



**Estratto Rassegna Stampa Assoporti
domenica, 16 febbraio 2020**



Prime Pagine

16/02/2020	Corriere della Sera	6
<hr/>		
16/02/2020	Il Fatto Quotidiano	7
<hr/>		
16/02/2020	Il Giornale	8
<hr/>		
16/02/2020	Il Giorno	9
<hr/>		
16/02/2020	Il Manifesto	10
<hr/>		
16/02/2020	Il Mattino	11
<hr/>		
16/02/2020	Il Messaggero	12
<hr/>		
16/02/2020	Il Resto del Carlino	13
<hr/>		
16/02/2020	Il Secolo XIX	14
<hr/>		
16/02/2020	Il Sole 24 Ore	15
<hr/>		
16/02/2020	Il Tempo	16
<hr/>		
16/02/2020	La Nazione	17
<hr/>		
16/02/2020	La Repubblica	18
<hr/>		

Trieste

16/02/2020	Il Piccolo Pagina 4	19
<hr/>		
Il porto di Trieste teme il «cigno nero» sul traffico merci		

Venezia

16/02/2020	Il Gazzettino Pagina 33	20
<hr/>		
Mose, domani sera il nuovo test per le barriere mobili		
16/02/2020	La Nuova di Venezia e Mestre Pagina 24	21
<hr/>		
«Le dighe vanno finite ma sapendo che saranno una macchina a tempo»		
16/02/2020	La Nuova di Venezia e Mestre Pagina 24	22
<hr/>		
Gli operatori del Porto temono il coronavirus più del Mose alzato		
16/02/2020	La Nuova di Venezia e Mestre Pagina 25	23
<hr/>		
I fondi per la Zona logistica speciale solo dopo il Piano di sviluppo strategico		

16/02/2020	La Nuova di Venezia e Mestre Pagina 25		24
<hr/>			
15/02/2020	Primo Magazine	<i>GAM EDITORI</i>	25
<hr/>			
15/02/2020	Primo Magazine	<i>GAM EDITORI</i>	26
<hr/>			

Savona, Vado

16/02/2020	Il Secolo XIX (ed. Savona) Pagina 19		27
<hr/>			
16/02/2020	Il Secolo XIX (ed. Savona) Pagina 19		29
<hr/>			
16/02/2020	Il Secolo XIX (ed. Savona) Pagina 19		30
<hr/>			
15/02/2020	Savona News		31
<hr/>			

Genova, Voltri

16/02/2020	Il Fatto Quotidiano Pagina 10	<i>Patrizia De Rubertis</i>	32
<hr/>			
16/02/2020	Il Secolo XIX Pagina 22		34
<hr/>			
16/02/2020	Il Secolo XIX Pagina 3		35
<hr/>			
16/02/2020	Il Sole 24 Ore Pagina 1	<i>Caprino, Morino e Santilli</i>	36
<hr/>			
16/02/2020	Il Sole 24 Ore Pagina 5		37
<hr/>			
16/02/2020	Il Secolo XIX Pagina 14		39
<hr/>			
16/02/2020	Il Secolo XIX Pagina 14		41
<hr/>			
16/02/2020	La Repubblica (ed. Genova) Pagina 8		43
<hr/>			
16/02/2020	La Repubblica (ed. Genova) Pagina 8		45
<hr/>			
15/02/2020	Citta della Spezia		46
<hr/>			
15/02/2020	Genova24		47
<hr/>			

La Spezia

16/02/2020	Il Secolo XIX (ed. La Spezia) Pagina 22		48
<hr/>			
15/02/2020	Citta della Spezia		49
<hr/>			

Ravenna

16/02/2020	Corriere di Romagna (ed. Ravenna-Imola) Pagina 5 <i>ALESSANDRO MONTANARI</i>	50
<hr/>		
Il Comune cede la Fabbrica Vecchia Resta il nodo dei fondi per il recupero		
16/02/2020	Corriere di Romagna (ed. Ravenna-Imola) Pagina 5	51
<hr/>		
Potrebbe diventare sede distaccata dei vigili del fuoco nel porto		
16/02/2020	Il Resto del Carlino (ed. Ravenna) Pagina 37	52
<hr/>		
Fabbrica Vecchia, via al cambio di proprietà		
16/02/2020	Il Resto del Carlino (ed. Ravenna) Pagina 37	53
<hr/>		
«Bisogna intervenire, c'è un alto rischio crolli»		
16/02/2020	Il Resto del Carlino (ed. Ravenna) Pagina 45	54
<hr/>		
«Escavo del porto, quel bando è una corsa a ostacoli»		

Livorno

16/02/2020	Il Tirreno Pagina 15	55
<hr/>		
Il porto delle guerre di carta bollata Ora una girandola di ricorsi al Tar		
16/02/2020	Il Tirreno Pagina 15	57
<hr/>		
Mirabelli (Pd): convocare in aula i vertici dell' Autorità		
16/02/2020	La Nazione (ed. Grosseto-Livorno) Pagina 49	58
<hr/>		
Vertici dell' Authority e imprenditori rinviati a giudizio		
15/02/2020	Messaggero Marittimo <i>Veziò Benetti</i>	59
<hr/>		
Rinvio a giudizio per Corsini e Provinciali		
16/02/2020	Il Tirreno Pagina 25	60
<hr/>		
Dedo gigante dal silos saluta la città e le navi		

Piombino, Isola d' Elba

16/02/2020	Il Tirreno (ed. Piombino-Elba) Pagina 15	61
<hr/>		
Ecoballe in mare riprese le ricerche «Entro giugno saranno ripescate»		
16/02/2020	Il Tirreno (ed. Piombino-Elba) Pagina 16	63
<hr/>		
«Ora non ingessiamo l' Autorità e il porto»		
16/02/2020	Il Tirreno (ed. Piombino-Elba) Pagina 16	64
<hr/>		
Pesca sportiva sul molo Batteria		
16/02/2020	Il Tirreno (ed. Piombino-Elba) Pagina 27	65
<hr/>		
La Regione fissa le regole per la pesca nei porti		
16/02/2020	La Nazione (ed. Grosseto-Livorno) Pagina 52	66
<hr/>		
Jindal, due giorni di fuoco a Roma		

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

16/02/2020	Corriere Adriatico Pagina 4	67
<hr/>		
Al porto giù bar e cabina		
16/02/2020	Corriere Adriatico Pagina 4	69
<hr/>		
«Comunque io resto qui per offrire un servizio»		
16/02/2020	Corriere Adriatico Pagina 4	70
<hr/>		
«Operazione di facciata se si limita solo a questo»		

16/02/2020	Il Resto del Carlino (ed. Ancona) Pagina 35	71
<hr/>		
15/02/2020	Centro Pagina <i>MICOL SARA MISITI</i>	72
<hr/>		
16/02/2020	Il Resto del Carlino (ed. Ancona) Pagina 34	73
<hr/>		
16/02/2020	Il Resto del Carlino (ed. Ancona) Pagina 35	74
<hr/>		
15/02/2020	Ancona Today	75
<hr/>		

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

16/02/2020	Il Messaggero (ed. Civitavecchia) Pagina 35	76
<hr/>		
15/02/2020	La Provincia di Civitavecchia	77
<hr/>		

Napoli

16/02/2020	Il Roma Pagina 15	78
<hr/>		

Bari

16/02/2020	Quotidiano di Puglia Pagina 3	<i>ORONZO MARTUCCI</i> 79
<hr/>		

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi e Villa San Giovanni

15/02/2020	The Medi Telegraph	81
<hr/>		

Messina, Milazzo, Tremestieri

16/02/2020	Avvenire (Diocesane) Pagina 70	82
<hr/>		

Catania

15/02/2020	Blog Sicilia <i>LILIA RICCA</i>	83
<hr/>		

Palermo, Termini Imerese

16/02/2020	Giornale di Sicilia (ed. Trapani) Pagina 9	86
<hr/>		

CORRIERE DELLA SERA

Milano, Via Solferino 28 - Tel. 02 63821
Roma, Via Campania 39 C - Tel. 06 688281

FONDATA NEL 1876

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

Prolife®
INTEGRATORI DI FERMENTI
LATTICI VIVI

In calo il numero dei contagiati
Virus, primo morto in Francia
Nicolò negativo al test
di **Adriana Bazzi** e **Monica Ricci Sargentini**
alle pagine 8 e 9

Economia
Pubblico e privato:
impariamo
a investire su di noi
di **Ferruccio de Bortoli**
nell'inserto L'Economia

Domani gratis
Pubblico e privato:
impariamo
a investire su di noi
di **Ferruccio de Bortoli**
nell'inserto L'Economia

Prolife®
10 miliardi di fermenti vivi certificati
10 ceppi attivi

I cambiamenti reali
RETORICA PERDENTE SUL CLIMA

di **Lucrezia Reichlin**

Oggi, nel mondo, e in particolare in Europa, sta crescendo la consapevolezza che, in assenza di azioni drastiche per la difesa dell'ambiente, si andrà verso una catastrofe climatica. Questo sta producendo nuove politiche e nuove regole oltre ad influenzare l'orientamento di chi investe. L'idea che ci avrebbe pensato il mercato a risolvere la situazione non convince più nessuno. Siamo di fronte a quello che gli economisti chiamano un'esternalità, cioè il fatto che le attività produttive di singole imprese hanno un costo per l'ambiente che non è riflesso nel prezzo. In questo caso l'esternalità tocca quasi tutti gli aspetti dell'attività economica e rende impraticabile il modello di consumo che fin qui ha caratterizzato le nostre società.

Il consenso tra gli scienziati è chiaro: il cambiamento climatico è associato a disastri naturali sempre più frequenti i cui costi sono molto ingenti. Siamo di fronte a un rischio molto più grande di quello di una crisi finanziaria. Il cambiamento climatico può portare a eventi irreversibili per difendersi dai quali non ci si può assicurare. È urgente quindi mettere in campo politiche adeguate, che arrestino la tendenza al riscaldamento della Terra e che permettano di raggiungere a livello globale l'obiettivo di emissione zero per il 2050.

continua a pagina 24

Politica Lungo incontro al Quirinale dopo lo strappo. Decisivi i parlamentari delusi di Italia viva

Alt a Renzi, Conte va al Colle

La maggioranza convinta che il governo non cadrà perché i voti ci sono

Conte ieri mattina è salito al Colle per un incontro con il presidente Mattarella. Dialogo riservato. Ma sono stati toccati i rapporti con Renzi. Il premier è convinto che il governo alla fine non cadrà, perché al Senato i voti ci sono. E sarebbero decisivi proprio i parlamentari delusi da Italia viva. Inoltre il capo del governo ha avvertito Renzi che risponderà pubblicamente a interventi fatti solo per la visibilità. Insomma, linea dura e basta strappi. Il momento è delicato e anche i pontieri hanno smesso il lavoro di mediazione. Sul fronte del centrodestra Salvini evoca l'Italex: «O la te cambia o muore».

da pagina 2 a pagina 7



IL MINISTRO BONAFEDE
«Sfiducia sulla giustizia? Io non accetterò veti»

di **Monica Guerzoni**

Il ministro della Giustizia Alfonso Bonafede, capo della delegazione M5S nel governo, dice al Corriere: «Sulla riforma del processo penale non ci possono essere veti. L'isolamento di Italia viva è irragionevole». E sui cartelli contro l'alleanza con il Pd alla manifestazione di ieri a Roma: «Il Movimento ha una sola strategia: fare le cose. E con questo governo le stiamo facendo».



a pagina 3

NORD E SUD

Ma che Italia sarà tra 10 anni? La frattura dei due Paesi

di **Federico Fubini**

E se provassimo a fare un esperimento? Immaginare l'Italia del futuro, con i dati che abbiamo a disposizione oggi e le tendenze. E, ovviamente, in assenza di un piano in grado di cambiare radicalmente le carte in tavola. Insomma: che Italia sarebbe tra dieci anni? E come in tutti i test conviene prendere gli estremi: in questo caso il Mezzogiorno e il Nord. Con ogni probabilità assisteremo ad una frattura, a una sorta di due Paesi.

a pagina 19

Viterbo L'ospedale: aveva solo crisi di panico



Aurora Grazini, 16 anni, è stata trovata morta nel letto dai suoi genitori: il giorno prima era stata visitata in ospedale ma dimessa

Visitata e dimessa dai medici Aurora, 16 anni, muore nel sonno

di **Rinaldo Frignani**

Si è presentata al Pronto soccorso dell'ospedale Belcolle di Viterbo. Solo una crisi di panico, per i medici. Visitata e rimandata a casa. Aurora Grazini, 16 anni, è andata a letto ma non si è più svegliata. Morta. Ora sarà l'autopsia a cercare di capire il perché.

a pagina 12

EGITTO I GIUDICI: NO ALLA SCARCARAZIONE

Zaky non esce «Nella mia cella siamo in 35»

di **Francesco Battistini**

«Sono in una cella con 35 persone, abbiamo una latrina soltanto, la finestra è piccolissima». Sai che hai intorno tanta solidarietà? «Sì, bene, grazie, bene così». Zaki Suleimani ieri mattina era nel tribunale di Mansura. I giudici dovevano decidere se liberarlo. Così non è stato: «Deve restare in carcere».

a pagina 11

FRANCESCO SCRIVE AL CARDINALE MÜLLER

Papa, la lettera del disgelo

di **Massimo Franco**

Sette righe in spagnolo con la grafia inconfondibile di papa Francesco è arrivata al cardinale Gerhard Müller. Una lettera con scritto «mi è piaciuto» riferito allo scritto, critico, del cardinale sul Sinodo dell'Amazzonia. Una mano tesa ai tradizionalisti.

a pagina 15

PADIGLIONE ITALIA

di **Aldo Grasso**

NON GIOCHIAMO A NASCONDINO CON L'INVALSI

Gli esami finiscono sempre, purtroppo. «Oggi è stato approvato un mio emendamento che toglie definitivamente dal curriculum degli studenti la certificazione delle prove Invalsi». Questo l'annuncio trionfante di Nicola Fratoianni di Sinistra Italiana-Leu. Cui ha fatto seguito un commento della vice ministra dell'Istruzione Anna Ascani: «Abbiamo fortemente voluto che i risultati delle prove Invalsi rimanesse fuori dal curriculum dello studente». L'Invalsi è il



Nicola Fratoianni
Le prove degli studenti non devono fare curriculum

«coronavirus» della scuola italiana? Perché il governo è così felice di averne secretato i risultati? L'Invalsi è una parte del curriculum dello studente, un allegato al diploma di Maturità che contiene esperienze, competenze e conoscenze che lo studente ha accumulato negli anni, da presentare a università e datori di lavoro. Migliorabile, certo, ma strumento moderno capace di radiografare la realtà: uno studente su tre in terza media ha problemi di comprensione del

testo, e se una classe va male, a volte, il docente non è esente da demeriti. Invalsi? Se c'è la febbre, si rompa il termometro! La verità è che parte della scuola italiana ancora resiste alle valutazioni: presto sostituirà i voti con le faccine. E per una certa retorica politica e sindacale, la colpa è sempre del sistema, mai personale. Quando si secretano i demeriti, si ridimensionano anche le ambizioni. Della scuola, del Paese.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

IL CORRIERE DELLA DOMENICA

L'ODIO NEGLI ANNI 70

Ramelli, ucciso perché di destra

di **Walter Veltroni**



Morti per odio. A destra e a sinistra. Sergio Ramelli fu ucciso perché «fascista».

alle pagine 20 e 21

CHRISTOPHER HARDING
GIAPPONE
STORIE DI UNA NAZIONE ALLA RICERCA DI SE STESSA
DAL 1850
A OGGI
HOEPLI

00216
9 7711 20 498008





Grandi manovre del Pd in Rai per cacciare l'ad Salini e piazzare Orfeo, uomo per tutte le stagioni, al Tg3: rimpiangeremo pure la lottizzazione gialloverde?



Domenica 16 febbraio 2020 - Anno 12 - n° 46
Redazione: via di Sant'Erasmus n° 2 - 00184 Roma
tel. +39 06 32818.1 - fax +39 06 32818.230

€ 1,80 - Arretrati: € 3,00
Spedizione abb. postale D.L. 353/03 (conv. in L. 27/02/2004 n. 46)
Art. 1 comma 1 Roma Aut. 114/2009

Morti impunte
Casale avvelenata e pluri-prescritta con 50 ammalati di amianto l'anno

BARBACETTO A PAG. 8

Da Msi a An a FdI
Fratelli d'Italia e di mattone: case per 200 milioni bloccate dalle liti



MARTINI A PAG. 7

Il reportage
Le mafie a Roma: chi comanda ora nel Romanzo criminale 2020

FAGNANI A PAG. 14

LULA, L'ALTRO BRASILE E I SUOI TROPPI ERRORI

DOMENICO DE MASI A PAG. 17

IN SIBERIA
Il virus separa gli innamorati Inna e Danil

MICHELA A. G. IACCARINO

Dopo un incontro fugace sotto il cielo cupo di Wuhan mentre erano in fila durante l'evacuazione e poi tra i sedili dell'aereo militare moscovita che veloce li trasportava verso il sanatorio d'epoca sovietica di Tyumen, in terra selvaggia e siberiana, Inna Savintseva e Danil Parfenovich, nati entrambi nella Federazione russa 18 anni fa, raccontano di essersi innamorati perdutamente.

