Jeep, poi verso il Nord America, dal Canada al Messico; da lì farà ritorno in Europa, ad Anversa in Belgio, per scendere in Spagna e varcare di nuovo le colonne d'Ercole. Non si ferma mai, non si deve fermare, dice Emanuele Grimaldi, presidente del gruppo, e borbotta tra il serio e il faceto che la cerimonia per il varo gli costa già un sacco di soldi. I marinai assistono lontani, non si perdono la madrina Cristina Chiabotto, ma sembra che non vedano l'ora di prendere il largo: sono italiani e filippini, gli ufficiali sono italiani (come il comandante) e cinesi. Cuccette e cabine spartane per tutti, lo spazio va occupato al massimo. Il nome deriva ovviamente dal grande stabilimento torinese della Fiat che ha compiuto 80 anni. Tutto è cominciato nel 1969 dal primo contratto tra i Grimaldi e gli Agnelli, per portare le auto italiane in Gran Bretagna, il rapporto è continuato negli anni, anche dopo l'arrivo della Chrysler e non si vede perché non possa proseguire con la fusione tra Fca e i francesi di Peugeot-Citroën. Nel 2000 sono arrivate le autostrade del mare, che dovevano alleviare il traffico su quelle di terra, e le Grimaldi Lines hanno fatto rotta verso Barcellona, Tunisi, Malta, Sicilia e Sardegna. Il gruppo non si è lasciato sfuggire il Baltico, dove possiede i traghetti della Finnlines, mentre lungo le coste dell'Egeo naviga con Minoan Lines. Niente crociere, non è la nostra vocazione sostengono i Grimaldi, che non hanno nessuna intenzione di incrociare i legni (si fa per dire) della Costa e della Msc. Secondo indiscrezioni non confermate, nel mirino vi sarebbe ancora la Finlandia, la storica compagnia di navigazione Viking Lines che da decenni si contende con la connazionale Silja Lines il ricco mercato tra Helsinki, Stoccolma e l'Estonia. Le cronache del regno di Napoli raccontano che la regina Giovanna d'Angiò nel 1347 donò una reliquia in oro massiccio ai fratelli Rajinerio, Richerio e Perino de Grimaldis come garanzia per il noleggio di tre navi che la portarono in Provenza per salvarsi dall'invasione di Luigi d'Ungheria. Ma il destino degli odierni Grimaldi è legato ai Lauro. Nella seconda metà del XIX secolo Gioacchino Lauro, armatore di Sorrento, fonda un'impresa di piroscafi, una delle prime società per azioni italiana nello shipping. Achille, figlio di Gioacchino, eredita la passione del padre per il mare e il suo senso degli affari, diventando tra il 1960 e il 1970 il più importante armatore europeo. Giovanni Grimaldi, invece, avvocato e proprietario terriero, non possiede lo spirito dei suoi antenati. E' sua moglie Amelia ad avvicinare i figli al mare, chiedendo al fratello Achille di prendere sotto la sua ala i cinque figli: Guido, Luigi, Mario, Aldo e Ugo. Gli esordi sono modesti con una nave Liberty (vascello da carico utilizzato dalla flotta americana durante la Seconda guerra mondiale) acquistata nel 1947 e riadattata per trasportare gli emigranti italiani verso il Sudamerica. Nei primi anni 60 al culmine del miracolo economico, i Grimaldi cominciano a puntare sul trasporto merci. Finché non arriva la Fiat. A metà degli anni 90 i fratelli dividono la società in due: la Grimaldi Genova a Mario e Aldo, che puntano sui traghetti veloci; la Grimaldi Napoli a Guido, coadiuvato dai figli Gianluca ed Emanuele, e dal genero Diego Pacella. In pochi anni la flotta passa da 36 a 100 navi e i terminali salgono a 16 mentre vengono acquisite anche aziende di trasporto via terra. Ma il perno di tutto ruota più che mai attorno agli scali marittimi. Per il controllo dei porti si sta combattendo una battaglia senza esclusione di colpi. Msc ha preso in mano la gestione di Gioia Tauro, il più grande terminal



## Il Foglio

### Focus

---

Tirreno molto forte: oltre allo scalo calabrese, gestisce, in società con imprenditori locali, diverse banchine da Napoli a Livorno a La Spezia e a Genova con Calata Bettolo. Pechino, che sembrava mirasse prevalentemente a Trieste e all'Adriati - co, ha firmato un'intesa con Genova e intende rafforzare la propria presenza a Vado Ligure con la gestione della piattaforma container. La Cina non ci fa paura proclama il comandante Gianluigi Aponte E' lei ad aver bisogno di noi. Tuttavia l'Italia deve colmare molti ritardi. Né Genova né Trieste sono in grado di rivaleggiare con Anversa e Rotterdam non solo per la loro struttura, ma anche per la carenza dei collegamenti ferroviari e stradali con il nord Europa. E sarà così finché prevarrà il pregiudizio ideologico contro le grandi infrastrutture. Quanto a Gioia Tauro le sue potenzialità dipendono dalle sorti della mitica autostrada Salerno-Reggio Calabria. Aponte tuttavia sparge ottimismo grazie alla potenza di fuoco del suo gruppo che ha una storia e un profilo tutt'altro che usuali. Le terre emerse coprono due terzi del pianeta, noi copriamo il resto è uno slogan pubblicitario della Msc, il preferito di Gianluigi Aponte nato a Sant'Agnello sulla costiera sorrentina nel 1940, cittadino svizzero dopo il matrimonio con Rafaela, figlia di un banchiere ginevrino, conosciuta su una nave dove si era imbarcato dopo il diploma all'Istituto nautico. Sulle sponde del lago Lemano il giovane marinaio con una laurea in Economia, tenta una carriera da finanziere, ma non fa per lui: al richiamo del mare non si può resistere. Con l'aiuto di un amico compra una nave che fa rotta tra Italia e Somalia. In pochi anni i vascelli diventano tre e la Aponte Shipping Company batte bandiera liberiana. Nel 1973 la First National Bank di Chicago finanzia l'acquisto di una quarta nave. Ormai il modello di business è chiaro: prendere vecchie imbarcazioni a basso prezzo, rimetterle in sesto e riempirle di container. Finché nel 1987 non arriva la messa in vendita della flotta Lauro. Oggi Aponte dice che si poteva salvare, dopo il fallimento del Comandante spogliato di tutto, anche del suo frac. Ma è lui ad aggiudicarsela, un acquisto che ha un valore simbolico e non solo, perché gli apre una nuova rotta, quella delle crociere. Ordina ai cantieri francesi di Saint-Nazaire (quelli acquistati dalla Fincantieri) due grandi navi nuove di zecca da 1.500 passeggeri, al prezzo di 280 milioni l'una. Nel 2003 al porto di Napoli Sofia Loren battezza la Lirica e da allora sarà la madrina immancabile. Siamo una vera azienda italiana, con un vero stile italiano dichiara Aponte, il quale apre i nuovi uffici a Piano di Sorrento, ma non ha nessuna intenzione di lasciare Ginevra, città cosmopolita dove può intrecciare relazioni ad ampio spettro e proteggere la propria privacy. Come nella tradizione degli armatori, la Msc è tutta in famiglia: i container al figlio Diego che ha studiato a Londra, alla figlia Alexa le crociere insieme al marito Pierfrancesco Vago, milanese con una azienda nel settore dei trasporti, diventato il manager esecutivo dell'intero gruppo oggi presieduto da Diego, ma sorvegliato attentamente da Gianluigi, che a Napoli tutti continuano a chiamare Gigi. Il grande gioco internazionale s'in - crocia con una partita più piccola, ma turbolenta per il trasporto passeggeri nel Tirreno che vede in campo Aponte, Grimaldi e Onorato, soci nel 2011 per gestire la Tirrenia da poco privatizzata, e poi divisi per evitare l'accu - sa di violare la concorrenza. La Msc possiede la Snav, la Gnv (Grandi Navi Veloci) che apparteneva ai Grimaldi di Genova e la Caremar, controllando così buona parte del traffico nel Golfo di Napoli e verso la Sicilia. Onorato tra Moby e Tirrenia gestisce il 40 per cento dei viaggi per la Sardegna. La Grimaldi Lines punta su Genova e Barcellona dove, però, incrocia anche la Gnv. La tenzone per il controllo del cabotaggio ha una posta in palio: gli aiuti di stato alla Tirrenia (72 milioni di euro l'anno) che già hanno contribuito ad affondare la Traghetto del Mediterraneo (una sentenza della Corte di giustizia europea condanna lo stato italiano a risarcirla). Nel marzo scorso l'Antitrust italiano ha condannato la convenzione tra lo stato e la compagnia bocciando la richiesta di proroga. Onorato minaccia di rimettere in discussione la fusione tra Moby e Tirrenia, con pesanti conseguenze sull'occupazione. Inoltre attacca Grimaldi per l'utilizzo di marinai stranieri mentre lui si fa campione dell'italianità. Baruffe che acquistano un rilievo meno locale se si pensa che sono tasselli del puzzle globale nel quale gli armatori italiani hanno una posizione di assoluto rilievo. Bellissima, Magnifica, Grandiosa,





## Il Foglio

### Focus

---

si chiamano così le ultime navi della Msc Crociere. La gente di mare non risparmia i superlativi. Fieri di quel che hanno fatto, gli Aponte, i Grimaldi e i loro concorrenti, sono ancor più orgogliosi di quel che faranno. Gli italiani lo sanno? E il governo? Autostrade del mare e autostrade di terra, logistica e infrastrutture, navi e treni veloci, gasdotti ed energie rinnovabili, il nuovo mondo di Marco Polo e la via della seta: benvenuti nel prossimo decennio.