A PAGINA 15

PIAZZA PIENA CONTRO I VITALIZI E NON SOLO

C'È VITA NEI 5 STELLE

DE CAROLIS E ZANCA A PAG. 2-3



Conflicti di interessi
Privilegi, il Senato rinvia la "sentenza" annunciata

PROIETTI A PAG. 2

2 Matteo, settimana nera
Renzi sbeffeggiato su Fb, Salvini torna anti-Europa

CANNAVÒ A PAG. 5

DUE PUGILI SUONATI DAL CONTE OUTSIDER

ANTONIO PADELLARO A PAG. 12

FIRENZE L'affare da 300 milioni caro anche a Carrai e Lotti
Aeroporto, Renzi&C. aggirano il no dei giudici: Giani nei guai

Dopo che il Consiglio di Stato ha bocciato ancora il progetto della pista a Peretola, l'ex premier si dice pronto a chiedere al governo un decreto legge. Il candidato alla presidenza della Toscana si barcamena

SALVINI A PAG. 4



Mannelli



La cattericia
Secondo gli scienziati, pipistrelli e pangolini sarebbero gli ospiti del coronavirus. Che vacanze di merda

WWW.FORUM.SPINOZA.IT

MAX TORTORA
"Girare con Carlo è un sogno, il futuro è farmi una pizza"

FERRUCCI A PAG. 20 - 21



PORTO DI GENOVA
Cargo con le armi dei sauditi? "Tutto ok, può passare"

DE RUBERTIS A PAG. 10

Riveder le stelle

MARCO TRAVAGLIO

La piazza strapiena contro i vitalizi di ritorno e la restaurazione strisciante non risolve nessuno dei problemi drammatici in cui si è avvitato il M5S. Ma è un segnale. Anzitutto di vita. E poi del fatto che chi smette di guardarsi l'ombelico parlandosi addosso su questioni interne e sventola bandiere di principio e non di bottega trova sempre migliaia di cittadini pronti a impegnarsi. Il sentimento dominante, in piazza Santi Apostoli, era l'orgoglio per le cose fatte da un movimento vilipeso e combattuto da tutti che ha mantenuto molte promesse, ma non è stato ripagato, anzi paradossalmente è stato punito dagli elettori. I militanti sono cambiati e maturati come i loro eletti. Hanno rinunciato alle battaglie impossibili, sia quelle magari giuste ma irrealizzabili, sia quelle sbagliate e velleitarie del complottismo e dell'antieuropismo. La sfida del governo ha fatto bene a tutti, dalla base ai vertici, costretti a diventare in fretta uomini di governo e molti - anche se non tutti e fra mille errori - ci sono riusciti. Tant'è che da due anni, altro paradosso, il "movimento del vaffa" è diventato il principale fattore di stabilità, prima contro il cazzaro verde, poi contro il cazzaro rosé. Ha espresso un premier, Conte, che ha imparato più in fretta di tutti. E un capo politico, Di Maio, che ha traghettato nelle istituzioni il più grande movimento di protesta mai nato in Italia, fino al gesto raro e dignitoso delle dimissioni.

Se i 5Stelle si riappropriano delle piazze, accanto a quelle delle Sardine che per prime ne hanno meritoriamente strappato il monopolio a Salvini, è un bene per loro e per tutti: anche perché la nuova piazza non è più contro il governo di turno (sarebbe autofagia), ma per alcune battaglie. A partire da quelle sulla legalità che hanno portato all'anticorruzione, al carcere per gli evasori, alla blocco-prescrizione e all'accorcia-processi, grazie anche alla santa pazienza di Bonafede, accolto ieri come un astar. Ora però, anziché crogiolarsi nel primo bagno di folla dopo mesi di cicuta, il M5S dovrebbe far tesoro di quella piazza. La smetta di discutere di regolette interne e dispettucci ombelicali. Faccia alleanze nelle regioni dove può vincere un candidato presentabile. Fissi al più presto questo benedetto congresso degli "stati generali", lo apra a tutti i contributi esterni possibili, si dia una leadership seria e credibile e un pacchetto di nuovi traguardi da tagliare. La casta gli ha regalato lo sdegno contro i nostalgici dei vitalizi e dell'impunità, oltre al demenziale referendum di marzo contro il taglio dei parlamentari. La casta lavora per i 5Stelle. I 5Stelle la smetteranno di giocare contro se stessi?





il Giornale



DAL 1974 CONTRO IL CORO

DOMENICA 16 FEBBRAIO 2020

Quotidiano diretto da ALESSANDRO SALLUSTI

Anno XLVII - Numero 40 - 1.50 euro*

www.ilgiornale.it

CONTROCULTURA Keller, l'uomo volante che sognava un nuovo Rinascimento Mascheroni e Solinas alle pagine 23 e 24-25

LA STRATEGIA DELL'«ITALEXIT» SALVINI, L'EUROPA E IL GIOCO DI SPARARLE GROSSE
di Alessandro Sallusti

Matteo Salvini cambia idea un'altra volta. «O cambia tutto oppure dovremmo fare come gli inglesi e uscire dall'Europa», ha detto ieri, ispirato - sono sue parole - da un pescatore di Bagnara Calabra. Io non metto in dubbio la competenza economica dei pescatori calabresi, ma a occhio non mi sembra che il loro destino potrebbe cambiare in meglio rompendo il cordone ombelicale con Bruxelles. A questo punto, però, qualche sospetto mi viene riguardo Salvini, che sull'Europa ha cambiato due o tre volte idea in pochi mesi. E diciamo pure che in economia non è stato un fulmine di guerra come in altri ambiti: i tre grandi provvedimenti economici approvati dalla Lega nei mesi in cui ha governato con i Cinque Stelle (reddito di cittadinanza, quota cento e salva imprese) non hanno certo dato i risultati sperati e annunciati, tanto che il Paese è andato indietro invece che avanti.

Detto questo, non credo che Salvini sia così sprovveduto da credere davvero che l'Italia possa seguire l'esempio inglese: noi non abbiamo la Sterlina, né la bomba atomica e neppure il petrolio del Regno Unito, ma soprattutto non siamo inglesi ma italiani. Penso piuttosto che il leader della Lega sia preoccupato della continua crescita del partito amico, ma allo stesso tempo rivale, di Giorgia Meloni, e che per questo provi a coprirsi il fianco presso l'elettorato più convintamente sovranista da sempre vicino a Fratelli d'Italia. Vedremo quale sarà la contromossa della Meloni, ma non vorrei che nel centrodestra iniziasse una gara a chi la spara più grossa per vedere l'effetto che fa sui sondaggi.

Di chiacchieroni, venditori di fumo e improvvisati economisti nella politica italiana ce ne sono già abbastanza, purtroppo alcuni di loro hanno avuto e hanno incarichi di governo. Inseguirli su quella strada può portare visibilità mediatica, maggior consenso sui social, ma non risolve neppure uno dei tanti problemi che abbiamo. Lasciamo ai partiti dell'attuale maggioranza la tecnica di stupire a parole e deludere nei fatti. E in quanto all'Europa siamo severi ma seri, non perché Bruxelles lo meriti, ma perché lo dobbiamo a noi e all'intelligenza della stragrande maggioranza degli italiani.

Borgia e Bracalini a pagina 7

DELIRIO DI ONNIPOTENZA CONTE MIRA AL COLLE

Il premier è convinto di farcela. E per questo «liscia» il Pd Renzi alla guerriglia: ora imboscata sul reddito

LECITI I TWEET ANTI-TRANS
«Liberi di scrivere cattiverie»
Sentenza contro la censura
Davide Zamberlan

a pagina 13



BATTAGLIA IN TRIBUNALE Harry Miller, 54 anni, ex poliziotto

TRAGEDIA A VITERBO, INVIATI GLI ISPETTORI
Dimessa dall'ospedale, sedicenne muore in casa
Patricia Tagliaferri

a pagina 14

di **Giuseppe Marino**
Dicono che Giuseppe Conte sia pronto a tutto per non interrompere il suo soggiorno nella stanza dei bottoni. E non è solo attaccamento alla poltrona di presidente del Consiglio, già dimostrata con la giravolta del Conte bis. Dicono che l'avvocato covi un sogno apparentemente impossibile per uno il cui nome fino a tre anni fa non era mai comparso sulle pagine di un quotidiano. Un sogno con vista Colle. La regia dell'operazione sarebbe del portavoce Rocco Casalino, con la benedizione di Casaleggio...
con **Cesaretti** alle pagine 2-3

GLI ANTICASTA CONTRO IL LORO GOVERNO

È la piazza dell'auto-vaffa E i 5s ci vanno in auto blu

di **Francesco Maria Del Vigo**

CASO IN BASILICATA
La prima purga delle Sardine
Nino Materì
a pagina 5

RIENTRATO NICCOLÒ: NEGATIVO AI TEST

«Ecco cosa rischia l'Italia con il virus in Africa»

Francesca Angeli e Chiara Giannini

GIGANTE AL VITTORIALE
L'eroe fiumano tornato dal Vate
Fausto Biloslavo
a pagina 8

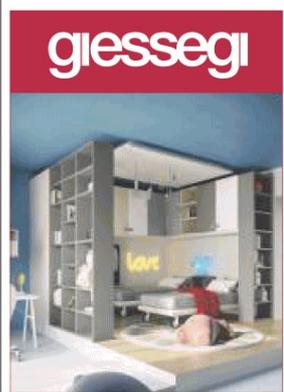
L'articolo della domenica di **Francesco Alberoni**

L'obsolescenza programmata dei nostri rapporti

«**L'**Occidente ha cercato a lungo di distaccarsi dalle sue radici. Con la Rivoluzione francese ha desacralizzato il potere sovrano, rifiutando il cristianesimo ha cercato di laicizzare i fondamenti culturali dell'etica. Poi ha sostituito la fede in Dio con la fede nella dea Ragione e, in seguito, con il positivismo, con la fede nella scienza. Il Novecento ha visto il primato dell'istinto e della violenza con due guerre mondiali e ideologie totalitarie come il comunismo sovietico, il nazismo, il fascismo. Poi la Guerra Fredda e l'opposizione tra il modello capitalista e quello socialista. E nell'89, d'un tratto, con la caduta del Muro di Berlino e il passaggio al XXI Secolo, il mondo è sembrato più piccolo, unito e senza nemici. L'Occidente ha abbracciato l'adorazione

di un libero mercato mitizzato, unico, globale in cui tutti competono nelle stesse condizioni e dove non ci sarebbero nemici. Ma, in realtà, questo mercato non è libero, è estremamente disordinato e nel disordine emergono potenze capaci di controllare, dominare, manipolare. E infatti è ciò che sta avvenendo, perché il controllo di questo regno che ci appare così libero, è in mano a potentissime nazioni sovrane, a banche e fondi d'investimento sovranazionali che fanno ciò che vogliono. Non c'è la distinzione tra bene e male perché le persone interessano soprattutto come consumatori. Il mercato globale deve rendere sempre più omologati, più simili i diversi popoli, perché si assomiglino sempre di più e consumino i prodotti pensati in serie. In parallelo,

crece un potere burocratico che agisce sempre più impersonalmente nei confronti dei suoi cittadini e delibera sostituendosi sempre più all'etica tradizionale con leggi prescrittive. E la sua potenza è enormemente accresciuta dalla diffusione della tecnologia informatica. Ciò che caratterizza questa epoca è anche la grande rapidità, il continuo cambiamento, la veloce obsolescenza, il primato del processo sulla persona. L'Europa e gli europei, schiacciati tra questi immensi poteri, non hanno più, almeno in questo momento, un sogno, un ideale, una meta positiva, una cultura e non sentono più la forza ispiratrice delle loro radici. L'influenza della globalizzazione è arrivata a toccare il cuore dei rapporti familiari, genitori-figli, maschio-femmina.



IL GIORNO

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

DOMENICA 16 febbraio 2020
1,50 Euro*

Nazionale

FONDATA NEL 1956
www.ilgiorno.it



Il governatore lombardo: «Ecco le priorità»

Via libera del governo Olimpiadi, una società per le grandi opere

D'Eri, Lazzari e Zambon alle pagine 2 e 3



Lodi, morta una ragazza

Schianto in auto dove si vede il treno deragliato

De Benedetti a pagina 16



Non solo facciate: sconti per la casa

Guida Pubblicati requisiti e regole per ottenere il maxi bonus. Le altre opportunità legate alle ristrutturazioni

Perego alle pagine 4 e 5

Milano-Cortina

Ora attenti a non sprecare sei anni

Sandro Neri

L'espressione più efficace si deve a Luca Zaia, governatore del Veneto, che si appella al governo perché «eviti di aprire l'ufficio complicazione affari semplici». L'approvazione, l'altra sera in Consiglio dei ministri, della «legge olimpica» è una bella notizia, purché alle buone intenzioni seguano celeri realizzazioni e una rapida conversione del decreto da parte del parlamento perché, per dirla con il presidente della Regione Lombardia Attilio Fontana, «non si può perdere tempo, occorre muoversi rapidamente per non arrivare alla scadenza con il fiatone». Se le Olimpiadi invernali di Milano-Cortina sono in calendario per il 2026, la scadenza è in realtà molto più vicina di quanto non appaia.

Continua a pagina 2

L'ODISSEA DEI TRENTACINQUE ITALIANI SULLA NAVE DEL VIRUS: COSÌ RESISTE L'EQUIPAGGIO IL COMANDANTE CAMPANO INFONDE SPERANZA. L'IPOTESI DI UN VOLO PER RIMPATRIARLI



Il comandante Gennaro Arma e i passeggeri della Diamond

Panettiere e Femiani alle pagine 8 e 9

DALLE CITTÀ

Milano

Il chirurgo estetico dei vip re del botox finisce nei guai

Consani nelle Cronache

Milano

Legami coi Casalesi Sigilli antimafia all'Antica pizzeria

Palma nelle Cronache

Milano

Bimbo investito È caccia a scooter pirata

Servizio nelle Cronache



Giallo a Viterbo: s'indaga per omicidio colposo

Dimessa dall'ospedale Sedicenne muore a casa

Ruggiero a pagina 17



Caroline Flack, ex fiamma del principe Harry

Star tv inglese si uccide Era accusata di percosse

Bonetti a pagina 13



ANGELA CAPUTI
Giugli

www.angelacaputi.com

ph. Alacard / Imagoeconomica.com





Oggi Alias domenica

RACHEL CUSK La condizione umana nell'era del narcisismo. L'ultimo Stamone e «un ritorno» per Kracauer dalla Berlino degli anni Trenta



Le Monde diplomatique

IN EDICOLA Trump e i dem, scioperi e casse di resistenza, la sconfitta del Labour, Bolsonaro e le stelle, futuro del Rojava, biciclette a Copenaghen



Culture

LE MANI SULL'ARTE In «Capolavori rubati» un itinerario tra i più celebri saccheggi di gallerie e musei Tiziana Migliore pagina 10

il manifesto

quotidiano comunista

oggi con ALIAS DOMENICA

CON LE MONDE DIPLOMATIQUE + EURO 2,00

DOMENICA 16 FEBBRAIO 2020 - ANNO L - N° 41

www.ilmanifesto.it

euro 1,50

Patrick George Zaki foto di Egyptian Initiative for Personal Rights via Ap

Patrick Zaki denuncia torture e abusi ma resta in cella. Il giudice del tribunale di Mansoura riceve una telefonata e cambia idea: respinto l'appello dei legali. I media di regime: è «ingerenza» la campagna internazionale di solidarietà. La famiglia Regeni: «Il governo ritiri l'ambasciatore». Oggi Roma si mobilita

pagina 9



Nelle mani del Faraone

L'Egitto di Al Sisi Il governo italiano con un piede in due scarpe

ALBERTO NEGRI

Perché non possiamo rinunciare a fare affari con il Faraone? Mai dimenticare come è iniziata la storia: con il golpe militare del 3 luglio 2013 del generale Al Sisi, centinaia di morti, migliaia di incarcerati, il governo dei Fratelli Musulmani fuorilegge, i capi arrestati, torturati e condannati con processi farsa. E poi i miliardi delle monarchie del Golfo al generale-presidente per eliminare la Fratellanza, non solo in Egitto ma anche in Libia con il sostegno del Cairo al generale Haftar. Al centro ci sono i rivolgimenti di alleanze del Medio Oriente. — segue a pagina 9 —

Sinistra



L'assemblea Rigenerazione rossa e verde. Schlein: ora una rete permanente

Ieri a Roma all'assemblea di Sinistra italiana la réunion delle sinistre fronte all'alleanza con il Pd. Fratoianni: «Ma un soggetto unico non serve». Ely Schlein applauditissima

DANIELA PREZIOSI A PAGINA 4

ALLA MANIFESTAZIONE CONTRO I VITALIZI DI MAIO ACCOLTO CON UN'OVAZIONE

Piazza anti-casta, l'amarcord grillino

■ Piazza Santi Apostoli a Roma non è una location da adunate oceaniche, e non era questo quello che ci si aspettava dalla manifestazione convocata dal M5S per rivendicare la battaglia contro i vitalizi ai parlamentari. Dalla piazza grillino traspasiano però, nonostan-

te il caos interno, sentimenti e parole d'ordine uniformi. Per un pomeriggio gli attivisti si rifiutano nelle retoriche anti-casta. Un bagno rigenerante che trasporta il Movimento 5 Stelle alle sue origini e fa sentire tutti un po' più giovani. La manifestazione serve a

riannodare i fili del M5S di governo con lo spirito delle prime battaglie e a rilanciare la figura Luigi Di Maio in vista degli Stati generali. L'ex capo politico ritrova la benedizione della piazza che lo accoglie con un'ovazione. SANTORO A PAGINA 2

IL PREMIER AL QUIRINALE Conte accelera lo showdown

■ Nessuna tregua, se non di facciata. Conte vuole chiudere in fretta la partita con Renzi, convinto che il leader di Iv non smetterà di tenere al palo il go-

verno finché non avrà ottenuto proprio la testa del premier. Premier che in mattinata sale al Colle per un colloquio con Mattarella. COLOMBO A PAGINA 3

INTERVISTA AL SINDACO Fiume, «è il porto delle diversità»



■ «Il nostro obiettivo è superare i confini», dice il sindaco di Rijeka-Fiume Vojko Obersnel. Che al primo cittadino di Trieste spiega: «La stella a 5 punte è un'installazione della rassegna L'era del Potere», che rientra nei programmi della Capitale europea della Cultura 2020. SALVI A PAGINA 6

TURINGIA «No all'Afd», a Erfurt un mega-corteo



■ Diciottomila in piazza nella capitale della Turingia. Nelle prime file del corteo l'ex governatore, a capo della giunta rosso-rosso-verde, Bodo Ramelow, che ora potrebbe tornare a vincere grazie al 40%, secondo l'ultimo sondaggio, guadagnato dalla Linke. CANETTA A PAGINA 6

all'interno

Kurdistan/Turchia In migliaia a Roma: «Ocalan libero»

SVEVA HAERTTER PAGINA 8

Guerra siriana Nuovo carico di armi turche ai jihadisti

MICHELE GIORGIO PAGINA 8

Marche Appalti truccati per le cassette dei terremotati

MARIO DIVITO PAGINA 5

COVID-19 Parigi, prima vittima fuori dall'Asia



■ 80enne turista cinese non ce la fa in Francia. In Cina 143 vittime solo ieri, ma la crescita non sembra più esponenziale. Ilaria Dorigatti, che guida le ricerche dell'Imperial College di Londra: «Stimiamo una probabilità dell'1% che una persona infetta possa morire». CAPOCCI A PAGINA 7

Il romanzo di Claudia de Lillo alias Elasti Nina sente. Una vittima, un intrigo finanziario, un giallo e una commedia sociale. Nina fa l'autista, sente ogni odore e ogni conversazione. E legge Il Manifesto. MONDADORI www.libromondadori.it

00215 9 77025 013000





IL MATTINO



€ 1,20 ANNO CCXXVII-N° 46 ITALIA
SPEDIZIONE IN ABBONAMENTO POSTALE 45% - ART. 2, COM. 2018, L. 662/98

Fondato nel 1892



Domenica 16 Febbraio 2020 •

Commenta le notizie su ilmattino.it

ASCSA E PROCIDA, "IL MATTINO" - "IL DISPARI", EURO LEO

Diari d'autore
Parente e l'epopea delle 4 Giornate
«Anche la borghesia combatté i nazisti»
Ugo Cundari a pag. 13



Una settimana dopo
Sempre sia Diodato
Le classifiche premiano il vincitore di Sanremo
Andrea Spinelli a pag. 14



Il libro di Ferrero
Francesco d'Assisi e il Sultano: così iniziò il dialogo tra le religioni
Franco Cardini a pag. 43



Paralisi Italia
SOLO LA SCUOLA PUÒ AIUTARE IL PAESE (E IL GOVERNO)

Romano Prodi

Succedono strane cose al mondo: mentre restano giustamente elevate le preoccupazioni per la diffusione del Coronavirus in Cina e ancora più si teme per le imprevedibili conseguenze che tale morbo produrrebbe se si espandesse verso l'India o verso l'Africa, le previsioni sulle sue conseguenze economiche sono assai meno allarmanti. Vengono messi giustamente in rilievo i generali e pesanti effetti negativi sui viaggi e sul turismo, si insiste sulle difficoltà nel sistema delle subforniture internazionali e sulle temporanee interruzioni della produzione cinese, ma le conclusioni della maggioranza degli esperti internazionali si orientano verso l'espressione "no debacle yet". Non vi sarebbe cioè ancora nessun disastro generale in campo economico, anche se si sollevano ovviamente punti interrogativi riguardo al futuro.

I mercati finanziari si comportano in conseguenza e, dopo un calo iniziale, hanno dato segni di ripresa, arrivando fino ad attribuire un forse eccessivo rilievo alle conseguenze positive del calo dei prezzi del petrolio.

Il fatto che il Coronavirus sia considerato dagli analisti economici un evento grave, ma probabilmente temporaneo, ci deve tuttavia spingere ad essere cauti sull'andamento dell'economia mondiale, timorosi sulla crescita europea e ancora di più preoccupati sull'andamento dell'economia italiana. Ben poco di nuovo sta quindi accadendo rispetto a quanto la globalizzazione ha prodotto negli ultimi dieci anni.

Continua a pag. 43

Conte sale al Quirinale Renzi minaccia l'addio

►Il capo del governo: avanti anche senza Matteo, ho i numeri in Senato
Il leader Iv: serve un nuovo premier. E si prepara a lanciare l'ultimatum

È guerra aperta tra Renzi e il capo del governo, Conte. Il premier è salito ieri al Quirinale per manifestare a Mattarella la volontà di andare avanti anche senza il contributo di Iv: «Ho i numeri in Senato». Renzi è dell'idea che serva un nuovo premier e si prepara a lanciare l'ultimatum.

Di Giacomo, Gentili, Jervov e Pucci alle pagg. 2 e 3

Alta Velocità e ricercatori il piano Sud parte subito

Marco Esposito

Quando parte il Piano Sud 2030? La risposta, nel piano stesso, si trova a pagina

Le scelte per il Mezzogiorno

TRE PREMESSE PER EVITARE UN NUOVO FLOP

Isaia Sales

Siamo in una fase della nostra storia nazionale in cui l'inevitabile è ancora evitabile? Continua a pag. 43

Il monito del Papa
Francesco: reati finanziari inconciliabili con la Chiesa

Per la prima il Papa in persona ha aperto l'anno giudiziario vaticano. La visione di Francesco

racchiuse in una frase del discorso. «La Santa Sede è fermamente intenzionata ad avviare nuove forme di cooperazione giudiziaria sia a livello di organi inquirenti che investigativi». Il riferimento è agli scandali finanziari che hanno interessato il Vaticano. Giansoldati a pag. 12



L'incubo virus Bloccati in Giappone. Niccolò è tornato, sta bene



Il rientro di Niccolò dalla Cina, in una barella attrezzata: il ricovero all'ospedale Spallanzani di Roma

Italiani ostaggio della nave-lazzaretto

Cocco, Evangelisti e Mautone alle pagg. 8 e 9

Le interviste del Mattino

Salvini: «Il candidato in Campania? Aprire alla società civile»

«Regionali, nessun problema con Caldoro ma 15 giorni per un nome fuori dai partiti»

Adolfo Pappalardo

«Nessun problema personale contro Caldoro come candidato del centro-destra in Campania. Ma ci sono persone fuori dai partiti che si mettono a disposizione e abbiamo il dovere di valutare tutti i nomi, senza giudizi su nessuno». Così Matteo Salvini, leader della Lega, che martedì sarà a Napoli. A pag. 5

Il Pd: prima i programmi
La sfida dei 5Stelle «Se c'è De Luca corriamo da soli»

Da Crimi ultimatum di M5S al Pd per le Regionali campane: «Noi soli se ci sarà De Luca». Di Giacomo in Cronaca

Oggi il Cagliari, il brasiliano non convocato
Il ringhio di Gattuso su Allan «Ti alleni male, resti a casa»

Roberto Ventre
Inviato a Castel Volturno

Pugno duro di Gattuso: fuori il brasiliano Allan dai convocati per la gara di oggi pomeriggio a Cagliari. «Non si è allenato come piace a me, ha fatto gran camminate ed è giusto che stia a casa. Nessuna polemica, domani è un altro giorno, senza rancore, quando torneremo da Cagliari se si allenerà come dico io verrà convocato altrimenti resterà ancora a casa», ha detto il tecnico del Napoli.

A pag. 17

Il punto
NOI CATENACCIARI? NON C'È NULLA DI CUI VERGOGNARSI
Francesco De Luca

Il pugno duro di Gattuso colpisce Allan, il brasiliano per cui tredici mesi fa il Paris St. Germain si sarebbe spinto ad offrire fino a 90 milioni.

Continua a pag. 42

OTTURAZIONE SALTATA? CARIE? DENTE ROTTO?

NOCAVITY
KIT PER OTTURAZIONI DENTALI PROVVISORIE

ISOLA LA CAVITÀ DENTALE DANDO SOLLIEVO E RIDUCENDO LA SENSIBILITÀ DA SOLI E IN POCCHI MINUTI

da FIMO IN FARMACIA www.fimosrl.it

LEGGERE ATTENTAMENTE LE ISTRUZIONI PRIMA DELL'USO È UN DISPOSITIVO MEDICO CE AUT. MIN. SANITÀ DEL 30/12/2017





Il Messaggero



€ 1,40* ANNO 142-N° 46 ITALIA Sped. in A.P. DL551/2003 conv. L.46/2004 art.1 c.1 DCB RM

NAZIONALE



Domenica 16 Febbraio 2020 • S. Giuliana

IL GIORNALE DEL MATTINO

Commenta le notizie su ILMESSAGGERO.IT

L'intervista
Riccardo Chailly:
«Torno a Roma con le melodie che amo»
Antonucci a pag. 22



Gasparini vince 2-1 in rimonta
L'Atalanta ribalta la Roma
la Champions si allontana
Lazio-Inter, match-Scudetto
Nello Sport



Il Messaggero
META!
ilmessaggero.it/sport

Paralisi Italia
Per uscire dall'angolo non c'è crescita senza Scuola

Romano Prodi

Successo strane cose al mondo: mentre restano giustamente elevate le preoccupazioni per la diffusione del Coronavirus in Cina e ancora più si teme per le imprevedibili conseguenze che tale morbo produrrebbe se si espandesse verso l'India o verso l'Africa, le previsioni sulle sue conseguenze economiche sono assai meno allarmanti. Vengono messi giustamente in rilievo i generali e pesanti effetti negativi sui viaggi e sul turismo, si insiste sulle difficoltà nel sistema delle subforniture internazionali e sulle temporanee interruzioni della produzione cinese, ma le conclusioni della maggioranza degli esperti internazionali si orientano verso l'espressione "no debacle yet". Non vi sarebbe cioè ancora nessun disastro generale in campo economico, anche se si sollevano ovviamente punti interrogativi riguardo al futuro.

I mercati finanziari si comportano in conseguenza e, dopo un calo iniziale, hanno dato segni di ripresa, arrivando fino ad attribuire un forse eccessivo rilievo alle conseguenze positive del calo dei prezzi del petrolio.

Il fatto che il Coronavirus sia considerato dagli analisti economici un evento grave, ma probabilmente temporaneo, ci deve tuttavia spingere ad essere cauti sull'andamento dell'economia mondiale, timorosi sulla crescita europea e ancora di più preoccupati sull'andamento dell'economia italiana.

Continua a pag. 20

Conte: avanti anche senza Renzi

► Il premier da Mattarella: accelerare il chiarimento, se strappa ho i numeri anche al Senato. Il Pd: sette renziani pronti a tornare con noi. Il leader Iv contrattacca: serve un nuovo premier

ROMA Conte da Mattarella: se Renzi strappa ho i numeri anche al Senato. Gentili, Jerkovic e Pucci alle pag. 2 e 3

Virus, si diffonde il contagio sulla Daikoku. Primo decesso in Europa



Un volo per gli italiani bloccati in crociera
Niccolò allo Spallanzani, negativo al test

La Daikoku Pier Cruise con gli italiani a bordo bloccata a Yokohama (foto EPA) Alle pag. 8 e 9

Al sit-in in auto blu. Torna Di Maio

I Cinquestelle in piazza contro i vitalizi: alle Regionali niente alleanze con i dem

Simone Canettieri

La piazza «contro la casta dei vitalizi» attende l'arrivo messianico dei ministri MES che si fanno scaricare dalle auto blu dietro Santi



Apostoli per poi entrare nel retropalco. Ma dietro le musiche degli albori, sventano i cartelli ostili alle alleanze con i dem per le regionali. A pag. 4 Acquaviva a pag. 4

Emergenza natalità, pronto il Family act

Ma mancano i fondi

► Assegno unico per l'aiuto ai nuclei e più congedi: sul tavolo 16 miliardi, però non basteranno per tutto

Luca Cifoni

Assegno unico per ogni figlio fino ai 18 anni. Ma anche riordino dei congedi parentali con potenziamento di quello dei padri, incentivi fiscali per i libri scolastici, integrazione del reddito per le donne che tornano a lavorare dopo la maternità. Ecco il Family Act a cui sta lavorando il governo.

A pag. 7

La tragedia di Aurora
Dimessa dall'ospedale
muore in casa a 16 anni

Visitata il giorno prima in ospedale, è dimessa, una 16enne di Montefiascone (Viterbo), Aurora Grazini, è morta in casa nel sonno. Renzetti e Villa a pag. 14

Dietro l'assassinio
Diabolik-mediatore
così la pace tra clan
gli è costata la vita

Giuseppe Scarpa

La pace tra clan, un successo che è costato la vita a Diabolik. Fabrizio Piscitelli, 53 anni, assassinato con un colpo di pistola alla nuca il 7 agosto al Parco degli Acquedotti, aveva bruciato le tappe. In una piazza però, quella di Roma, che non accerta re. A pag. 13 Errante a pag. 13



IL PIÙ VENDUTO IN FARMACIA*

Prostamol

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

SCOPRI DI PIÙ SU BENESSEREURINARIO.IT

E NON HAI PIÙ SCUSE

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

IL GIORNO DI BRANCO

CAPRICORNO FUORI L'AMBIZIONE

Buona domenica, Capricorno! Siamo tutti nella barca di Nettuno in Pesci, che ci porta di qua e di là, senza un itinerario preciso, secondo le maree. Ma in determinati momenti esce in evidenza un determinato segno e quasi con prepotenza, vince.

Ora siete voi. Oggi entra anche Marte nel segno e si congiunge a Saturno, Giove e Plutone, Urano, Nettuno. Sono i giganti astrali che aiutano a realizzare i sogni più ambiziosi. Auguri.

© RIPRODUZIONE RISERVATA
L'oroscopo all'interno

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



il Resto del Carlino

DOMENICA 16 febbraio 2020
1,60 Euro

Nazionale

FONDATO NEL 1885
www.ilrestodelcarlino.it

Emilia Romagna e Marche

Dossier lavoro nero: 300mila irregolari Il Fisco perde 4 miliardi

Catapano alle pagine 10 e 11



Non solo facciate: sconti per la casa

Guida Pubblicati requisiti e regole per ottenere il maxi bonus. Le altre opportunità legate alle ristrutturazioni

Perego alle pagine 2 e 3

Il nostro sondaggio

I giovani e l'ottimismo perduto

Antonio Noto

Ritorno al futuro. C'è grande differenza tra le aspettative dei giovani di oggi e quelle dei teenagers negli anni 60-90. Eppure nel 19° secolo non sono mancati periodi di grave crisi economica, come per esempio quella petrolifera alla fine degli anni 70, l'inflazione galoppante che ha caratterizzato gli ultimi 30 anni del 1900 o ancora il ricordo del prelievo forzoso che venne effettuato dai conti correnti degli italiani nel 1992 per sanare il deficit dello Stato. Eppure, nonostante le evidenti difficoltà, i giovani di allora avevano una aspettativa positiva rispetto ai millennials. La comparazione dei dati è agghiacciante.

Continua a pagina 4

L'ODISSEA DEI TRENTACINQUE ITALIANI SULLA NAVE DEL VIRUS: COSÌ RESISTE L'EQUIPAGGIO IL COMANDANTE CAMPANO INFONDE SPERANZA. L'IPOTESI DI UN VOLO PER RIMPATRIARLI

CAPITANI CORAGGIOSI

Il comandante
Gennaro Arma
e i passeggeri
della Diamond

Panettiere e Femiani alle pagine 6 e 7

DALLE CITTÀ

Bologna, residenti esasperati

Furti e spaccate in case e negozi «Vogliamo le ronde»

Tempera in Cronaca

Lizzano in Belvedere

Cade in snowboard e finisce nel dirupo Muore a 59 anni

Pelli in Cronaca

San Giovanni in Persiceto

Rapine ai market, presa la banda dei pensionati

Servizio in Cronaca



Giallo a Viterbo: s'indaga per omicidio colposo

Dimessa dall'ospedale Sedicenne muore a casa

Ruggiero a pagina 17



Caroline Flack, ex fiamma del principe Harry

Star tv inglese si uccide Era accusata di percosse

Bonetti a pagina 13





IL SECOLO XIX



DOMENICA 16 FEBBRAIO 2020

QUOTIDIANO FONDATAO NEL 1886 - EDIZIONE GENOVA

1,50€ - Anno CXXXIV - NUMERO 40, COMMA 20/ B. SPEDIZIONE ABB. POST. - GR. 50 - MANZONI & C.S.P.A. Per la pubblicità su IL SECOLO XIX e RADIO 19 Tel. 010.5388.200 www.manzoniadvertising.it

GNN

LA GUIDA A NUOVI E VECCHI MUTUI COME SI RISPARMIA SUI CONTRATTI

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



GENOVA, PROCEDURE NEL MIRINO In auto ubriachi: assolti Etilometri sotto accusa

L'ARTICOLO / PAGINA 16

INDICE

Primo-Piano	Pagina 2
Cronache	Pagina 7
Economia-Matrimo	Pagina 13
Genova	Pagina 16
Cinema/Tv	Pagina 33/34
Xte	Pagina 35
Sport	Pagina 40
Meteo	Pagina 47

LA VITTIMA IN FRANCIA, È UN CINESE DI 80 ANNI

Virus, primo morto in Ue L'Italia vuol rimpatriare i turisti bloccati sulla nave

Il friulano di 17 anni tornato ieri è negativo ai test, rimane in isolamento
Allarme nei porti: con l'industria cinese ferma, arrivano navi semivuote

LADOMENICA



MAURIZIO MAGGIANI

La lotteria del lieto fine nel film horror del 2020

Torniamo come per un attimo indietro nel tempo fino agli anni '80 del secolo passato e andiamo al cinema, sistemiamoci comodi in una poltrona, siamo venuti a vedere un gran film, colossali di questo nuovo genere così affascinante, la catastrofe, il titolo è lapidario, come di consueto nel genere: 2020.

Ecco, si spengono le luci, e in poche sequenze già si palesa il gran teatro che ci avvicina e terrorizza. Improvvisa e fuori stagione una spaventosa tempesta di vento devastata la Gran Bretagna. All'altro capo del mondo immensi incendi ardono l'intero continente australiano senza che niente di ciò che l'uomo può pare possa fermarli. Dallo Yemen devastato da una crudele guerra un esercito di miliardi di locuste affamate sta invadendo l'Africa orientale, ha già distrutto i campi di cereali del Kenia e del Suda.

SEQUE / PAGINA 36

La Francia registra il primo morto da coronavirus in Europa: è un turista cinese di 80 anni giunto il 16 gennaio dall'Hubei e dal 25 ricoverato a Parigi in isolamento. In Francia salgono così a 12 i contagiati. Il Covid-19 continua a mietere vittime, salite a 1.527 (1.523 in Cina) e a creare contagi giunti a quota 67.097. È tornato in Italia, nel frattempo, Niccolò, il giovane friulano di 17 anni che è risultato negativo ai test, anche se resterà ancora isolamento.

Scatta l'allarme nei porti: le navi in arrivo, con l'industria cinese ferma, sono semivuote.

DELL'ANTICO E FATIGOSO / PAGINE 2 E 3

L'INTERVISTA

Antonio Boerno

La felicità di Niccolò: «Finalmente a casa ma ho avuto paura»

«Finalmente». È stata la prima parola pronunciata da Niccolò al suo sbarco in Italia dopo aver viaggiato per circa 10 ore a bordo del Boeing dell'Aeronautica Militare che l'ha riportato a casa dalla Cina, da Wuhan dove si trovava ormai da una ventina di giorni.