## Autorità portuali senza partita Iva la procedura Ue allarma i sindacati

IL CASO Antonino Pane Le Autorità di sistema portuale non hanno una partita Iva e sono enti terzi rispetto alle attività portuali. Cgil, Cisl e Uil Trasporti rispondono così all' avvio della procedura di infrazione per aiuti di stato da parte dell' Europa per quanto riguarda il mancato pagamento dell' imposta sul reddito delle società che operano nei porti italiani. «In pratica - spiegano i sindacati - nella nostra legislazione è espressamente vietato alle Autorità di sistema portuale di esercitare direttamente attività, così come non è previsto dalla norma che le stesse abbiano una partita iva. Ciò a dimostrare che in Italia le **Adsp**, enti pubblici non economici, sono soggetti terzi che hanno una serie di compiti istituzionali di regolazione, promozione, vigilanza e controllo, ma non di gestione». I PERICOLI Secondo Cgil, Cisl e Uil la procedura rischia di innescare un meccanismo deleterio nel nostro sistema portuale. «Rispetto alla decisione adottata dalla Commissione l' 8 gennaio 2019, che l' Italia non ha accettato respingendo gli addebiti nel marzo successivo, occorre - spiegano - rendere consapevole la Commissione che l' esenzione dell' imposta non ha alcuna attinenza con una pratica distorsiva della concorrenza interna, comunitaria ma, al contrario, rivolta allo sviluppo della competitività del sistema Paese. Questo assetto è di particolare importanza visto il ruolo delle Autorità, quali garanti pubblici, all' interno di un mondo, dove vari competitors sono sempre più aggressivi verso la filiera terrestre del trasporto delle merci, andando a creare dei veri e propri monopoli e posizioni dominanti nel mercato». La portualità italiana già paga ritardi e il mancato completamento della riforma istitutiva delle Autorità di sistema portuale. L' armonizzazione delle attività, che doveva essere il pilastro della riforma, non è stata ancora avviata senza parlare delle continue difficoltà che si incontrano nel potenziamento delle infrastrutture. È alla luce di tutto questo che i sindacati temono che la procedura europea finirà per compromettere definitivamente il rilancio dei porti. «Compromettere questo assetto - affermano Filt Cgil, Fit Cisl e Uiltrasporti - potrebbe significare determinare un colpo durissimo alle possibilità della portualità italiana di esercitare un ruolo adeguatamente competitivo nel settore e comporterebbe il cambiamento di ruoli e funzioni di questi enti, anche a scapito della sicurezza e della regolamentazione di settore. Sarebbe, in parole povere, chiedere all' arbitro di indossare la maglietta e di giocare la partita. Governo e Parlamento - chiedono le tre organizzazioni sindacali - riflettano attentamente sugli sviluppi della vicenda, per la quale è stato dato un mese di tempo a partire dal 10 gennaio, per presentare le opportune osservazioni». © RIPRODUZIONE RISERVATA.



## Il Piccolo

### Focus

VIA ALL' INDAGINE FORMALE CON LA PUBBLICAZIONE SULLA GAZZETTA UFFICIALE

### Si arroventa la sfida con l' Ue «Porti italiani da tassare»

*L' inflessibile commissario Margrethe Vestager non arretra: «Sono aiuti di Stato»: Sindacati dei trasporti: «Non esistono pratiche distorsive della concorrenza»*

TRIESTE. Si arroventa la partita con l' Ue sul nodo della tassazione delle attività portuali. Per la Commissione si tratta di aiuti di Stato e perchè non ci siano dubbi pubblica "la sentenza" sulla Gazzetta ufficiale con l' avvio della indagine formale: «I porti italiani vanno tassati». Secondo Bruxelles le operazioni delle infrastrutture portuali costituiscono un' attività commerciale a tutti gli effetti e quindi le società pubbliche che svolgono questo tipo di attività devono essere sottoposte all' imposta societaria così come i privati. Il governo è convinto di poter superare il conflitto : «Evitare potenziali contenziosi avviando un negoziato con le istituzioni di Bruxelles», questa la parola d' ordine del ministro dei Trasporti Paola De Micheli. Il governo di fatto sta preparando una task force tecnica in grado di elaborare le controdeduzioni da spedire a Bruxelles. Nelle controdeduzioni si punterebbe a valorizzare la natura giuridica delle Autorità di sistema portuale sostenendo al contrario che i porti italiani non possono essere equiparati a imprese e non godono di un vantaggio competitivo rispetto agli altri porti europei. Ma l' inflessibile commissario europeo alla Concorrenza Margrethe Vestager non arretra. Un estratto del provvedimento, riportato da Mediatelegraph, La Commissione conclude quindi in via provvisoria che «la mancata assoggettazione delle **AdSP** italiane all' imposta sul reddito delle società contraddice i principi guida del sistema italiano di tassazione del reddito delle società». La Commissione conclude in via provvisoria che «il mancato assoggettamento delle attività economiche svolte dai porti all' imposta sul reddito delle società comporta un vantaggio selettivo. La Commissione conclude inoltre in via provvisoria che tale trattamento più favorevole concesso dallo Stato e ad esso imputabile risulta idoneo a falsare la concorrenza e gli scambi intra-Ue». Da qui l' accusa di aiuti di Stato. Come si è arrivati a questo punto? Nell' aprile dello scorso anno, come stabilito dalla Direzione generale alla Concorrenza della Commissione europea, l' Unione europea ha detto che gli introiti delle authority portuali italiane sui canoni di concessione devono essere tassati, trattandosi di un profitto. In ballo ci sono cifre importanti. Le concessioni e le autorizzazioni pesano per il 50% dei bilanci delle Authority per un valore che si aggira intorno ai 100 milioni di euro, in base alle entrate del 2016. Ivano Russo, direttore generale di Confetra, la confederazione della logistica italiana, in una dichiarazione al Secolo XIX di Genova, ribadisce che «la natura delle nostre Authority è puramente pubblicistica e regolatoria. Vorrei sapere quali iniziative sta assumendo l' Europa rispetto alle palesi violazioni del trattato unica sulla libera concorrenza che l' Austria sta perpetrando con i limiti ai transiti dei camion al Brennero». Anche i sindacati scendono in campo. «Si rischia di innescare un meccanismo deleterio nel nostro sistema portuale. Bisogna spiegare alla Commissione che l' esenzione dell' imposta non ha alcuna attinenza con una pratica distorsiva della concorrenza interna, comunitaria ma, al contrario, rivolta allo sviluppo della competitività del sistema Paese: così Filt Cgil, Fit Cisl e Uiltrasporti. -- pcf© RIPRODUZIONE RISERVATA.