L'ARTICOLO / PAGINA 2

I GRILLINI IN PIAZZA CONTRO I VITALIZI AVVERTONO: «NO ALLE ALLEANZE»

Conte incontra Mattarella e studia il piano anti-Renzi

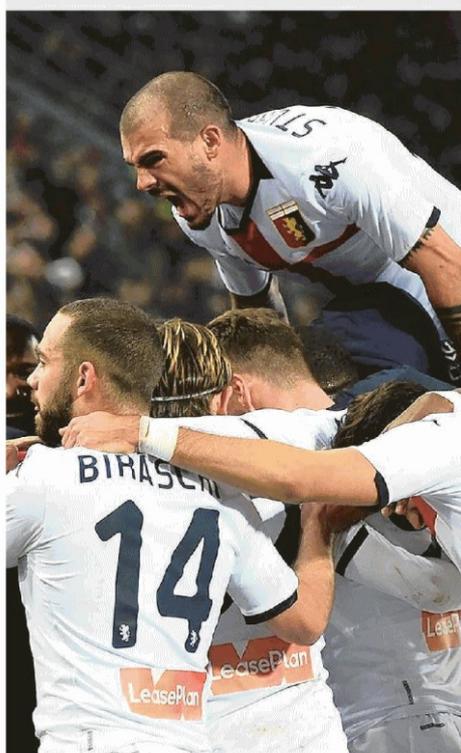
ROLLI



Nel giorno del silenzio dei duellanti, Giuseppe Conte e Matteo Renzi, ieri è arrivato il faccia a faccia più importante, tra il premier e il presidente della Repubblica Sergio Mattarella. Cuore dell'incontro, oltre ai dossier internazionali, la tenuta della maggioranza. Il tutto nella giornata in cui il M5S è tornato in piazza con il suo cavallo di battaglia: i vitalizi dei parlamentari. Il segnale politico lanciato ai ministri e al reggente Vito Crimi è netto: «Nessuna alleanza» per le prossime elezioni regionali.

OSTANTINI E MARI / PAGINE 4 E 5

Dal Grifone una lezione di grinta Bologna travolto da una tripletta



La gioia e la carica dei rossoblù, sintetizzata dall'esultanza di Sturaro, ha scandito la bella vittoria per 3-0 in casa del Bologna. Le reti sono state segnate da Soumaoro e Sanabria nel primo tempo. Poi Criscito, su rigore, ha chiuso la partita alla fine della ripresa.

GLI INVIATI ARRICHELLO ESCHIAPPAPIETRA / PAGINA 40-43

SAMPDORIA

Damiano Basso

Decade tutto il cda, ora Ferrero punta sugli uomini di fiducia

L'ARTICOLO / PAGINA 45

LE INFRASTRUTTURE IN LIGURIA

Turismo, il Ponente ritrova il sorriso: «Il nuovo viadotto dell'A6 ci rilancerà»

MARCO MENDUNI

I tempi sono stati da record, la promessa mantenuta in anticipo. La riapertura (sabato prossimo) del viadotto sulla Savona-Torino, crollato il 24 novembre, fa tornare il sorriso agli operatori turistici del Ponente: «Grande notizia, un bel colpo anche

di immagine, speriamo che ripartano le prenotazioni». Ma le preoccupazioni restano concentrate sulla difficoltà di muoversi sull'A10 e la richiesta è unanime: «Ora avanti tutta con le infrastrutture».

GLI ARTICOLI DI PALMESINO E SPORA / PAGINE 10 E 11

Il ministero ordina controlli sull'elicoidale del Morandi

Il ministero dei Trasporti mette nel mirino l'elicoidale del Morandi e invia il super commissario Placido Migliorino a controllarla. E intanto partono i limiti di transito e i divieti di sorpasso per i mezzi pesanti.

FREGATTI / PAGINA 8

REGISTRATORI DI CASSA OMOLOGATI RT



De Vita

office & communication

Via di Sottoripa 147r, Genova
Tel 348 39 39 000

EMPIRE
PALESTRA & FITNESS CLUB

249€ ABBONAMENTO ANNUALE
149€ ABBONAMENTO SEMESTRALE
ALL INCLUSIVE

VIENI A TROVARCI IN VIA FIESCHI 63R - GENOVA





Il Sole 24 ORE

Fondato nel 1865
Quotidiano
Politico Economico Finanziario Normativo

A tu per tu
Massimo Giordano
«CERCHIAMO
TALENTI
E SAPIAMO
TRATTENERLI»

Lucilla Incorvati — a pag. 9



Goodbye season changes!

BluEarth-4S

YOKOHAMA
www.yokohama.it

Dopo le tensioni Conte incontra Mattarella — p. 6 Macron: più investimenti per la difesa Ue — p. 8 Coronavirus, negativo l'italiano rientrato dalla Cina — p. 8

domenica

Copertina

Cuore tenero o matto da legare?

di Vittorio Lingiardi — a pagina 1



Terza Quanto costa il Partenone

di Marco Carminati — a pagina 111

Lifestyle

Carnevale Dieci ragioni per non smettere di regalarci Venezia

di Sara Magro — a pagina 123



Vitra di Basilea Siamo quello che abitiamo

di Stefano Salis — a pagina 124

lunedì

Guida rapida Pensioni, la gestione separata

Porti e ponti: reti al collasso In 10 città la sfida Tav

Italia bloccata. Dal Brennero a Palermo aumentano i punti critici per la logistica Alta velocità: 10 milioni di utenti potenziali

Dalle Alpi alla Sicilia, per il trasporto merci e per gli operatori della logistica gli ultimi mesi sono stati un calvario. La carenza di nuove infrastrutture si è avvertita ancora più per la fragilità e vetustà di quelle esistenti, tra il crollo del viadotto sulla A6 e le limitazioni su autostrade liguri e dorsale adriatica per problemi di staticità. Botta (Spedipor): «Con l'onda lunga del crollo del ponte Morandi, il porto di Genova rischia di perdere il 4-5% del traffico container». Senza contare i divieti ai mezzi pesanti imposti dall'Autista al Brennero. Un'altra sfida per il Paese è l'Alta velocità ferroviaria: il tema è estenderla alla parte d'Italia che ne è esclusa, con benefici alla crescita. Terzo il tema emerso: chiedere di essere agganciati al circuito. Ci sono dieci città che potrebbero portare all'Alta velocità 10-12 milioni di passeggeri annui aggiuntivi rispetto ai 40 attuali. Costo 27 miliardi, molti progetti già in corso. **Caprino, Morino e Sandrilli** — alle pagine 4-5

«Ecco come spenderò 21 miliardi in tre anni per rilanciare il Sud»

L'INTERVISTA

GIUSEPPE PROVENZANO



Ministro, 36 anni, Provenzano è responsabile per il Sud e la coesione territoriale

«Cambiamo metodo nella spesa dei fondi al Sud, partendo da 21 miliardi nel triennio. Intanto applichiamo la clausola del 34,5% della spesa: si parte da 1,4 miliardi del 4,2 miliardi stanziati a livello nazionale per il Green new deal». Lo dice in un'intervista il ministro del Sud Giuseppe Provenzano. **Caroline Fotina** — a pag. 3

Diciotto Lune
Grappa Stravecchia

18 mesi di invecchiamento in botti di legni pregiati. Una Grappa, infinite emozioni.

DISTILLERIA MARZADRO
Grappa dal 1949

DIC OTTO LUNE
DISTILLERIA MARZADRO
Grappa dal 1949

LE ECONOMIE CHE CRESCONO, DAL SENEGAL AL KENYA



La spinta manifatturiera. Una linea di produzione della East African Breweries di Nairobi (Kenya)

Consumi e Pil, così riparte l'altra Africa

Alberto Magnani — a pag. 8

Dazi Usa al 15% sugli aerei europei

GUERRE COMMERCIALI

Gli Stati Uniti hanno aumentato dal 10 al 25% i dazi sugli aerei Airbus importati dall'Unione europea. L'aumento entrerà in vigore il 18 marzo. Salvi altri altri prodotti italiani che rischiano tariffe fino al 50%. Airbus si è detta profondamente dispiaciuta per la decisione americana che finirà per penalizzare anche le linee aeree statunitensi e i loro clienti. **Riccardo Barlaam** — a pag. 7

MADE IN ITALY

Trump salva l'export di vino, olio e pasta
Di Maio: grande riconoscimento

Gerardo Pelosi — a pag. 7

Gli importatori americani lobby decisiva per evitare i rincarati

Micaela Cappellini — a pag. 7

— Continua a pagina 9

Bonus facciate, strada in salita: difficile individuare le zone A e B

CASA E FISCO

Inutilizzabili le regole del decreto '68: serve un certificato del Comune

Prima di capire se si possa partire con il bonus facciate proprietari e condomini dovranno scoprire se l'immobile si trova nelle zone urbanistiche A o B, perché le altre (quelle con edificazioni sotto il 32,5% del terreno) non rientrano nell'agevolazione. Lo scopo della norma è quello di abbellire centri e semicentri e non periferie e campagne ma le definizioni, che risalgono al 1968, sono inutilizzabili e occorre recarsi in Comune sperando che gli attuali Puc o Pgt consentano di confrontare la cartografia. E ottenere la certificazione che le Entrate pretendono. **Saverio Fossati** — a pag. 2

90%

Quota di detrazione Irpef o Ires abbinata agli interventi di tipo termico

I passaggi Asseverazione dell'Ape e invio all'Enea per lo sconto energetico

Luca De Stefani — a pag. 2

IL PIANO DI CONTE

Semplificazioni: una task force anti burocrazia

Accelerazione di un numero mirato di procedure burocratiche di maggior impatto per la vita di imprese e cittadini. Tra cui velocizzazione e verifica dello strumento della Conferenza dei servizi e di quello del "silenzio-assenso". E lotta al "burocratese": È una parte del pacchetto di proposte della ministra della Pa, Fabiana Daddone, che dovrebbe essere condensato in un'Agenda per la semplificazione del Governo. **Rogari** — a pag. 3

LETTERA AL RISPIAMATORE

Iren cerca clienti in tutta Italia e investe nell'idrico

di Vittorio Carlini — a pagina 10

CASO CDU IN TURINGIA

COMPIACENZA TEDESCA, INSIKUREZZA EUROPEA

di Sergio Fabbrini

Pochi giorni fa, la presidente del partito cristiano democratico tedesco (Cdu), e ministra della Difesa, Annegret Kramp-Karrenbauer, ha dichiarato che si dimetterà dal ruolo di capo del partito la prossima estate (così escludendo la sua candidatura a cancelliera alle elezioni federali nel 2021). Era stata nominata presidente della Cdu e indicata come erede di Angela Merkel poco più di un anno fa (dicembre 2018). Kramp-Karrenbauer era stata sommersa di critiche per aver autorizzato il suo partito della Turingia a sostenere il presidente liberale di quel Land insieme alla destra neozastista di Alternative für Deutschland (AfD). Un fatto senza precedenti. Tuttavia, la scelta di Kramp-Karrenbauer è anche l'esito del suo isolamento all'interno dell'Unione europea (Ue). Con la sua leadership, la Germania era diventato un Paese così compiacente da mettere in discussione il rapporto con la Francia. Ecco perché il suo fallimento è anche europeo, non solamente nazionale. Mi spiego, con riferimento al tema della sicurezza europea.

Fa grande merito alla Germania federale l'approccio pacifista da essa adottato nelle relazioni internazionali postbelliche. La Germania federale ha svolto un esame di coscienza senza precedenti sulle sue responsabilità nello sterminio del popolo ebraico e nello scatenamento della Seconda guerra mondiale. Un esame di coscienza che l'ha condotta a perseguire una politica estera basata su un dialogo con i Paesi in via di sviluppo e sulla promozione internazionale di norme a protezione dei diritti individuali e sociali.

— Continua a pagina 9

POLITICHE MONETARIE

ARGENTINA, ANATOMIA DI UN DEFAULT

di Marcello Minenna

Nel dicembre 2019 il nuovo Governo in Argentina ha varato una serie di misure di politica fiscale e monetaria di emergenza. Innanzitutto entrate fiscali aggiuntive per circa l'1,5-2,0% del Pil (il Prodotto Interlo lordo), insieme a controlli sui capitali e sui prezzi per mitigare le pressioni sull'inflazione e sul tasso di cambio.

Pragmaticamente il nuovo governo punta a una fragile tregua al fine di affrontare il mandato principale di ristrutturare il debito pubblico, ormai al 94% del Pil.

Il Governo vorrebbe chiudere un accordo il più rapidamente possibile, per ridurre al minimo l'impatto sull'attività economica dopo una profonda crisi di 2 anni (-6% del Pil).

Una missione tecnica del Fondo Monetario Internazionale (Fmi) è arrivata a Buenos Aires la settimana scorsa.

— Continua a pagina 10





IL TEMPO

QUOTIDIANO INDIPENDENTE



Domenica 16 febbraio 2020
Anno LXXVI - Numero 46 - € 1,20
Santa Giuliana di Nicomedia

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

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

SACRI PALAZZI SENZA PACE

Mezzogiorno di fuoco in Vaticano

Ormai San Pietro sembra il Parlamento italiano: siamo al duello finale tra destra e sinistra
Dopo la giubilazione di padre Georg i conservatori preparano la rappresaglia contro Bergoglio

Trasloco in bilico

Il Prefetto non trova casa

A vuoto la ricognizione per sostituire la sede di Palazzo Valentini

Sbraga a pagina 15

Manifestazioni Derby Capitale Salvini-Sardine

Il Carroccio all'Eur, i giovani di sinistra a piazza SS. Apostoli



Fondato a pagina 14

Sanità

Ambulanze a nolo Conto da 9 milioni

Cresce la spesa per i mezzi privati L'Ares corre ai ripari

a pagina 16

Pomezia

Esplosione e rogo dentro la cartiera

Le fiamme sono partite da un compattatore Nessun lavoratore ferito



Gobbi a pagina 21

Il Tempo di Oshø

Una botta di vitalizio per i grillini La piazza anti-casta rianima il Movimento

De Leo e Di Majo alle pagine 4 e 5



"Ma c'è rimasto qualcuno a fa la guardia alle poltrone?"

«Sta bene». E muore a 16 anni

Il delitto di Ladispoli

«Vannini, controlli in regola»
La Procura si difende

Gentile a pagina 18

*** È morta ad appena 16 anni. Aurora Grazini è deceduta in casa, mentre dormiva nel suo letto. A trovarla senza vita sono stati il papà e la mamma. La minorenni, originaria di Montefiascone, da qualche giorno lamentava dolori allo stomaco, tanto da convincere i genitori a portarla in ospedale, tanto da convincere i genitori a portarla in ospedale, tanto da convincere i genitori a portarla in ospedale. Nel nosocomio la giovane è rimasta ore in attesa e dopo alcune analisi è stata rimandata a casa.

Sereni a pagina 18

DI LUIGI BISIGNANI

Caro direttore, ci ha pensato Bergoglio a vivacizzare il tempo liturgico ordinario del calendario romano che intercorre tra il Battesimo di Gesù e la Quaresima, con due colpi di scena degni di Dan Brown. Con il primo, ha scombuscolato i Palazzi Apostolici (...)

segue a pagina 3

Lo scontro con Renzi non finisce Conte va da Mattarella A rischio la tregua di governo

Borriello a pagina 7

Detrazioni a singhiozzo Ristrutturazioni a metà Il bonus è solo di facciata

Caleri a pagina 9

Serie A



RIMONTA ATALANTA: È 2-1 Dall'illusione alla caduta La Roma si complica la rincorsa Champions

Austini, Biafora, Carmellini e Zotti alle pagine 34 e 35

ALLART CENTER
PORTE • FINESTRE • VERANDE

AL CENTRO DELLA TUA CASA

Via Tiburtina 255 - 00162 Roma (Metro Bologna)

#sempreinbuonemani

Tel. 06 491404 - www.allartcenter.it

Il diario

di Maurizio Costanzo



Ci sembra di essere in rosso in tutto. Ci vogliono diciotto mesi per avere il vaccino contro il virus in arrivo dalla Cina. Diciotto mesi è un anno e mezzo. Oggi come oggi, mi sembra un tempo infinito. Siamo in rosso perché una società aerea che collegava l'Italia alla Sardegna, ha dichiarato stop ai voli e i posti a rischio sono 1.500. Sulla prescrizione, non ci siamo accordati su niente e la giustizia italiana continua a navigare a vista. Se non andava bene il Festival di Sanremo, da poco concluso, c'era da mettersi le mani nei capelli. Consolidiamoci con la nuova Ferrari, che, leggo, sarà sempre più rossa.

LA NAZIONE

DOMENICA 16 febbraio 2020
1,60 Euro

Nazionale

FONDATA NEL 1859
www.lanazione.it



Ecoballe tra l'Isola d'Elba e Piombino

Un mostro di rifiuti minaccia il Tirreno «Fateci intervenire»

Filippi e Medici alle pagine 4 e 5



Fiorentina

Test salvezza contro la Samp Iachini cambia

Giorgetti e Marchini nel QS



Non solo facciate: sconti per la casa

Guida Pubblicati requisiti e regole per ottenere il maxi bonus. Le altre opportunità legate alle ristrutturazioni

Perego alle pagine 2 e 3

Le sorprese della politica

Giani per ora ha un solo rivale e non è a destra

Agnese Pini

Con il centrodestra in affanno e a corto di idee, nomi e direttive (ancora non sappiamo chi sceglierà il candidato governatore tra Forza Italia, Fratelli d'Italia e la Lega) è sorta una preoccupazione: non è che questa campagna elettorale per le regionali di maggio rischia di diventare noiosissima? Eugenio Giani è partito già da un mese con cene e comizi, avversari all'orizzonte non ce ne sono, e anche quando arriveranno inizieranno con uno svantaggio di tempo e motivazioni non di poco conto. Per tutte queste ragioni, la possibilità che i prossimi mesi regalino ben pochi brividi sarebbe in teoria molto alta. E invece no. Ancora una volta, in soccorso contro il tedio è venuto Matteo Renzi.

Continua a pagina 8

L'ODISSEA DEI TRENTACINQUE ITALIANI SULLA NAVE DEL VIRUS: COSÌ RESISTE L'EQUIPAGGIO IL COMANDANTE CAMPANO INFONDE SPERANZA. L'IPOTESI DI UN VOLO PER RIMPATRIARLI

CAPITANI CORAGGIOSI



Il comandante Gennaro Arma e i passeggeri della Diamond

Panettiere e Femiani alle pagine 6 e 7

DALLE CITTÀ

Grandi opere bloccate

Burocrazia e ricorsi legali Così la città resta al palo

Fichera e Mugnaini in cronaca

La tragedia del tassista

Morte di Ghirelli Due processi appesi all'autopsia

Brogioni in cronaca

La memoria offesa

Rubò la targa Scoperto il bullo dei Georgofili

Agostini in cronaca



Giallo a Viterbo: s'indaga per omicidio colposo

Dimessa dall'ospedale Sedicenne muore a casa

Ruggiero a pagina 17



Caroline Flack, ex fiamma del principe Harry

Star tv inglese si uccide Era accusata di percosse

Bonetti a pagina 13



ANGELA CAPUTI
Giuglia

www.angelacaputi.com

ph. Alvarado/Alvarado.com



No PLACE TOO FAR.
SHOP ONLINE SCARPA.NET

la Repubblica



Fondatore Eugenio Scalfari

L'Espresso

Direttore Carlo Verdelli

Anno 45 - N°40

Domenica 16 febbraio 2020

Oggi con L'Espresso

In Italia € 2,50

L'editoriale

Il Papa rivoluzionario e il giovane che voleva farsi re

di Eugenio Scalfari

Il Dio Unico non c'era mai stato. Salvo, a suo modo, Eros. Che aveva però, pur non volendo, una duplice e opposta funzione: portava gioia o dolore. Anche la religione portò guerre e dolori: si combatteva in un'Europa già molto divisa per lotte di potere nelle quali i popoli non contavano quasi nulla: il potere era nelle mani dei capi e la religione era diventata principalmente una motivazione. La guerra dei cent'anni fu uno di quei casi esemplari ma non fu certo il solo. Ci fu la lotta per le investiture che oppose il vescovo di Roma ai vescovi di altre regioni europee guidate dalle locali monarchie. Il Papa, vescovo di Roma, aveva un potere duplice: quello religioso e quello politico. Ma chi era Dio? In quale modo veniva concepito? Dal popolo in un modo, dai vescovi in un altro, dalla nobiltà laica in un terzo. Abbiamo fin qui descritto l'epoca medievale, ma la situazione non era stata molto diversa quando Roma era padrona e la Grecia era rimasta scuola di pensiero, di tradizione e di poesia. A un certo punto l'Europa scoprì il mondo esterno. Eravamo a metà del Cinquecento ed è in quella fase che nasce la modernità o meglio quella che così siamo stati avvezzi a chiamare. La religione si adeguò anch'essa ad affrontare il mondo moderno.

● continua a pagina 35

MARTA CARTABIA

“Serve una giustizia dal volto umano”

Prima intervista alla presidente della Corte costituzionale: “I processi troppo lunghi diventano una pena anticipata. La tutela degli ultimi è scritta nella Costituzione: poveri, migranti e carcerati”
Conte da Mattarella: governo avanti anche senza Renzi

di Liana Milella

«La giustizia deve sempre esprimere un volto umano». Lo dice a *Repubblica*, nella sua prima intervista, la presidente della Corte costituzionale Marta Cartabia. ● alle pagine 2 e 3 servizi da pagina 4 a 9

La Lega e l'Europa

Quanto è moderato per finta Salvini

di Gad Lerner

Il primo a disobbedire alla circolare firmata dal nuovo responsabile esteri della Lega, Giancarlo Giorgetti, che imponeva di concordare con lui «norme di linguaggio» e «opportunità di partecipazione» sui «temi dell'attualità internazionale», è stato Matteo Salvini. ● a pagina 34

Il reportage



Patrick Zaky, ricercatore di 27 anni

In aula con Zaky l'incubo continua “Resta in cella”

dalla nostra inviata Francesca Caferri

MANSURA (EGITTO) – «Non capisco. Perché hanno accettato di discutere il ricorso se poi lo hanno rigettato? Così è durissima». Nelle parole di Marize, 23 anni, sorella minore di Patrick George Zaky, c'è tutta la disperazione di una giornata lunghissima: Patrick resterà in cella per almeno un'altra settimana. Se non peggio.

● a pagina 15

Turista cinese muore a Parigi, è la prima vittima in Europa



▲ In ospedale L'arrivo allo Spallanzani di Roma di Niccolò, 17 anni, lo studente di Grado rientrato da Wuhan

La felicità di Niccolò: salvo dal virus

di Silvia Bignami, Michele Bocci e Anais Ginori ● alle pagine 10 e 11

Da oggi Robinson



Giocate con noi al torneo degli scrittori

Il personaggio

Sarri, la zattera nell'oceano dell'Impazienza

di Gabriele Romagnoli



● a pagina 25

IL PIÙ VENDUTO IN FARMACIA*

Prostamol

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

30 CAPSULE MOLE
1 CAPSULA AL GIORNO

E NON HAI PIÙ SCUSE

SCOPRI DI PIÙ SU BENESSEREURINARIO.IT

* Fonte: Mercato Integratori Alimentari a base di Serenoa Repens, dati IQVIA, Ultimo Anno: febbraio novembre 2019

Bologna, misteri e burattinai di una strage

di Benedetta Tobagi

Seguendo il denaro di Gelli, un tribunale sarà presto chiamato a pronunciarsi sul ruolo della P2 nella regia della strage di Bologna, oltre che nell'inquinamento delle inchieste. Per capire l'importanza di questo nuovo processo dobbiamo ripercorrere l'intera vicenda giudiziaria precedente, una tra le più complesse della storia italiana.

● alle pagine 22 e 23

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

Concessionaria di pubblicità: A. Menzoni & C.
Milano - via Nervese, 21 - Tel. 02/574941, e-mail: pubblicitasmenzoni.it

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

NZ



Il Piccolo

Trieste

L'IMPATTO SULL' economia

Il porto di Trieste teme il «cigno nero» sul traffico merci

Lo scalo è leader in Italia con il 30% degli scambi da e verso la Cina. Il direttore Sommariva: «Monitoriamo la situazione»

Piercarlo Fiumanò TRIESTE. La locomotiva dell' economia mondiale rischia di «deragliare» a causa degli effetti del coronavirus. Per il ministro dell' economia Roberto Gualtieri è ancora presto per misurare l' impatto reale. Tuttavia la crescita della Cina, nel caso di uno scenario pessimista con il numero dei contagiati che continua a salire, potrebbe subire una pesante battuta d' arresto con un effetto domino mondiale. Secondo un rapporto della direzione studi e ricerche di Intesa Sanpaolo «le misure di restrizione alla mobilità e il blocco della produzione in diversi distretti industriali» rendono «ragionevole attendersi un impatto sull' economia superiore a quello registrato nell' anno della Sars» con il Pil cinese che potrebbe risultare in rallentamento fino al 4,9%. Ma quale sarà l' impatto sull' Italia e sui suoi porti? La Cina è il nostro principale Paese fornitore e soprattutto con 22,4 miliardi rappresenta il 17% di tutto l' import via mare. Da Genova a **Trieste** cresce la preoccupazione per il possibile impatto dell' emergenza connessa all' epidemia su mobilità e traffici. Sta arrivando un cigno nero sui porti? I traffici di merci da e verso la Cina rappresentano il 30% dell' attività complessiva del **porto** di **Trieste**, punto d' arrivo privilegiato dei traffici dalla Grande Muraglia al Mediterraneo attraverso Suez. E tutto ciò in uno scenario dove l' Asia domina l' attività di movimentazione di container. Circa 240 milioni di Teu (sui 752,2 milioni movimentati nel mondo) sono stati registrati in Cina, Hong Kong e Taiwan. Ma Pechino ha bisogno anche, e soprattutto, del Mediterraneo, con i suoi porti. Ed è per questo che da tempo sta incrementando la presenza negli scali del Sud, che potranno essere di supporto allo sviluppo delle linee ferroviarie e stradali della nuova Via della seta. L' impatto del coronavirus sulla mobilità globale delle merci potrebbe però provocare una frenata sui traffici portuali i cui effetti al momento «è impossibile prevedere», sottolinea il direttore generale del **porto** di **Trieste** Mario Sommariva sentito da Sky Tg24. «Le conseguenze sulla movimentazione delle merci e dei traffici -ha sottolineato -saranno inevitabilmente correlati alla durata dell' epidemia. Alcune partenze di navi dalla Cina sono già state annullate. Stiamo monitorando la situazione. Più a lungo durerà l' emergenza e più consistenti saranno le conseguenze economiche. Al momento però non abbiamo avuto grandi conseguenze. Si vedrà nelle prossime settimane». Questo non è la prima emergenza che riguarda i porti. Come effetto della guerra commerciale tra Stati Uniti e Cina, le esportazioni containerizzate totali dalla Cina verso gli Stati Uniti sono diminuite dell' 8,2% nel primo trimestre del 2019 con un effetto domino sui traffici globali. I volumi hanno rallentato considerevolmente dopo il boom di fine 2018. Da capire anche quale sarà l' impatto sulla Via della Seta di cui il **porto** di **Trieste** è uno dei terminali. L' Italia ha siglato 29 accordi, che vanno dall' accesso ai mercati cinesi per le imprese energetiche e ingegneristiche italiane a una maggiore cooperazione tra aziende finanziarie e turistiche. E si stima che abbiano un valore di 2,5 miliardi di euro mentre la Cina ha previsto investimenti fino a 7 miliardi di euro proprio nei porti. --© RIPRODUZIONE RISERVATA.



Mose, domani sera il nuovo test per le barriere mobili

IL TEST VENEZIA Lunedì sera a partire dalle 20 inizierà un altro test di sollevamento per l'intera schiera delle barriere mobili del Mose a Malamocco. Tutto è pronto per la nuova prova che costituisce un ulteriore tassello per verificare e valutare il miglioramento delle procedure di funzionamento della grande opera. Nel sollevamento precedente, una delle barriere si era alzata con un attimo di ritardo, facendo trattenere il respiro ai tecnici, per poi riallinearsi con le altre. Si dovrà capire se una simile eventualità rischia di ripetersi, quali paratoie sia meglio alzare prima e quali dopo per limitare i rischi dovuti alla forte corrente che si viene a creare, e come eseguire l'operazione.

Tenendo conto che comunque gli impianti non sono ancora completi perché si lavora con un unico compressore. La Capitaneria di **Porto** ha emanato un'ordinanza in cui disciplina la navigazione tra le 20 e 5 di mattina del martedì: le navi in partenza o in arrivo a **Porto** Marghera dovranno farlo entro le 20, per permettere la posa delle boe di segnalazione, dopodiché rimarranno ferme fino al giorno successivo, e le imbarcazioni da pesca e quelle dei piloti, dei rimorchiatori, degli ormeggiatori e del battellaggio potranno transitare solo

attraverso la conca di navigazione, che sarà presidiata da apposite unità di vigilanza. Il provveditore Cinzia Zincone assicura che i soldi per effettuare i test ci sono, grazie a un atto contrattuale del 2017 che consente di disporre di risorse in anticipo, nonostante nei giorni scorsi ci sia stata una dura presa di posizione delle ditte che sottolineano il rischio di non essere pagate con regolarità dal Consorzio. Il cronoprogramma stilato il mese scorso dal Cvn è stato aggiornato e sarà valutato definitivamente nelle prossime settimane: eliminati gli imminenti test con i sollevamenti contemporanei di tutte le bocche di **porto** insieme, si procederà con maggior gradualità, sollevando le schiere a due a due. Anche per valutare gli effetti della marea. Soprattutto ad Alberoni, dove la conca di navigazione con le porte aperte (perché danneggiate e non ancora sistemate) potrebbe creare un effetto di risucchio pericoloso sui fondali. Elemento che richiederà i suoi tempi, visto che il rifacimento delle porte è a livello di approvazione del progetto definitivo, appena consegnato dalla Cimolai di Pordenone. Il 27 febbraio si replicherà con il sollevamento dell'intera schiera a San Nicolò. Le condizioni di marea, che lunedì 17 sono ancora in morto d'acqua, per fine mese invece potrebbero essere diverse, nel senso che la marea comincia ad andare in ordine, a cinque giorni di distanza dal novilunio. Per cui per la prima volta ci potrebbe essere un'escursione tra la massima e la minima di almeno 50 centimetri. Che non sono molti ma rappresentano una novità per i test eseguiti finora in condizioni di acqua calma. Raffaella Vittadello.



«Virus, nessun pericolo tra le calli» Gli esperti rassicurano i veneziani

«Per il contagio servono contatti molto ravvicinati»
«I turisti morti? Poco più della normale influenza»

Il direttore scientifico dell'Istituto Spallanzani...
In un convegno inaugurare padre e fake news...
«I turisti morti? Poco più della normale influenza»

Mose, domani sera il nuovo test per le barriere mobili

Il cronoprogramma stilato il mese scorso dal Cvn è stato aggiornato...
Eliminati gli imminenti test con i sollevamenti contemporanei...
Si procederà con maggior gradualità, sollevando le schiere a due a due.

La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

lettera al ministro de michieli

«Le dighe vanno finite ma sapendo che saranno una macchina a tempo»

«Quaranta anni fa il **Mose** è stato progettato per entrare in azione con la marea a 1 metro e 10 sopra il medio mare, una quota inadeguata perché, viste le previsioni climatiche, chiudere le bocche di porto a queste condizioni sarà sempre più una normale necessità e il porto ne pagherà tutte le conseguenze». Lo scrivono Renato Darsiè (ex consigliere comunale) e Gian Pietro Francescon (già presidente di Municipalità) in una lettera inviata al ministro delle Infrastrutture, De Michieli - in previsione del nuovo Comitato - ha costante bisogno di un ricambio d' acqua e tutte le attività marittime subiranno forti ridimensionamenti. Ma anche in queste condizioni, perché non ce ne sono altre di immediate, il **Mose** va terminato affinché la protegga almeno per le maree più sostenute, ma con la consapevolezza che sarà una macchina a tempo come tutte le altre ipotesi di intervento che faremo in seguito». --

MESTRE

Gli operatori del Porto temono il coronavirus più del Mose alzato

Tutte le imprese vogliono il rinnovo della concessione: rischio paralizzante per l'andamento del traffico merci

Chellino, via alle consultazioni Azione e Italia Viva disertano

Il dem Ferrazzi a tutto campo dal clima al recupero rifiuti

La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

Le conseguenze dei cambiamenti climatici

Gli operatori del Porto temono il coronavirus più del Mose alzato

Tutte le imprese vogliono il rinnovo della concessione e sono preoccupate per l'andamento del traffico merci

Le imprese credono ancora nel **porto** lagunare, tanto da aver già chiesto all'Autorità di Sistema Portuale di **Venezia** e Chioggia il rinnovo per altri 20-25 anni della concessione ad operare a **Venezia** o Chioggia. Ci credono ancora, malgrado tutto. Malgrado i pescaggi ridotti per le navi che trasportano merci e malgrado anche le fosche previsioni di una possibile chiusura del **porto** di **Venezia**, nei prossimi 30-50 anni, a causa dei cambiamenti climatici e delle maree sempre più alte e della necessità di tenere alzate le barriere del Mose anche per trecento giorni all'anno, come prevede l'ingegnere D'Alpaos. Non a caso tutte le imprese portuali che gestiscono terminal e banchine nel **porto** di **Venezia** e Chioggia hanno chiesto il rinnovo della loro concessione, in scadenza tra il 2021 e il 2023. Superato lo scoglio dei dragaggi per ripristinare il pescaggio dei canali navigabili (con la manutenzione e lo scavo dei fondali sulla base del nuovo protocollo fanghi), a cominciare dal Canale dei Petroli (Malamocco-Marghera) per il quale potranno iniziare entro il mese di marzo. Sul momento a preoccupare di più le imprese portuali è la congiuntura internazionale e, in particolare, le conseguenze della epidemia del coronavirus, cominciata in Cina, sui traffici commerciali. «Siamo preoccupati per il blocco dell'economia cinese, delle sue importazioni ed esportazioni di merci» commentano gli operatori veneziani che si chiedono cosa succederà ai traffici portuali quando la Cina, che ha bloccato quasi tutte le sue produzioni, finirà le scorte di prodotti in magazzino. «Le conseguenze della messa in funzione del Mose, con la chiusura di tutte le bocche di **porto**, per ora non ci preoccupano così tanto, aggiungono gli operatori veneziani. Si tratta, infatti, di un problema di difficile previsione che dovremmo in ogni caso affrontare nei prossimi decenni, quando i cambiamenti climatici saranno più evidenti e l'acqua alta sarà un problema quasi quotidiano per **Venezia**». «E poi ci dovrebbe essere la cosiddetta conca di navigazione a Malamocco a salvarci» aggiungono gli operatori «anche se per ora nessuno dice quando si procederà ad adeguarla effettivamente al passaggio delle navi più grandi nei giorni in cui il Mose sarà in funzione». --Gianni Favaro© RIPRODUZIONE RISERVATA.