Indicatore	2019	2018
Produzione lorda	1.100.000	1.080.000
Consumo interno lordo	1.050.000	1.030.000
Consumo finale lordo	1.000.000	980.000
Consumo intermedio lordo	50.000	50.000
Consumo finale privato lordo	650.000	630.000
Consumo finale pubblico lordo	350.000	350.000
Consumo finale privato netto lordo	600.000	580.000
Consumo finale pubblico netto lordo	50.000	50.000
Consumo finale netto lordo	650.000	630.000
Consumo finale netto lordo a prezzi di mercato	650.000	630.000
Consumo finale netto lordo a prezzi di base	650.000	630.000
Consumo finale netto lordo a prezzi di base a parità di potere d'acquisto	650.000	630.000

## Porti: Sindacati, procedimento Ue su tasse compromette sistema. Governo e Parlamento dimostrino che rispettiamo concorrenza

(FERPRESS) - Roma, 17 GEN - "Si rischia di innescare un meccanismo deleterio nel nostro sistema portuale". Ad affermarlo unitariamente Filt Cgil, Fit Cisl e Uiltrasporti sul procedimento, che profila una violazione del diritto comunitario per aiuti di stato, promosso dalla Commissione Europea sulla abolizione dell' esenzione dell' imposta sul reddito delle società che operano nei porti italiani. "Rispetto alla decisione adottata dalla Commissione l' 8 gennaio 2019, che l' Italia non ha accettato respingendo gli addebiti nel marzo successivo, occorre - spiegano le tre organizzazioni sindacali - rendere consapevole la Commissione che l' esenzione dell' imposta non ha alcuna attinenza con una pratica distorsiva della concorrenza interna, comunitaria ma, al contrario, rivolta allo sviluppo della competitività del sistema Paese. Non è un caso che nella nostra legislazione sia espressamente vietato alle Autorità di sistema portuale di esercitare direttamente attività, così come non è previsto dalla norma che le stesse abbiano una partita iva. Ciò a dimostrare che in Italia le **Adsp**, enti pubblici non economici, sono soggetti terzi che hanno una serie di compiti istituzionali di regolazione, promozione, vigilanza e controllo, ma non di gestione. Questo assetto è di particolare importanza visto il ruolo delle Autorità, quali garanti pubblici, all' interno di un mondo, dove vari competitors sono sempre più aggressivi verso la filiera terrestre del trasporto delle merci, andando a creare dei veri e propri monopoli e posizioni dominanti nel mercato". "Compromettere questo assetto - affermano Filt Cgil, Fit Cisl e Uiltrasporti - potrebbe significare determinare un colpo durissimo alle possibilità della portualità italiana di esercitare un ruolo adeguatamente competitivo nel settore e comporterebbe il cambiamento di ruoli e funzioni di questi enti, anche a scapito della sicurezza e della regolamentazione di settore. Sarebbe, in parole povere, chiedere all' arbitro di indossare la maglietta e di giocare la partita". "Governo e Parlamento - chiedono le tre organizzazioni sindacali - riflettano attentamente sugli sviluppi della vicenda, per la quale è stato dato un mese di tempo a partire dal 10 gennaio, per presentare le opportune osservazioni, perché le responsabilità di un disastro, che potrebbe essere annunciato, non potranno che ricadere sulla inefficienza di gestione politica di una vicenda che ha mosso il primo passo un anno fa con risultati, sembra evidente, piuttosto scarsi. Dimostrare - sostengono infine Filt Cgil, Fit Cisl e Uiltrasporti - che il modello portuale italiano è efficiente e che rispetta le regole della concorrenza in un mercato regolamentato deve essere un preciso impegno, a partire dalle organizzazioni sindacali, con tutti gli strumenti a disposizione, di tutto il cosiddetto cluster, anche se la difesa delle prerogative nazionali dovesse chiedere di ricorrere alla Corte Giustizia Ue".