La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

le agevolazioni

I fondi per la Zona logistica speciale solo dopo il Piano di sviluppo strategico

Confindustria prepara la mappatura con l'amministrazione comunale e l'Orsa si appella a Zaia: «Adesso tocca a voi»

Gianni Favarato Superato lo scoglio del via libera nazionale, spetta ora alla Regione Veneto mettere as punto il "Piano di sviluppo strategico" per realizzare in concreto la tanto attesa e richiesta istituzione di una Zona economica e logistica speciale. A preoccupare più di qualcuno è il fatto che a due mesi dal via libera del governo alla Zona logistica speciale - ovvero la ZIs, con le stesse agevolazione di un Zona economica speciale (Zes) - nel Comune di Venezia e nel Polesine (Rovigo) è l' assenza di qualsiasi informazione ufficiale da parte della Regione sull' avvio della procedura di realizzazione. Tra questi c' è anche il dirigente veneto dei ferrovieri dell' Orsa, Ezio Ordigoni - uno dei primi sottoscrittori e promotori della richiesta di istituzione della ZIs/Zes veneziana - che ha scritto una lettera al presidente della Giunta regionale, Luca Zaia in cui lo sollecita a dare «mandato all' assessore preposto, Roberto Marcato di attivare il tavolo tecnico del Piano Strategico per la Zes/ZIs«Nelle altre aree speciali italiane - aggiunge Ordigoni - si sta facendo il "Piano Strategico" mentre in Veneto mi risulta non si sia fatto ancora nulla», sebbene «per la Città Metropolitana di Venezia le aree interessate sono già state individuate, per i sedici comuni in Polesine le stanno definendo e saranno pronte a breve. E se qualcuno pensa di affrontare il tema nella prossima legislatura regionale, faccio presente che perderemo i fondi previsti per il 2020». Più ottimista è il presidente di Confindustria Venezia e Rovigo, Vincenzo Marinese che dice: «stimo predisponendo la mappature delle zone e delle attività economiche interessate dalla ZIs a Venezia e nei comuni del Polesine. Dopo di che ci confronteremo con la Regione alla quale spetta di mettere a punto la delibera con il Piano Strategico di Sviluppo da far votare in Consiglio regionale, cosa che mi auguro avverrà entro la prima metà di marzo prossimo e di cui informerò anche il ministro Federico D' Incà che sarà a Rovigo nei prossimi giorni». All' orizzonte ci sono diversi passaggi da fare per l' istituzione effettiva della Zes/ZIs e la possibilità di utilizzare i primi 30 milioni messi a disposizione per le agevolazioni fiscali alle imprese industriali, artigianali e del settore commercio che vogliono investire. Il primo passaggio è il censimento delle aree e delle attività e tipologie economiche da includere, nonché le attività di specializzazione territoriale che si intendono promuovere o rafforzare in funzione on l' area portuale e con infrastrutture adeguate; l' individuazione delle semplificazioni amministrative che la Regione si impegna ad adottare per favorire le iniziative imprenditoriali nella ZIs; l' indicazione delle agevolazioni ed incentivazioni che concederà la Regione; l' elenco dei soggetti pubblici e privati consultati per la predisposizione del Piano strategico e le modalità di consultazione e l' indicazione del nominativo del rappresentante della Regione nel Comitato di indirizzo. Soltanto dopo il completamento di tutti questi passaggi si potrà dire che la Zona logistica speciale sarà operativa e potranno essere presentati gli investimenti per godere dei benefici del credito di imposta. --© RIPRODUZIONE RISERVATA.



La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

le aree interessate

Da Porto Marghera a Campalto all' Arsenale e fino al Tronchetto

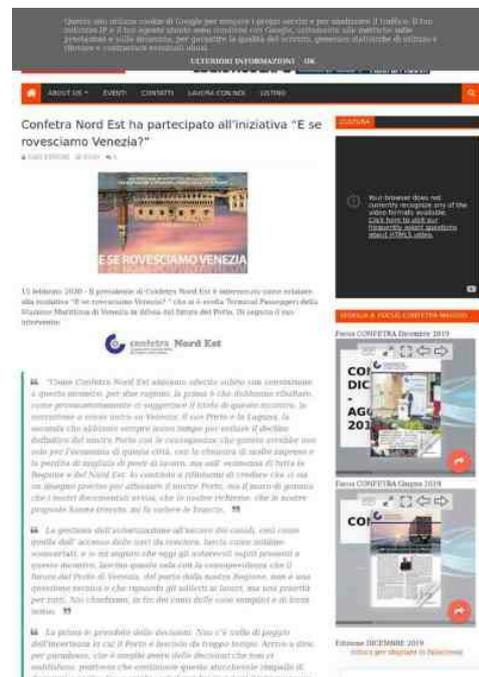
Porto Marghera, Campalto, Murano, Arsenale, Zona Portuale e Tronchetto nel Comune di Venezia. E i comuni di Bergantino, Ceneselli, Trecenta, Bagnolo di Po, Fiesso Umbertiano, Polesella, Canaro, Occhiobello, Stienta, Gaiba, Ficarolo, Salara, Calto, Castelmassa, Castelnovo Bariano e Melara nella provincia di Rovigo. Sarà questo l' ambito territoriale in cui si svilupperà la "Zona logistica speciale", con gli stessi benefici fiscali e le semplificazioni amministrative previste per una "Zona economiche speciale" come quelle già costituite con successo in alcune aree dell' Unione Europea - a cominciare dalla Polonia - e quelle in via di realizzazione in Calabria, Campania, Puglia e Basilicata. Nel mondo sono operative oltre 4 mila di queste zone economiche speciali, nelle quali sono occupati complessivamente 68 milioni di lavoratori e si registrano scambi per 500 miliardi di dollari all' anno, sia i quelle esistenti in Giordania, Marocco e Turchia, che in Polonia, dove dal 1994 sono 14 Zes per una superficie totale di quasi 20 mila ettari. Con la consulenza di "Ernst&Young" è stato messo a punto un piano industriale per Confindustria Venezia Area Metropolitana di Venezia e Rovigo, che ora potrebbe realizzarsi: si stima che sarebbero disponibili 385 ettari ad oggi dismessi o abbandonati i quali, inseriti in una Zes, potrebbero attivare in tre anni 2,4 miliardi di euro di investimenti e 26.600 posti di lavoro, tra diretti e indiretti. La ZIs, alla stregua di una Zes sono composte da porti, aree retroportuali, piattaforme logistiche e interporti, durano almeno sette anni, possono essere regionali o interregionali e contemplare anche aree non adiacenti ma connesse sul piano economico .Tutte le imprese operanti nel territorio di una Zona economica speciale possono beneficiare di un pacchetto di agevolazioni fiscali, sotto forma di credito di imposta, incentivi economici e semplificazioni amministrative. Il bonus fiscale previsto consiste in un credito di imposta commisurato alla quota del costo complessivo dei beni acquisiti nuovi, destinati a strutture imprenditoriali già esistenti e di nuova istituzione, che avviano un programma di attività economiche imprenditoriali o di investimenti ubicate in una Zes o in una ZIs, come gli istessi benefici, come è stato deciso di fare per Venezia E Rovigo, con il via libera del ministro ministro per i Rapporti con il Parlamento, Federico D' Inca . --



Confetra Nord Est ha partecipato all' iniziativa "E se rovesciamo Venezia?"

GAM EDITORI

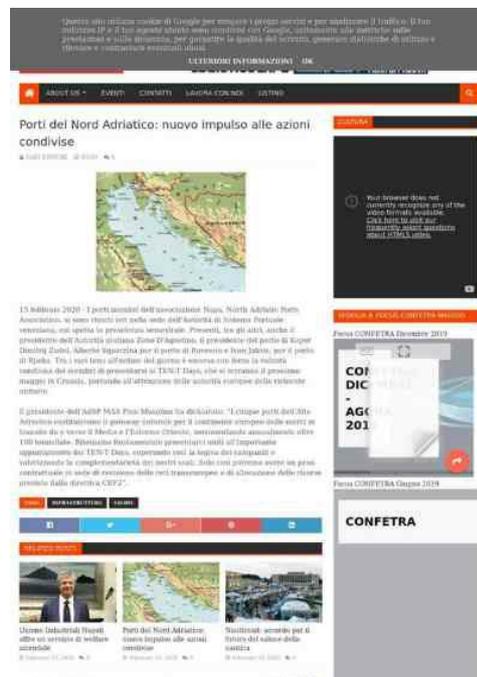
15 febbraio 2020 - Il presidente di Confetra Nord Est è intervenuto come relatore alla iniziativa "E se rovesciamo Venezia?" che si è svolta Terminal Passeggeri della Stazione Marittima di Venezia in difesa del futuro del Porto. Di seguito il suo intervento: "Come Confetra Nord Est abbiamo aderito subito con convinzione a questo incontro, per due ragioni: la prima è che dobbiamo ribaltare, come provocatoriamente ci suggerisce il titolo di questo incontro, la narrazione a senso unico su Venezia, il suo Porto e la Laguna, la seconda che abbiamo sempre meno tempo per evitare il declino definitivo del nostro Porto con le conseguenze che questo avrebbe non solo per l' economia di questa città, con la chiusura di molte imprese e la perdita di migliaia di posti di lavoro, ma sull' economia di tutta la Regione e del Nord Est. Io continuo a rifiutarmi di credere che ci sia un disegno preciso per affossare il nostro Porto, ma il muro di gomma che i nostri documentati avvisi, che le nostre richieste, che le nostre proposte hanno trovato, mi fa cadere le braccia. La gestione dell' autorizzazione all' escavo dei canali, così come quella dell' accesso delle navi da crociera, lascia come minimo sconcertati, e io mi auguro che oggi gli autorevoli ospiti presenti a questo incontro, lascino questa sala con la consapevolezza che il futuro del Porto di Venezia, del porto della nostra Regione, non è una questione tecnica e che riguarda gli addetti ai lavori, ma una priorità per tutti. Noi chiediamo, in fin dei conti delle cose semplici e di buon senso. La prima è: prendete delle decisioni. Non c' è nulla di peggio dell' incertezza in cui il Porto è lasciato da troppo tempo. Arrivo a dire, per paradosso, che è meglio avere delle decisioni che non ci soddisfano, piuttosto che continuare questo stucchevole rimpallo di decisioni e scelte. Se so quale sarà il quadro in cui mi dovrò muovere, per difficile esso sia, potrò fare delle scelte, cercare delle contromisure. Così no. E questo è davvero ingiusto. Ricordo che il Porto ha già accettato un "futuro condizionato" quando ha detto sì alla costruzione del MOSE, con le limitazioni ai pescaggi e alle dimensioni delle navi che la sua realizzazione comporta. Lo abbiamo fatto perché amiamo Venezia e se questo sacrificio vale la salvaguardia della città più bella del mondo lo facciamo ben volentieri. Ma non è possibile che il porto, le sue aziende, i suoi lavoratori, siano ostaggio di una incapacità o non volontà di decidere che passa sulle nostre teste. La seconda cosa che chiediamo è che assieme a chi il Porto lo fa vivere tutti i giorni, si elabori una strategia a medio e lungo termine di sviluppo che tenga conto delle esigenze della portualità così come di quelle della città e della laguna. Una strategia che parta da dati e fatti certi e documentati, spazzando via tutte le fake news sul Porto, che inquinano, quelle sì per davvero, il dibattito su questi temi. Ci viene chiesto giustamente ogni giorno, una economia e una logistica sempre più sostenibile. Il trasporto via mare è quello che ha il minor impatto ambientale, e così sarà ancora di più in futuro grazie all' uso ad esempio del gas naturale nella propulsione navale, l' intermodalità marittima e ferroviaria sono unanimemente indicate come le modalità di trasporto da sviluppare in futuro. Abbiamo bisogno di una visione corale che comprenda e sostenga il ruolo del Porto, non in una visione autoreferenziale, ma come elemento di sviluppo e crescita sostenibile di tutto il nostro territorio."



Porti del Nord Adriatico: nuovo impulso alle azioni condivise

GAM EDITORI

15 febbraio 2020 - I porti membri dell' associazione Napa, North Adriatic Ports Association, si sono riuniti ieri nella sede dell' Autorità di Sistema Portuale veneziana, cui spetta la presidenza semestrale. Presenti, tra gli altri, anche il presidente dell' Autorità giuliana Zeno D' Agostino, il presidente del porto di Koper Dimitrij Zadel, Alberto Squarzina per il porto di Ravenna e Ivan Jaksic, per il porto di Rijeka. Tra i vari temi all' ordine del giorno è emersa con forza la volontà condivisa dei membri di presentarsi ai TEN-T Days, che si terranno il prossimo maggio in Croazia, portando all' attenzione delle autorità europee delle richieste unitarie. Il presidente dell' AdSP MAS **Pino Musolino** ha dichiarato: "I cinque porti dell' Alto Adriatico costituiscono il gateway naturale per il continente europeo delle merci in transito da e verso il Medio e l' Estremo Oriente, movimentando annualmente oltre 100 tonnellate. Riteniamo fondamentale presentarci uniti all' importante appuntamento dei TEN-T Days, superando così la logica dei campanili e valorizzando la complementarità dei nostri scali. Solo così potremo avere un peso contrattuale in sede di revisione delle reti transeuropee e di allocazione delle risorse previste dalla direttiva CEF2".



Il Secolo XIX (ed. Savona)

Savona, Vado

Funivie, il futuro resta incerto tra ricostruzione e concessioni

Pronti 4 milioni per ricostruire la linea dopo i crolli dovuti alla frana di novembre / I dubbi legati alla gestione: il gruppo Italiana Coke ha restituito le concessioni

Luisa Barberis / CAIRO I tempi lunghi della burocrazia e l'incertezza sul futuro non coincidono con l'urgenza dei lavoratori di fare la spesa e pagare l'affitto alla fine del mese. L'allarme tra i 78 dipendenti di Funivie si leva all'indomani di un'assemblea ad alta tensione, insieme al pressing dei sindacati che sono pronti a chiedere un nuovo incontro al ministero dei Trasporti per chiarire anche la questione della concessione dell'impianto funiviario che trasporta rinfuse dal porto di Savona ai parchi di Cairo. Il 7 gennaio scorso, infatti, la società che fa capo al gruppo Italiana Coke, ha restituito la concessione al Mit, innescando una vertenza legale che ha già coinvolto l'Avvocatura dello Stato. L'obiettivo è valutare se l'azienda può essere sanzionata, visto che il contratto è stato stoppato in anticipo rispetto alla scadenza del 2032. Ad oggi il futuro dell'azienda è nelle mani del Governo, anche se la società è già stata chiamata a Roma a fine gennaio per vagliare la disponibilità di Funivie a proseguire con la gestione. L'alternativa potrebbe essere la nomina di un commissario, come peraltro era già avvenuto negli anni Duemila, prima che l'impianto passasse al gruppo Italiana Coke. Ora è il sindacato a chiedere chiarezza. «Ci spaventano i tempi della burocrazia - va all'attacco il segretario generale della Cgil savonese Andrea Pasa - Ogni giorno che si perde è un giorno in più nel quale i lavoratori dovranno vivere con 700/900 euro al mese e centinaia di camion che si riversano su strade già martoriate. Il tutto in una provincia dove invece esiste un'infrastruttura unica nel suo genere e capace di ambientalizzare il ciclo del carbone. Sono molto preoccupato anche perché si era parlato di un maxi emendamento per Funivie, che tenesse insieme la casa integrazione e i soldi per il ripristino degli impianti. A fronte del via libera all'emendamento per gli ammortizzatori sociali, stupisce che i politici abbiano annunciato anche lo sblocco dei quattro milioni per il ripristino degli impianti, che invece si è rivelato ancora incerto. Mi aspetto che facciano l'impossibile per risolvere. Poi bisognerà capire chi gestirà l'attività, perché non va dimenticato che i lavoratori hanno scioperato prima del maltempo di fine novembre e già allora, da mesi, chiedevano chiarezza rispetto alla gestione economica della società». Il futuro di Funivie passa proprio per i quattro milioni di euro che il Governo dovrebbe sbloccare, incaricando il presidente della Regione Giovanni Toti, in qualità di commissario dell'emergenza, di gestire i lavori di ripristino dell'impianto. I soldi sono disponibili, ma l'iter, che sembrava essere andato a buon fine, si è bloccato ed è una delle partite su cui il Governo sta lavorando anche in questa fine settimana. Al via libera dei parlamentari della Camera non è seguita la bollinatura della Ragioneria dello Stato. E ora il rischio è che l'emendamento possa essere escluso proprio dal Milleproroghe (che deve vedere la luce entro il 28 febbraio), costringendo il Governo a scrivere un nuovo e successivo atto per aprire il cantiere di Funivie. Va da sé che, nel caso in cui si dovesse costruire un provvedimento ad hoc per Funivie fuori dal Milleproroghe, i tempi si allungerebbero ancora. Da Roma arrivano però rassicurazioni. «Siamo lavorando assiduamente con il ministro Paola De Micheli e la Ragioneria - spiega il parlamentare savonese del Pd Franco Vazio - Siamo consapevoli dell'importanza dell'intervento e del finanziamento e stiamo facendo tutto il possibile. Visto il totale sostegno del Governo sono fiducioso circa una soluzione



Il Secolo XIX (ed. Savona)

Savona, Vado

positiva già in sede di conversione del decreto legge». Una risposta è attesa già in settimana. -

Il Secolo XIX (ed. Savona)

Savona, Vado

I vagonetti, immagine di Savona, ideati a Milano nel 1903

Da oltre cento anni fanno parte del panorama cittadino, scorrendo su e giù dal mar Ligure alla piana di Bragno, identificati come una grande gru con un braccio lungo quasi venti chilometri, che dal **porto di Savona** scarica la merce oltre appennino. Così descriveva le Funivie, Carlo Emilio Gadda nel 1938. Ormai sono uno dei simboli di **Savona**, come la vecchia ciminiera dell'Italsider. Icone capaci ancora di trasmettere emozioni e ricordi a dispetto di torri di cemento e edifici residenziali. Sentimenti veri di chi per anni ha lavorato e chi tutt'ora presta con orgoglio la sua opera nell'azienda dei "vagonetti". La Funivia **Savona** - San Giuseppe, questa era la ragione sociale originaria, rappresenta l'unica vera infrastruttura portuale, e il 4 giugno del 2012 ha compiuto cento anni di onorato esercizio. Tutto ebbe inizio nei primi anni del 1900, quando le nere polveri dei carboni stoccati sulle banchine portuali, sollevate dal vento, annerivano i palazzi e i panni stesi lungo la vecchia darsena e con i loro volumi ingombravano le aree portuali. Due ingegneri milanesi, Antonio Carissimo e Giovanni Crotti, nel 1903 presentarono alla Camera di Commercio di Milano il progetto per il trasporto dei carboni dal **porto di Savona** a Bragno. I savonesi ne vennero a conoscenza dopo qualche mese, con pareri discordanti. Il via libera per la costruzione arrivò nel 1910, due anni dopo la funivia entrò in esercizio: era il 4 giugno 1912 quando i silos della stazione di Miramare furono riempiti del carbone sbarcato dalla nave Poluria per conto della Società Italiana per il Gas di Torino. Il carbone non è stata l'unica merce trasportata dai leggendari vagonetti, tanto che proprio durante il periodo bellico 1915-1918, per ovviare alla carenza di vagoni ferroviari, il Governo autorizzò il trasporto di grano, balle di cotone, lana e addirittura petrolio, oltre che altri tipi di rinfuse secche, quali fosfati, terre refrattarie e minerali. Negli anni successivi i traffici continuano ad aumentare, arrivando ad una media di circa 700.000 tonnellate/anno. La seconda linea funi viaria, invece, nacque negli anni Trenta, per soddisfare le industrie chimiche della Valbormida (Cokitalia e Montecatini). Una contrazione dei traffici arrivò durante la seconda guerra mondiale, anche se i pesanti bombardamenti che colpirono il **porto** e lo stabilimento dell'Ilva risparmiarono le Funivie. Dopo il conflitto, la società riprese l'attività arrivando a oltre due milioni di tonnellate trasportate nel 1947, trasportando quei materiali tanto preziosi per avviare le fabbriche del dopoguerra e la ricostruzione del Paese. Nei successivi trent'anni seguirono interventi d'ammmodernamento tecnico, aumentò la velocità dei vagonetti. Col tempo per la funivia nacque anche un nuovo punto d'approdo, nella Darsena Alti Fondali del **porto di Savona**, per accogliere navi con pescaggio fino a 16 metri. Il resto è storia più recente. Come la nascita del collegamento sottomarino con una nuova stazione di carico sulle colline di **Savona**, che nel 2011 ha portato all'abbandono del sito di Miramare. - L'autore è un lavoratore di Funivie che all'impianto ha dedicato due ricerche storiche.



Il Secolo XIX (ed. Savona)

Savona, Vado

Superstrada pagata da Apm Poi la gestione passerà ad Anas

Colpo di scena dopo il vertice sulle infrastrutture di collegamento alla piattaforma che si è tenuto venerdì a Vado. Anas ha informato Comune, Provincia e **Autorità portuale** che, una volta conclusi i lavori di adeguamento, prenderà in carico la superstrada Savona-Quiliano-Vado. Nei prossimi mesi la strada di scorrimento sarà al centro di un profondo maquillage, necessario per renderla in grado di sopportare il traffico dei mezzi pesanti da e per il terminal **portuale** vadese, che dovranno raggiungere il casello autostradale di Savona in attesa che sia realizzato quello di Bossarino. Non solo, la superstrada è destinata a diventare un collegamento a servizio di tutta l' area industriale, agevolando anche la riconversione dei siti dismessi. L' **Autorità** di **sistema portuale** ha già stanziato undici milioni di euro per i lavori di adeguamento e il mese prossimo Palazzo Nervi farà partire l' appalto. Poi è previsto il subentro di Anas, a cui toccherà gestire e mantenere l' arteria. Con questo passaggio la via Aurelia diventerà una strada dedicata al traffico locale e per questo passerà sotto la gestione del Comune. Il sindaco Monica Giuliano non nasconde la soddisfazione: «È un aspetto ulteriore che permetterà di separare del tutto il traffico pesante in entrata e uscita dal porto, ma anche da quello privato locale. Stiamo predisponendo una serie di interventi che ridisegneranno la viabilità del porto in modo che il via vai dei camion non pesi sull' abitato. In attesa del crono programma del progetto per Bossarino». -

Il semaforo "intelligente" per i crocieristi a Savona non è ancora attivo (FOTO)

L' impianto, secondo quanto riportato dall' apposita ordinanza comunale, sarebbe dovuto essere operativo dalle 7.00 alle 23.00 di oggi: risulta però tuttora lampeggiante

Secondo quanto riportato dall' ordinanza comunale 459/2020 del 14 febbraio, a Savona sarebbe dovuto essere attivo da quest' oggi (dalle 7.00 alle 23.00) il semaforo intelligente installato per ridurre il flusso dei crocieristi dell' attraversamento pedonale di via Gramsci e per dire così la parola fine anche agli investimenti che in quel tratto si sono molto spesso verificati. L' impianto risulta però tuttora lampeggiante e quindi non attivo. Il semaforo doveva essere pronto per accogliere i turisti della Costa Smeralda, ma al momento le auto continuano a dare la precedenza ai pedoni senza l' ausilio della tecnologia. L' iniziativa, messa in campo grazie ai 38mila euro stanziati da Costa Crociere, tarda dunque ad avere l' impatto sperato dal sindaco Ilaria Caprioglio (che nella giornata di ieri con un post sulla propria pagina Facebook aveva svelato le operazioni di programmazione degli orari per il funzionamento del nuovo impianto semaforico presso la Torretta). Proprio la prima cittadina savonese aveva auspicato in una maggiore regolamentazione del traffico con l' incentivazione dei crocieristi nel seguire i percorsi turistici verticali e orizzontali che conducono o al centro della città in via Paleocapa o verso il Brandale e il Priamar. Il semaforo intelligente è un' opzione che si aggiunge a quella legata al sottopasso della Torretta che, grazie ad un progetto dell' amministrazione comunale e dell' **Autorità di Sistema** (finanziato con il fondo strategico della Regione con 150mila euro) vedrà realizzato un percorso turistico pedonale che permetterà ai crocieristi di raggiungere via Paleocapa "spuntando" nella piazzetta interna all' edificio di Assonautica sfruttando il sottopasso già esistente. Il traffico rischierebbe di fermarsi non più in via Gramsci ma nell' attraversamento pedonale di via Berlingieri e in salita Santa Lucia.



Il Fatto Quotidiano

Genova, Voltri

Via Mare. I traffici - Domani la nave transiterà nel porto. La Prefettura: "Può farlo, è gestita da soggetto estero". Camalli e associazioni in presidio

Genova, via libera al cargo con le armi per le guerre saudite

Patrizia De Rubertis

"Una nave carica di materiale bellico destinato all' esercito saudita può transitare in un porto italiano senza violare la legge se la spedizione è gestita da un soggetto estero. Se a gestirla è un italiano, occorre l' autorizzazione dell' Unità autorizzazioni materiali armamento - Uama (facente capo al ministero degli Esteri, nda)". A sostenerlo è Gabriella La Fauci, capo di Gabinetto della Prefettura di Genova. Nel cui porto domani tornerà la Bahri Yanbu, unità di una compagnia statale saudita che lavora anche per le forniture delle forze armate di quel Paese. La nave a cui nel maggio scorso, grazie all' impegno dei portuali genovesi e di varie associazioni pacifiste che ne svelarono il duplice uso militare-civile, fu impedito l' imbarco di due generatori che una ditta italiana aveva venduto, autorizzata dall' Uama, alle forze armate saudite. "In quel caso, in accordo con lo spedizioniere italiano, fu deciso di non imbarcare a Genova il materiale per una valutazione squisitamente politica, non giuridica", spiega La Fauci ribadendo che anche per il transito di domani della Bahri non c' è alcun impedimento, "perché non risultano imprese italiane coinvolte nella spedizione del carico già a bordo della nave" destinata a Gedda, in Arabia. "Una lettura

che non condividiamo giuridicamente prima che politicamente", commenta Francesca Bisiani di Amnesty International, una delle associazioni che monitorano le imprese della Bahri e, in particolare, quest' ultimo viaggio della Yanbu. La nave, in arrivo in Europa dopo il consueto passaggio in Nord America dove, è stato appurato, in viaggi passati ha caricato mezzi militari destinati anche ai sauditi, non è stata fatta attraccare ad Anversa. Ad impedirlo sono state le autorità fiamminghe come ha raccontato alla stampa locale Sven De Meester, manager dell' agente belga (Dkt) di Bahri, svelando come la nave fosse già carica di materiali destinati ai servizi militari sauditi. La Yanbu ha poi dovuto scalare porti minori rispetto a quelli programmati in Inghilterra e Francia per evitare le proteste pacifiste e ha inserito una toccata non prevista a Bilbao. Dove varie testimonianze (compresa quella di un pompiere obiettore di coscienza) e la stampa locale hanno riferito dell' imbarco di esplosivo. L' arrivo della nave a Genova, per il carico di materiale civile, ha quindi suscitato l' attenzione del Calp - Collettivo autonomo lavoratori portuali, protagonista della campagna del maggio scorso e da tempo in prima linea contro il traffico di armi nel porto di Genova e di molte associazioni quali Amnesty appunto e Weapon watch. La Capitaneria ha confermato la presenza a bordo di "materiali pericolosi" e l' adozione delle relative disposizioni per la sicurezza delle operazioni sulla nave. L' Autorità Portuale tace ma, come scritto, su natura e destinatari del carico della Yanbu è stata la Prefettura a tagliare la testa al toro: quand' anche fossero armi destinate ai sauditi, nulla osta al transito dato che non risultano italiani coinvolti. La legge 185/1990, rileva però Amnesty, vieta senza distinzioni sulla nazionalità degli spedizionieri il transito di armi "verso i Paesi i cui governi sono responsabili di accertate violazioni delle convenzioni internazionali in materia di diritti dell' uomo". E l' Arabia, ricorda proprio Weapon Watch in una formale richiesta d' intervento alle istituzioni, è stata riconosciuta da vari organismi internazionali protagonista di tali violazioni nel conflitto in Yemen. Il Calp ha convocato un presidio di portuali e associazioni, ma questa volta la Cgil, che a maggio aveva indetto uno sciopero, sembra aver sposato le tesi del prefetto Carmen Perrotta e non ha preso iniziative. Portuali e pacifisti protesteranno in solitudine. Salvo l'





Il Fatto Quotidiano

Genova, Voltri

si è occupata di traffici d' armi via mare, bloccando a **Genova** per accertamenti una nave libanese, la Bana, che nel viaggio precedente l' approdo in Liguria aveva trasportato mezzi blindati dalla Turchia al **porto** libico di Tripoli.

Il Secolo XIX

Genova, Voltri

«No alla nave delle armi: grave pericolo per i cittadini»

Matteo Dell' Antico Continua a far discutere l' arrivo del cargo saudita "Bahri Yanbu" programmato per martedì prossimo nel porto del capoluogo ligure (ma potrebbe anche anticipare l' attracco a domani). Una parte dei portuali che operano sui moli e diverse associazioni pacifiste hanno già programmato un presidio di protesta al terminal Gmt di Sampierdarena contro l' arrivo sotto la Lanterna della nave accusata di trasportare materiale bellico utilizzato nel conflitto in Yemen. La novità delle ultime ore riguarda l' iniziativa presa dall' associazione genovese "The Weapon Watch" che ha dato mandato al proprio legale, l' avvocato Dario Rossi, di procedere con un' istanza di accesso agli atti inviata ad **Autorità** di **sistema portuale** del Mar Ligure occidentale, Direzione Marittima e Prefettura con la quale viene chiesto agli organi competenti di verificare, tra le altre cose, le condizioni di sicurezza in relazione al trasporto di armamenti a bordo della nave saudita rispetto ai vincoli imposti dal diritto internazionale in materia di commercio di armi. Nell' istanza viene anche chiesto alle istituzioni di valutare «l' eventuale illiceità del carico di armamenti pesanti ed esplosivi diretti al governo saudita, responsabile di gravi e perduranti violazioni del diritto internazionale umanitario, adottando tutti i provvedimenti del caso». In ballo, per chi è pronto a protestare, non c' è solo la sicurezza dei lavoratori e il legittimo rifiuto di collaborare indirettamente con chi sostiene i conflitti armati, ma anche quello dei cittadini visto che la legge impone che le navi con materiale pericoloso attraccino ad almeno 500 metri dalle abitazioni, ma in questo caso la banchina è a 300 metri dalle case. -



Il Secolo XIX

Genova, Voltri

Lo stop all' industria ha ripercussioni sull' economia italiana che importa componenti e materie prime Le scorte sono in via di esaurimento soprattutto nel comparto tecnologico: già introvabili gli iPhone

Produzione a rischio entro fine mese Dalla Cina in arrivo navi semivuote

Matteo Dell' Antico / GENOVA Il peggio deve ancora venire. Sia per l' economia portuale ligure ma più in generale per l' intero sistema produttivo del Nord Italia. Gli effetti del coronavirus, che in Cina sta quasi paralizzando le industrie del colosso asiatico, si vedranno in Italia a fine mese, al più tardi nei primi giorni di marzo. Il motivo è semplice e riguarda il tempo necessario a una nave portacontainer per arrivare nei porti liguri dopo essere salpata dalle banchine del Paese asiatico. «Il viaggio di un cargo che parte dall' Asia e deve, per esempio, scalare il porto di Genova dura in media 24 giorni. Questo significa che ci attendiamo un drastico calo dell' export cinese verso i nostri porti verso la fine di febbraio», spiega il presidente degli agenti marittimi italiani, Gian Enzo Duci. «Fino a questo momento - aggiunge il numero uno di Federgenti - abbiamo avuto una pausa dell' attività industriale di Pechino del tutto programmata per via del Capodanno cinese. Il problema, ora, è che l' attività delle fabbriche non è ripresa per via del coronavirus e le portacontainer attese tra qualche settimana con milioni di euro di merce in stiva, arriveranno quasi vuote nei nostri porti. INDUSTRIA, RIFORNIMENTI A RISCHIO I principali scali di riferimento, in Italia, per quanto riguarda le importazioni di merci dalla Cina sono i porti liguri di Genova e La Spezia. Nel capoluogo ligure circa il 20% dei traffici riguardano scambi con Pechino mentre la percentuale sale a circa il 45% nel caso delle banchine spezzine. «Quelli che viaggiano via nave verso le nostre coste - sottolinea Duci - sono soprattutto prodotti che servono per l' industria meccanica del Nord Italia, ma non solo. Componenti di vario tipo, più che materie prime, senza i quali il tessuto produttivo del nostro Paese rischia di andare in tilt tra qualche settimana, motivo per cui per la nostra economia vale più quello che importiamo dalla Cina che quello che esportiamo verso Pechino». Secondo Eurostat, nel 2018 - ultimo anno per cui è disponibile il dato annuale l' Italia ha esportato in Cina beni per poco più di 13 miliardi di euro. Allo stesso tempo ha importato beni dal Paese asiatico per circa 31 miliardi di euro. Come risulta dalle tabelle del ministero per lo Sviluppo economico, la Cina nel 2018 era nona nella classifica dei Paesi destinatari del nostro export (ai primi due posti c' erano Germania e Francia), sul cui totale pesa per il 2,8%, ed era terza in quella dei Paesi di provenienza del nostro import (ai primi due posti, di nuovo, Germania e Francia), con un peso pari al 7,3%. Nel 2018 gli arrivi di turisti cinesi in Italia sono stati superiori ai 3,2 milioni: il quinto dato più alto, dietro a Germania, Stati Uniti, Francia e Regno Unito. TECNOLOGIE, SCORTE QUASI ESAURITE L' impatto del coronavirus inizia a sentirsi anche nel comparto della tecnologia. E in Liguria, così come in altre regioni italiane, è sempre più difficile reperire materiale tecnologico che viene prodotto in Cina. Uno dei prodotti di punta che potrebbe presto essere introvabile in Italia è l' ultimo modello di iPhone. «Prima del coronavirus - spiega Massimo Serra, titolare dell' agenzia Mediamax Telecomunicazioni di Genova e responsabile Vodafone per l' area business in Liguria - gli ordini venivano consegnati dopo pochi giorni. Adesso sono settimane che attendiamo modelli di iPhone per i nostri clienti. Questi telefoni, in Liguria così come nel resto d' Italia, stanno diventando quasi introvabili. -



Porti e ponti: reti al collasso In 10 città la sfida Tav

Italia bloccata. Dal Brennero a Palermo aumentano i punti critici per la logistica Alta velocità: 10 milioni di utenti potenziali

Caprino, Morino e Santilli

Dalle Alpi alla Sicilia, per il trasporto merci e per gli operatori della logistica gli ultimi mesi sono stati un calvario. La carenza di nuove infrastrutture si è avvertita ancora più per la fragilità e vetustà di quelle esistenti, tra il crollo del viadotto sulla A6 e le limitazioni su autostrade liguri e dorsale adriatica per problemi di staticità. Botta (Spediporto): «Con l'onda lunga del crollo del ponte Morandi, il porto di Genova rischia di perdere il 4-5% del traffico container». Senza contare i divieti ai mezzi pesanti imposti dall'Austria al Brennero. Un'altra sfida per il Paese è l'Alta velocità ferroviaria: il tema è estenderla alla parte d'Italia che ne è esclusa, con benefici alla crescita. Territori e imprese chiedono di essere agganciate al circuito. Ci sono dieci città che potrebbero portare all'Alta velocità 10-12 milioni di passeggeri annui aggiuntivi rispetto ai 40 attuali. Costo 27 miliardi, molti progetti già in corso.