## Filt, Fit e Uilt, il procedimento UE sulla tassazione dei porti rischia di compromettere sistema portuale nazionale

Governo e parlamento - esortano i sindacati - dimostrano che nostro Paese rispetta regole concorrenza Filt Cgil, Fit Cisl e Uiltrasporti esortano governo e parlamento a dimostrare all' UE che l' Italia rispetta le regole comunitarie sulla concorrenza in tema di tassazione dei porti. A seguito del procedimento promosso dalla Commissione Europea sull' abolizione dell' esenzione dell' imposta sul reddito delle società che operano nei porti italiani, che profila una violazione del diritto comunitario in materia di aiuti di Stato, i sindacati evidenziano che ciò «rischia di innescare un meccanismo deleterio nel nostro sistema portuale». «Rispetto alla decisione adottata dalla Commissione l' 8 gennaio 2019, che l' Italia non ha accettato respingendo gli addebiti nel marzo successivo - spiegano le tre organizzazioni sindacali - occorre rendere consapevole la Commissione che l' esenzione dell' imposta non ha alcuna attinenza con una pratica distorsiva della concorrenza interna, comunitaria ma, al contrario, rivolta allo sviluppo della competitività del sistema Paese. Non è un caso che nella nostra legislazione sia espressamente vietato alle Autorità di Sistema Portuale di esercitare direttamente attività, così come non è previsto dalla norma che le stesse abbiano una Partita Iva. Ciò a dimostrare che in Italia le AdSP, enti pubblici non economici, sono soggetti terzi che hanno una serie di compiti istituzionali di regolazione, promozione, vigilanza e controllo, ma non di gestione. Questo assetto è di particolare importanza visto il ruolo delle Autorità, quali garanti pubblici, all' interno di un mondo, dove vari competitors sono sempre più aggressivi verso la filiera terrestre del trasporto delle merci, andando a creare dei veri e propri monopoli e posizioni dominanti nel mercato». «Compromettere questo assetto - affermano Filt Cgil, Fit Cisl e Uiltrasporti - potrebbe significare determinare un colpo durissimo alle possibilità della portualità italiana di esercitare un ruolo adeguatamente competitivo nel settore e compromettere il soddisfacimento di ruoli e funzioni di questi enti, anche a scapito della sicurezza e della regolamentazione di settore. Sarebbe, in parole povere, chiedere all' arbitro di indossare la maglietta e di giocare la partita». «Governo e parlamento - sollecitano le tre organizzazioni sindacali - riflettano attentamente sugli sviluppi della vicenda, per la quale è stato dato un mese di tempo a partire dal 10 gennaio, per presentare le opportune osservazioni, perché le responsabilità di un disastro, che potrebbe essere annunciato, non potranno che ricadere sulla inefficienza di gestione politica di una vicenda che ha mosso il primo passo un anno fa con risultati, sembra evidente, piuttosto scarsi». «Dimostrare che il modello portuale italiano è efficiente e che rispetta le regole della concorrenza in un mercato regolamentato - sostengono infine Filt Cgil, Fit Cisl e Uiltrasporti - deve essere un preciso impegno, a partire dalle organizzazioni sindacali, con tutti gli strumenti a disposizione, di tutto il cosiddetto cluster, anche se la difesa delle prerogative nazionali dovesse chiedere di ricorrere alla Corte Giustizia UE».



# Il Nautilus

## Focus

### Ue: e i porti italiani dovranno pagare e Confetra replica

*Bruxelles. Presentato dalla Commissione il piano europeo d' investimenti riguardo il 'green deal', strategico per ridurre gli effetti*

Bruxelles. Presentato dalla Commissione il piano europeo d' investimenti riguardo il 'green deal', strategico per ridurre gli effetti dovuti ai cambiamenti climatici e per agevolare la transizione verso l' industria a 'zero carbon'. Legambiente decide quali le opere green e detta l' agenda alla politica. Nel piano Ue c' è poca Italia e poco per la portualità del Mezzogiorno, mentre per Legambiente, nel Meridione portuale, c' è solo Taranto e dimentica Brindisi. Confetra. Intanto, la Confederazione Generale Italiana dei Trasporti e della Logistica - Confetra - incontra il Ministro Paola De Micheli invitandolo a formalizzare il tavolo istituzionale, in maniera permanente, dell' Organismo di Partenariato della Logistica e dei Trasporti, in cui operatori di mercato e decisori pubblici possano affrontare i problemi della portualità, i segmenti della filiera trasportistica, della logistica e dell' intermodalità italiana. Bene ha fatto il presidente Confetra, Guido Nicolini, a rilevare le difficoltà che il sistema trasportistico italiano sta affrontando, dal congestionamento dei nodi del Paese all' incalzare da parte della Ue sulla procedura infrazione sulla tassazione dei porti italiani. Problemi. Non meritano più infinite analisi politiche; serve più decisione e responsabilità per affrontarli. L' emergenza infrastrutturale dei porti mette in crisi l' erogazione dei servizi di trasporto, soprattutto in Liguria e in Piemonte; non di meno quella per una portualità meridionale sotto scacco burocratico da parte di amministrazioni locali; la sofferenza dei trasporti eccezionali, paralizzanti al Nordest che minano l' esportazione dei manufatti italiani; le difficoltà sui transiti del Brennero da parte dell' Austria e quelli francesi di Colle Tenda; l' industria della logistica italiana è minata dai oligopoli verticali; affrontare la riorganizzazione del ciclo operativo dei magazzini per una sana competizione; il pre-clearing anche se velocizza lo sbarco delle merci, se non inserito in una filiera efficiente e coordinata, finisce per accrescere lo stress operativo sull' intera catena di movimentazione e distribuzione dei carichi (container, trailer, pallet e colli in genere). Confetra auspica una visione di politica industriale per l' intero settore dei trasporti (ferro, gomma, aria, mare), profondamente innovativa e integrata, capace di generare ripresa economica dell' intero comparto (committenza manifatturiera, armatori, terminalisti, Autorità di regolazione e governance della portualità, Autorità di controllo sulla merce, spedizionieri). Oggi, la portualità italiana dovrà affrontare le decisioni di una Commissione Ue che dichiara che l' esenzione fiscale concessa ai porti italiani costituisce un aiuto di Stato ai sensi dell' articolo 107/1 del TFUE, come ha scritto in un avviso pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale il 10 gennaio scorso. I fatti . L' 8 gennaio 2019 la Commissione ha proposto le opportune misure di cui all' articolo ventidue del Regolamento di procedura. La Commissione ha invitato l' Italia ad adottare misure atte a garantire che le Autorità portuali che svolgono attività economiche siano assoggettate all' imposta sul reddito delle società allo stesso modo delle altre imprese. Le Autorità italiane sono state invitate a informare per iscritto la Commissione, entro due mesi a decorrere dal ricevimento della proposta. Le AdSP non possono svolgere, né direttamente né tramite società partecipate, operazioni portuali (definite all' articolo 16, comma 3, della legge 84/1994) e attività ad esse strettamente connesse. Tuttavia, la medesima legge non esclude la prestazione di altri servizi (pilotaggio, rifornimento di carburante, ormeggio, rimorchio, raccolta di rifiuti), che in base al diritto dell' UE sono considerati servizi portuali. Secondo le Autorità italiane, in Italia non esistono porti privati,



perché le **AdSP** fanno capo alla pubblica amministrazione. Per questo, l' Italia sostiene che le **AdSP** rientrano nel campo di applicazione dell' articolo 74 del





## Il Nautilus

### Focus

---

TUIR, e quindi non sono soggette all' imposta sul reddito delle società. Inoltre, le Autorità italiane rilevano che le **AdSP** non esercitano attività commerciali, ma svolgono unicamente funzioni ufficiali di regolamentazione e controllo sulle attività svolte da imprese private che operano nei porti. I fornitori di servizi portuali privati che operano nei porti su base commerciale sono invece soggetti all' imposta sul reddito delle società. E la diatriba si complica, al punto che l' Onorevole Raffaella Paita, deputata genovese di Italia Viva ha chiesto un' audizione in Commissione del Ministro dei Trasporti e delle categorie interessate al fine di individuare una linea comune di difesa che tenga conto degli argomenti di diritto e di fatto a favore delle Autorità di Sistema portuale italiane. Riflessione. Se Bruxelles costringesse l' Italia al cambiamento della natura giuridica in Spa delle **AdSP**, ci troveremmo di fronte ad un 'abuso sovranazionale' da parte dell' Ue, che riformerebbe, di fatto, la 'Delrio' generando non pochi problemi. Da notare la riflessione di Ivano Russo, direttore generale di Confetra, presente all' incontro con il Ministro, con cui sostiene che la natura delle **AdSP** è puramente pubblicista e regolatoria, un dato sembra essere sfuggito nell' analisi della Commissione Ue. 'La posizione dell' Ue è un atto che mette in seria discussione l' assetto della legge 84/94' ha rilevato Ivano Russo. Serve un' azione politica efficace poiché non si può accettare continuamente ingerenze da parte dell' Europa, ancora non 'degli Stati federali e dei Popoli'. Abele Carruezzo © Riproduzione riservata.

Economia Trasporti

Porti, sindacati: procedimento UE su tasse mette a rischio sistema

Governo e Parlamento riflettano su sviluppi vicenda

(Teleborsa) - "Si rischia di innescare un meccanismo deleterio nel nostro sistema portuale". Ad affermarlo unitariamente Filt Cgil, Fit Cisl e Uiltrasporti sul procedimento, che profila una violazione del diritto comunitario per aiuti di stato, promosso dalla Commissione Europea sulla abolizione dell' esenzione dell' imposta sul reddito delle società che operano nei porti italiani. "Rispetto alla decisione adottata dalla Commissione l' 8 gennaio 2019, che l' Italia non ha accettato respingendo gli addebiti nel marzo successivo, occorre - spiegando le tre organizzazioni sindacali - rendere consapevole la Commissione che l' esenzione dell' imposta non ha alcuna attinenza con una pratica distorsiva della concorrenza interna , comunitaria ma, al contrario, rivolta allo sviluppo della competitività del sistema Paese. Non è un caso che nella nostra legislazione sia espressamente vietato alle Autorità di sistema portuale di esercitare direttamente attività, così come non è previsto dalla norma che le stesse abbiano una Partita IVA. Ciò a dimostrare che in Italia le **Adsp**, enti pubblici non economici, sono soggetti terzi che hanno una serie di

compiti istituzionali di regolazione, promozione, vigilanza e controllo, ma non di gestione. Questo assetto è di particolare importanza visto il ruolo delle Autorità, quali garanti pubblici, all' interno di un mondo, dove vari competitors sono sempre più aggressivi verso la filiera terrestre del trasporto delle merci, andando a creare dei veri e propri monopoli e posizioni dominanti nel mercato". "Compromettere questo assetto - affermano Filt Cgil, Fit Cisl e Uiltrasporti - potrebbe significare determinare un colpo durissimo alle possibilità della portualità italiana di esercitare un ruolo adeguatamente competitivo nel settore e comporterebbe il cambiamento di ruoli e funzioni di questi enti, anche a scapito della sicurezza e della regolamentazione di settore. Sarebbe, in parole povere, chiedere all' arbitro di indossare la maglietta e di giocare la partita". " Governo e Parlamento - chiedono le tre sigle sindacali - riflettano attentamente sugli sviluppi della vicenda , per la quale è stato dato un mese di tempo a partire dal 10 gennaio, per presentare le opportune osservazioni, perché le responsabilità di un disastro, che potrebbe essere annunciato, non potranno che ricadere sulla inefficienza di gestione politica di una vicenda che ha mosso il primo passo un anno fa con risultati, sembra evidente, piuttosto scarsi. Dimostrare - sostengono infine Filt Cgil, Fit Cisl e Uiltrasporti - che il modello portuale italiano è efficiente e che rispetta le regole della concorrenza in un mercato regolamentato deve essere un preciso impegno, a partire dalle organizzazioni sindacali, con tutti gli strumenti a disposizione, di tutto il cosiddetto cluster, anche se la difesa delle prerogative nazionali dovesse chiedere di ricorrere alla Corte Giustizia UE".



## Imu e Tasi su beni demaniali portuali: dal 2020 cambia lo scenario

Contributo a firma di Davide Magnolia e Giacomo Falsetta \* \* LCA studio legale

Come ormai noto, alcuni terminal portuali hanno già ricevuto avvisi di accertamento in merito alla (presunta) debenza delle imposte locali sugli immobili siti in area demaniale, sia sulla scorta della giurisprudenza di legittimità, che ha in ultimo chiarito come i fabbricati e le aree scoperte con autonomia funzionale e reddituale non possano essere esentate dall'assoggettamento alle imposte (si vedano sentenze della Suprema Corte n. 10031/2017, n. 7390/2018 e n. 10287/2019) sia sulla base della disposizione introdotta dalla c.d. legge finanziaria 2018 (all'art. 1, comma 578) in tema di assoggettamento di tali beni ad IMU e TASI come interpretata dall'Agenzia delle Entrate nella recente circolare 16/E del 01.07.2019. Prima di questo intervento legislativo, con il d. lgs. 504/1992 il legislatore aveva stabilito un regime di esenzione dall'imposta comunale per gli immobili classificati nella categoria catastale E, ovvero gli ' immobili a destinazione particolare ' (art. 7, comma 1, lett. B). Tra questi, sono annoverate le ' stazioni per servizi di trasporto, terrestri, marittimi ed aerei ' (E/1) e le ' costruzioni e fabbricati per speciali esigenze pubbliche ' (E/3). L'ambito di applicazione di tale regime agevolato era stato esteso fino a ricomprendere anche i fabbricati presenti all'interno delle aree demaniali pubbliche, comprese quelle marittime. Successivamente, però, sono intervenute tre modifiche, regolamentari e legislative (segnatamente, il decreto del Ministero delle Finanze n. 28/1998, l'art. 18 della l. 388/2000 ed il d.l. n. 262/2006, poi convertito in l. 286/2006), le quali hanno mutato radicalmente il quadro normativo sul punto, con la conseguenza che quegli immobili, porzioni di immobili o aree con potenzialità di autonomia funzionale e reddituale, pur se presenti all'interno di una stazione portuale, non avrebbero più potuto godere dell'esenzione originariamente stabilita dal d. lgs. 504/1992. In questo quadro, l'intervento legislativo di cui alla legge finanziaria 2018 ha introdotto un espresso principio di esenzione per alcuni beni in area portuale demaniale, ma solo pro futuro . La norma ha infatti chiarito che, a decorrere dal 1° gennaio 2020 , le banchine e le aree scoperte, anche se in concessione a privati, sarebbero state esenti dall'imposta locale a condizione che (i) appartengano ad un porto di rilevanza nazionale ed internazionale di competenza dell'Autorità di sistema portuale e (ii) siano adibite alle operazioni e/o ai servizi portuali. Il regime di esenzione avrebbe incluso altresì le connesse infrastrutture stradali e ferroviarie, nonché i depositi ivi ubicati (diversi da quelli doganali), a patto che siano ' strettamente funzionali alle suddette operazioni e servizi portuali '. L'Agenzia delle Entrate, con la circolare 16/E sopra richiamata, ha ritenuto che tale disposizione abbia ' introdotto sostanziali modifiche al pregresso quadro normativo generale di riferimento ' e non si possa quindi configurare come una mera norma interpretativa del regime tributario in essere. Secondo l'interpretazione dell'Agenzia, quindi, l'esenzione sarebbe applicabile solo dopo il 01.01.2020, ed è sulla base di tale presupposto giuridico che i Comuni si ritengono oggi legittimati ad applicare le imposte ai beni presenti in area portuale per il pregresso. Il tema dell'assoggettabilità dei beni demaniali alle imposte tributarie locali è particolarmente complesso e foriero di difficoltà interpretative ed applicative. Il criterio di ' stretta funzionalità ' dei beni non è univoco, soprattutto laddove tali beni presentino comunque ' autonomia funzionale e reddituale '. Resterebbero peraltro esclusi dall'esenzione tutti i beni presenti in aree demaniali pertinenti a porti che non siano ' di rilevanza economica nazionale e internazionale di competenza delle Autorità di sistema portuale ', creando una disparità di trattamento tra beni del tutto identici per caratteristiche e finalità. Il nuovo orientamento



Contributo a firma di Davide Magnolia e Giacomo Falsetta \*

\* LCA studio legale

Come ormai noto, alcuni terminal portuali hanno già ricevuto avvisi di accertamento in merito alla (presunta) debenza delle imposte locali sugli immobili siti in area demaniale, sia sulla scorta della



convenienza economica che l'operazione può avere per il concessionario ', già evidenziato dalla giurisprudenza di merito -seppur in altro contesto, si veda T.A.R. Lecce, (Puglia) sez. II, 09/02/2012, n.246 e T.A.R. Trieste , sez. I , 04/11/2015 , n. 479- come elemento decisivo nel processo di determinazione del soggetto privato ad instaurare il rapporto con l'Autorità. Il tema è oggetto della massima attenzione, atteso che l'imposizione delle imposte locali sui fabbricati e sulle aree scoperte in area demaniale determina un elemento destabilizzante -spesso di rilevante gravità e certamente del tutto imprevisto dell'attività economica degli operatori terminalisti, ed in grado di pregiudicare la stessa sopravvivenza di molte realtà portuali. ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

## Anche nel 2019 i porti italiani hanno movimentato circa 10,5 milioni di Teu

Nel 2019 il traffico container transitato per i porti italiani è rimasto sostanzialmente stabile a quota 10,5/10,6 milioni di Teu (unità di misura del container da 20 piedi). I porti di destinazione finale (gateway) hanno visto leggermente aumentare i propri numeri (8 milioni di Teu) mentre gli di trasbordo dei container (hub di transshipment) hanno mandato in archivio un altro anno di flessione. In attesa delle statistiche ufficiali delle port authority e del riassunto complessivo offerto come ogni anno dall'associazione nazionale degli scali marittimi **Assoport**, un quadro completo e aggiornato sull'andamento dei traffici containerizzati nell'esercizio appena trascorso è possibile ottenerlo dai dati di consuntivo raccolti da SHIPPING ITALY e dai resoconti parziali (i più aggiornati arrivano a fine ottobre) pubblicati dalle Autorità di Sistema Portuale. Con il nuovo container terminal di Vado Ligure ancora in rodaggio, gli scali di Genova e Savona dovrebbero aver chiuso il 2019 con circa 2,7 milioni di Teu, un dato in crescita del 1 o 2% rispetto a un anno prima. In flessione invece il sistema portuale di La Spezia e Carrara che probabilmente non ha superato la soglia di 1,5 milioni di Teu per effetto del calo del suo maggiore terminalista (La Spezia Container Terminal a fine settembre faceva registrare un -2,2%). L'altro principale player di mercato a Genova, invece, il Psa Genova Prà, nel 2019 ha raggiunto un nuovo record storico con 1.604.305 Teu (+1,8% sul 2018). In crescita anche i numeri di Livorno che passa da circa 748.024 Teu a quasi 800mila considerando che i due maggiori terminal container dello scalo (Terminal Darsena Toscana e Lorenzini) sommati hanno imbarcato e sbarcato 785mila Teu. Non tutto, però, è traffico di merce in import/export perché al Terminal Darsena Toscana una quota elevata (oltre il 30%) dei volumi sono container in trasbordo da nave a nave e dunque vengono conteggiate anche se hanno scarso impatto sul territorio. Discorso simile vale per il porto di Trieste dove il Trieste Marine Terminal ha chiuso il 2019 con il primato di 688.647 Teu (+8,5%) e questo consentirà all'intero scalo di attestarsi fra 750 e 800mila Teu movimentati grazie anche alle altre banchine. È praticamente tutto traffico in import/export, invece, quello di Venezia che nel 2019 dovrebbe essere tornata al di sotto della soglia dei 600mila Teu, in calo almeno di un 5% rispetto a un anno prima. A causa dei fondali ridotti, inoltre, il porto di Marghera non avrà più la linea di navigazione diretta con l'estremo Oriente a differenza della vicina Trieste. Per quanto riguarda poi gli altri porti container di prima fascia merita una menzione particolare Napoli che, grazie in particolare a Msc, nel 2019 ha visto aumentare i container imbarcati e sbarcati del 20% circa (dovrebbe superare i 700mila Teu) mentre la vicina Salerno ha subito una flessione del 10% ma rimane pur sempre attorno a quota 400mila Teu movimentati nell'anno. Completano il quadro dei porti gateway i terminal container di Civitavecchia, Catania, Palermo, Trapani, Bari, Ancona e Ravenna. Discorso a parte meritano infine i porti di transshipment perché Cagliari nel corso del 2019 ha assistito all'abbandono di Contship Italia (la port authority ha per questo indetto una nuova gara per assegnare l'infrastruttura) e difficilmente potrà tornare a essere un hub di transshipment. L'anno si è chiuso con circa 60mila Teu (dai 288.794 del 2018) grazie ai primi mesi di gestione Contship e ai 6.750 Teu che Grendi a Cagliari ha movimentato per Msc negli ultimi mesi. La stessa Contship, società parte del gruppo tedesco Eurokai, nel 2019 si è sfilata anche dal Medcenter Container Terminal di Gioia Tauro cedendo il proprio 50% a Msc. Il vettore marittimo elvetico ha avviato un imponente programma di nuovi investimenti in gru e ha dirottato sullo scalo calabrese nuovi traffici permettendo al porto di chiudere l'anno in crescita del 8,4% (2.522.874 Teu). Nel 2020 è lecito attendersi qualche spostamento di traffici tra





Taranto da parte del Gruppo turco Yildirim anche se il totale di circa 8 milioni di Teu nei porti gateway dovrebbe rimanere invariato. Potrebbe invece crescere in maniera rilevante il numero di container trasbordati al porto di Gioia Tauro da Msc. Nicola Capuzzo