Il Sole 24 Ore

Genova, Voltri

Porti e viadotti, reti al collasso dal Brennero a Palermo

Logistica. Per gli operatori del trasporto merci gli ultimi mesi sono stati un calvario: dal crollo di un altro ponte sulla A6 Torino-Savona ai divieti del Tirolo fino alle limitazioni ai mezzi pesanti

Maurizio Caprino, Marco Morino - Un Paese da codice rosso. Da Nord a Sud, dalle Alpi alla Sicilia, per il trasporto merci e per gli operatori della logistica gli ultimi mesi sono stati un calvario. La carenza di nuove infrastrutture si è avvertita ancora di più a causa della fragilità e vetustà di quelle esistenti: l'ultimo scorcio del 2019 è stato caratterizzato, sulle strade, dal crollo di un altro viadotto sulla A6 Torino-Savona (riaprirà al traffico il prossimo 21 febbraio) e da pesanti limitazioni alla circolazione sulla rete autostradale ligure e sulla dorsale adriatica, anche per accertati problemi di staticità. A queste si debbono aggiungere i forti rallentamenti sulla A7 **Genova**-Serravalle, interessata in più tratti da lavori che ne consentono il transito in una sola corsia per senso di marcia. Le limitazioni di sagoma e massa che interessano le autostrade liguri in diversi tratti hanno di fatto precluso la possibilità di effettuare trasporti eccezionali sulla rete autostradale ligure (si veda «Il Sole 24 Ore» di ieri) con pesanti ripercussioni sui traffici diretti ai porti della regione: **Genova**, Savona-Vado e La Spezia. Spiega Giampaolo Botta, direttore generale di Spediporto (spedizionieri genovesi): «Con questa situazione autostradale, sommata all'onda lunga del crollo del Morandi e nell'attuale congiuntura europea e nazionale non favorevole, il **porto** di **Genova** rischia di perdere tra il 4 e il 5% del suo traffico contenitori. Intanto, per le condizioni delle infrastrutture viarie si è già azzerato il project cargo (cioè i trasporti eccezionali via nave, ndr)». Dalla Liguria all'Alto Adige. Dal 1° gennaio 2020 sono entrati in vigore sull'asse del Brennero divieti di transito settoriale imposti dal Tirolo (Austria) per ulteriori tipologie di merce - carta e cartone; prodotti minerali liquidi; cemento, calce, intonaco bruciato-gesso; tubi e profilati cavi; cereali - e divieti per classe Euro dei veicoli, indipendentemente dalla merce trasportata. Un pacchetto di misure vivacemente contestato dalle imprese italiane, sia dell'autotrasporto sia esportatrici, perché mettono a repentaglio l'export italiano verso l'Europa. L'interscambio commerciale tra l'Italia e i Paesi del Corridoio Scandivano-Mediterraneo, di cui l'asse del Brennero è un segmento fondamentale, supera i 200 miliardi di euro l'anno. Queste merci, nel 93% dei casi, vengono trasportate su strada, passando, appunto, per il valico alpino, ora interessato da provvedimenti restrittivi alla circolazione del traffico pesante messi in campo dal Tirolo. Il vertice dell'altro ieri al Brennero tra Italia, Austria e Unione europea non ha prodotto risultati apprezzabili ma solo creato ulteriori divisioni e incomprensioni tra le parti. Ancora in ambito marittimo, a Venezia spedizionieri, agenti marittimi, terminalisti, armatori e industriali faranno sentire la loro voce per sbloccare la situazione del **porto**, che rischia di perdere la propria centralità come hub logistico per il sistema imprenditoriale e produttivo del Nord Est a causa dell'insabbiamento dei fondali: i mancati escavi dei canali e la conseguente riduzione del pescaggio ha reso, infatti, sempre più difficoltosa l'accessibilità al **porto** per navi che, per effetto del mercato, sono di dimensioni sempre più grandi. Ma, in un Paese in cui la maggior parte delle merci si muove su terra e in quest'ambito i tre quarti viaggiano su gomma, il perno di tutto sono le autostrade. Dove però emergono le criticità più forti, crolli compresi (l'ultimo il 30 dicembre: due tonnellate di materiali caduti dalla volta della galleria Berté, sull'A26). Il degrado legato alle carenze di manutenzione (e anche progettazione, nel caso delle



Il Sole 24 Ore

Genova, Voltri

barriere antirumore) emerse su varie direttrici fondamentali dalle inchieste giudiziarie sul crollo del Ponte Morandi e sulla strage del bus ad Avellino colpisce l' autotrasporto tre volte: quando i viadotti sono chiusi ai camion, quando ci sono limitazioni ai mezzi pesanti su viadotti e gallerie (limiti di velocità, divieti di sorpasso od obblighi di mantenere una distanza minima rispetto agli altri tir) e quando i restringimenti di carreggiata (dovuti ai lavori in corso o a misure per evitare crolli) causano code. L' emergenza è iniziata a settembre 2019. Prima con l' estensione alla dorsale adriatica (A14 tra sud Marche e Abruzzo) dei sequestri delle barriere di sicurezza laterali inizialmente disposti dalla Procura di Avellino sul meno trafficato tratto appenninico dell' A16 (Napoli-Canosa). Poi con gli esiti dei controlli straordinari scattati tra Liguria e Piemonte, con varie limitazioni di carreggiata. Ora le code sono all' ordine del giorno e per limitarne gli effetti Aspi pubblica un calendario settimanale dei disagi previsti in Liguria, dove da ieri ha pure esteso al tratto Lavagna-Rapallo dell' A12 (ma solo per chi si muove tra Sestri Levante e **Genova** Bolzaneto) la gratuità del pedaggio introdotta nell' area genovese dopo il crollo del Morandi. Misura analoga è stata studiata per l' Abruzzo, dove i problemi più seri si manifestano negli esodi per vacanze. Nessun bisogno di provvedimenti del genere sulla Palermo-Catania, dove i viadotti e i relativi lavori sono tanti, ma il transito è gratuito (gestione Anas). Andrà avanti così per almeno un anno: tanto ci vorrà per sistemare le barriere e molti viadotti. Ma poi resteranno limitazioni sulle gallerie, molte delle quali fuori norma Ue. © RIPRODUZIONE RISERVATA.

Il Secolo XIX

Genova, Voltri

La proposta di Pasqualino Monti, presidente del porto di Palermo: «Solo lavorando in deroga alla legge siamo in grado di avere tempi certi»

«Opere, l'Italia riparta dal modello Genova Un commissario scelga quelle da realizzare»

Meno di 2 anni per ricostruire un ponte crollato: un miracolo reso possibile dall'assenza di burocrazia. Da qui deve ripartire il Paese, secondo la proposta che Pasqualino Monti lancia al mondo della logistica e della politica. Francesco Ferrari La ricostruzione del viadotto sul Polcevera come best practice per la realizzazione di infrastrutture, non necessariamente grandi, in Italia. Pasqualino Monti, già presidente di Asso porti e dello scalo di Civitavecchia, oggi al timone dell'Autorità di sistema portuale di Palermo, ha assistito in prima fila alla grande manifestazione organizzata giovedì dagli agenti marittimi veneziani a difesa dei traffici commerciali. «Sembra impossibile che un Paese come il nostro debba alzare la voce per chiedere interventi che altrove sarebbero normale amministrazione». La pulizia dei canali in modo da rendere possibile la navigazione, nel caso di Venezia. Ma i casi simili sono decine, e non riguardano solo opere miliardarie come il Terzo valico o la nuova diga, per citare due casi genovesi. La situazione è tanto complessa che anche l'apertura di piccoli cantieri può subire ritardi di anni o, nei casi estremi, la cancellazione di interventi strategici. «In queste ore è stato presentato con grande enfasi il piano di infrastrutturazione del Sud - continua Monti - Contiene interventi per 123 miliardi di euro. Come sempre leggiamo grandi cifre, dimenticando che i soli stanziamenti non bastano: quando metti in campo una quantità di denaro così imponente, è importante sapere quanto riuscirai realmente a spenderne, altrimenti è tutto inutile. Il passaggio dall'impegno alla spesa è troppo parcellizzato: questo è il vero limite italiano». «Oggi più che mai - è l'idea di Monti - c'è necessità di mettere mano a un piano industriale del sistema Paese in maniera forte e decisa. E questo piano deve partire da noi, dal nostro settore. L'Italia importa il 90% delle materie prime, le trasforma e le esporta: i passaggi di questo processo sono la ferrovia, la strada e i porti. Ma sono i porti i veri collettori del sistema. La mia proposta è che noi, come settore logistico-portuale, indichiamo le 25-30 opere che mancano al Paese, e che della loro realizzazione si occupi un commissario, in deroga alla legge sugli appalti e alle decine di vincoli che annullano l'effetto positivo delle nuove opere. Come è successo a Genova dopo il crollo PASQUALINO MONTI PRESIDENTE DEL PORTO DI PALERMO lo del Morandi. È la cosa più semplice del mondo e non capisco perché non si possa fare». Ma un settore lacerato da interessi spesso in contrapposizione come può dotarsi di una voce unica? «Serve una prova di maturità da parte di ognuno di noi. Dimentichiamo le ragioni che ci hanno portati a essere divisi nei porti, nella logistica, nell'armamento. Una chiamata alle armi delle associazioni dello shipping nazionale è l'unica strada percorribile, se vogliamo imporre alla politica le scelte del cambiamento. Anche perché i tempi sono strettissimi». Accelerare la realizzazione delle opere prioritarie «potrebbe valere più del 2% del Pil», sostiene Monti. «Un commissario sul modello Genova è la carta vincente, non credo ci siano alternative, soprattutto se affiancato da una seria semplificazione delle procedure. C'è un esempio che dovrebbe farci riflettere: a grande fatica, l'Italia ha introdotto le Zes, le zone economiche speciali. Peccato che le aziende, per entrare nel circuito, debbano ottenere trentadue diverse autorizzazioni. Questa sarebbe semplificazione?». Progetto tanto ambizioso quanto di non semplice attuazione, quello del manager ischiano. «Ne sono consapevole, ma abbiamo il dovere di provarci. Come? Prendiamo tre presidenti di Autorità portuali bravi, mettiamoli



Il Secolo XIX

Genova, Voltri

al lavoro con un gruppo di imprenditori seri e iniziamo a lavorare al progetto. Senza pensare agli interessi personali, o territoriali, perché se il Paese cresce è un bene per tutti. Infrastrutture moderne sono la base per reindustrializzare l'Italia, al Sud come altrove. L'Irlanda ha presentato di recente un grande piano al 2050, che prevede una popolazione in aumento di 3 milioni di persone. Un progetto d'orgoglio e ambizione: credo che il nostro Paese dovrebbe avere lo stesso coraggio». -

Il Secolo XIX

Genova, Voltri

**GUIDO NICOLINI Il presidente di Confetra: «Che fine ha fatto il piano voluto dal ministro Delrio?»
Due le priorità di un settore che vale il 9% del Pil: «Certezza sulle infrastrutture e meno burocrazia»**

«In un Paese in continua campagna elettorale è impossibile fare capire le nostre esigenze»

Una manifestazione suggestiva: un corteo di ottanta imbarcazioni in rappresentanza di imprenditori e lavoratori, parti sociali tradizionalmente divise per una volta insieme a difesa della sopravvivenza del porto commerciale. Quella andata in scena giovedì a Venezia è stata una giornata storica per il mondo dello shipping. Guido Nicolini, presidente di Confetra, la Confederazione generale italiana dei trasporti e della Logistica, è fra coloro che hanno aderito all' appello degli agenti marittimi veneti: c'è anche la sua, tre le firme di chi ha sottoscritto l' intesa a favore del porto. Quello di Venezia è solo l' ultimo grido d' allarme in ordine di tempo. Parlare di logistica, in Italia, è sempre difficile. «È vero. Ma per essere ascoltati dalla politica, è necessario che l' opinione pubblica sappia chi siamo e che cosa rappresentiamo. Il settore rappresentato da Confetra vale il 9% del Pil nazionale: siamo secondi solo al manifatturiero, che pesa per il 19%. Ma tutti parlano di altri segmenti dell' economia senza tenere conto che molto di quello che il Paese importa ed esporta è possibile soprattutto grazie alle nostre imprese: non a caso siamo l' uni co settore che fino allo scorso anno ha aumentato in maniera esponenziale gli addetti. È questo il primo elemento che dobbiamo focalizzare: fare sapere ai decisori con chi hanno a che fare. In fin dei conti non pretendiamo la luna, ma semplici decisioni». **A Venezia abbiamo assistito a un reiterato e polemico appello a "Roma", come se parlare con la politica fosse quasi impossibile. È così?** «Parlare non è mai difficile, e nel corso dei tanti incontri che abbiamo avuto è emerso chiaramente che sono due gli elementi che tengono in piedi l' Italia: l' import e l' export. Purtroppo negli ultimi anni il progetto "Connettere l' Italia", avviato con il ministro Delrio, non ha avuto seguito. Viviamo una campagna elettorale permanente che impedisce di percepire come centrali i nostri problemi. Insomma: tutti ci ascoltano e ci danno ragione, ma passi in avanti non ne vediamo». **Se lei, in una ipotetica agenda di governo, potesse scegliere due priorità, quali sarebbero?** «La prima: decisioni rapide sulle opere infrastrutturali, anche digitali. La seconda: l' eliminazione di quei vincoli burocratici che impediscono di concludere i processi di adeguamento. In molti porti, per esempio, i controlli sanitari ostacolano la fluidità dei traffici. Intendiamoci: non vogliamo che non ci siano controlli, ma con le possibilità che ci sono oggi chiediamo che vengano automatizzati e fatti con criterio. Non è possibile aspettare 10 giorni per un' ispezione». **A proposito di controlli sanitari: quanto spaventa l' allarme Coronavirus?** «Al momento sappiamo di navi che partono dalla Cina con metà carico. Ma il problema lo valuteremo bene fra tre settimane. Certo: se l' allarme dovesse persistere, ne risentirebbe anche la nostra manifattura». **Il manifesto di Venezia è stato firmato da molte associazioni. Perché il vostro settore è così frammentato? Che cosa sta succedendo?**



Il Secolo XIX

Genova, Voltri

«Io credo al dialogo, indipendentemente dalle idee. Ognuno è libero di associarsi con chi vuole, a patto che ci sia neutralità ideologica e che le decisioni non siano prese per situazioni "di partito". Al tavolo sul contratto nazionale partecipano tutti i soggetti: credo che sia un ottimo segnale». - F. FER.

L' intervista Sui porti non vorremmo intervenire con un singolo emendamento, ma stiamo pensando a correttivi alla norma

Traversi "Alle proteste dell' Europa ribatteremo colpo su colpo"

di Massimo Minella Nessun intervento-spot. Il futuro dei porti sarà affrontato in modo organico, con una serie di "correttivi" alla legge di riforma. Quanto al contraddittorio con l' Unione Europea, che vuole imporre una tassazione suppletiva agli scali, si cercherà di evidenziare la peculiarità italiana rispetto al resto del vecchio continente, dando vita a un negoziato per definire ogni singolo aspetto. E di fronte all' Europa non si recederà nemmeno sul caso della cantieristica, dopo che la commissione ha chiesto un surplus di indagine contestando un possibile abuso di posizione dominante dalla fusione Fincantieri-Chantiers de l' Atlantique. Roberto Traversi, sottosegretario dei Trasporti e delle Infrastrutture, è l' unico ligure a far parte dell' esecutivo Conte-due. Un surplus di responsabilità per l' architetto chiavarese del Movimento Cinque Stelle che sa bene come i temi legati all' economia del mare, il motore economico della Liguria, restino sempre al centro. Proprio qui si è acceso il confronto sui temi-chiave della portualità e della cantieristica, i porti da tassare, le fusioni fra grandi gruppi terminalistici, la necessità di intervenire con una riforma delle norme, fino all' alleanza italo-

francese Fincantieri-Naval Group, che ha scelto Genova come sede della joint venture, mentre ancora si attende il via libera all' aggregazione sulle crociere con Chantiers de l' Atlantique. **Sottosegretario, l' Europa vuole cambiare le norme imponendo all' Italia una tassazione sui porti, mentre il quadro normativo e giuridico delle authority è diverso da uno Stato all' altro. Che ne dice?** «Dico che è vero che l' Unione Europea minaccia procedure d' infrazione sulla fiscalità. Noi per ora abbiamo aperto un tavolo negoziale che si preannuncia non semplice. Ribatteremo comunque colpo su colpo, cercando di mettere in evidenza come il nostro sistema di authority sia particolare rispetto a quello di altri Paesi per assetto giuridico e modello organizzativo». Sul vostro tavolo c' è il dossier sulla fusione fra Sech e Psa. Si crea un soggetto forte nel porto di Genova, per alcuni monopolista. **Come si muove il ministero, con un provvedimento ad hoc o sta valutando una riflessione più ampia di riforma?** «Anche in presenza di autorità portuali, le leggi debbono essere rispettate, anche se queste possono ritenersi anacronistiche. Come ministero non vorremmo intervenire con un singolo emendamento, come ha provato a fare qualche deputato, ma stiamo pensando ad alcuni correttivi alla norma per offrire una proposta più completa e organica che possa risolvere le problematiche che gli stakeholder e le autorità portuali ci hanno proposto nei vari incontri». **Qual è il cronoprogramma?** «Proprio con le autorità è iniziato un percorso, ci sono state due convocazioni al ministero e la terza sarà ai primi di marzo». **E quali argomenti avete affrontato?**



La Repubblica (ed. Genova)

Genova, Voltri

«In questi incontri noi stiamo indicando gli obiettivi e loro presentano le loro difficoltà operative che noi dovremmo cercare naturalmente di migliorare». **Sul fronte della cantieristica l' Europa prende tempo sull' alleanza Fincantieri-Stx. Ma come ha spiegato il premier Conte la concorrenza oggi dev' essere vista in chiave globale. È d' accordo?** «Dovremmo davvero valutare se sia il caso di modificare le norme europee che regolano la concorrenza, perché queste oggi non ci permettono di competere ad armi pari con i giganti extraeuropei e non possiamo indebolirci troppo rispetto ai giganti asiatici. Lo scorso mese in Cina è nato il più grande gruppo navalmeccanico del mondo, con la fusione tra China Shipbuilding Industry Company e China State Shipbuilding. E noi continuiamo a discutere... » **Che intende dire?** «Scusi, in quanti convegni abbiamo ascoltato, o detto, che gli effetti negativi della concorrenza globale si combattono anche attraverso la creazione di concentrazione di soggetti che sono eccellenze nel loro settore? Ecco, appena Fincantieri intraprende una strada coraggiosa per crescere, con un' operazione per favorire la crescita dimensionale dei costruttori europei e mantenere la leadership europea del settore e quindi i dei nostri lavoratori, l' Unione apre una procedura temendo che l' operazione riduca la concorrenza nel mercato mondiale della costruzione di navi da crociera». Secondo lei, insomma, non si capisce o non si vuole capire la posta in gioco... «Non possiamo non notare che in tutta questa vicenda l' Unione non solo sta mettendo il bastone tra le ruote di aziende del nostro continente, sta penalizzando l' industria di una dei Paesi fondatori, sta mettendo a repentaglio se stessa e uno dei settori in cui l' Italia, e quindi l' Europa è leader nel mondo. Bene quindi hanno fatto i quattro ministri dello sviluppo economico francese Bruno Le Maire, tedesco Peter Altmaier, polacco Jadwiga Emilewi e italiano Stefano Patuanelli a chiedere alla Commissaria Vestager, nuove regole sulla concorrenza, per difendersi dall' attacco che viene da Oriente, e non solo. Perché questo è il punto: non stiamo parlando di fredde fusioni finanziarie ma nel caso Fincantieri-Stx siamo di fronte a positive ricadute per il mondo del lavoro».

L'osservatorio

Ma lo scalo diventa piattaforma solo se l'authority cambia pelle

di Aldo Lampani Non è questione, o non solo, di avere un porto grande. Condizione logistica che Genova non avrà mai. Ma essere un grande porto. Avere regole di ingaggio nel mondo delle banchine è fondamentale, come lo è il non volersi limitare a "movimentare" le merci, ma ad offrirsi come chi sa "lavorare" le merci prima di imbarcarle o appena dopo averle sbarcate. Prendiamo Brema, come esempio dei porti del nord. Lo scorso biennio il traffico si è asciugato in termini di milioni di tonnellate mossi. Ma non specifica se i ricavi del porto tedesco siano diminuiti o cresciuti. Non dicono cosa è stato mosso e non racconta quanti di quei milioni di tonnellate sono stati meramente imbarcati e sbarcati o se, parte di essi, siano stati anche lavorati nell'ambito portuale o limitrofo. Dunque il misurare il valore proprio della movimentazione delle merci di un porto è importante ai fini economici, come pure determinare il valore aggiunto associato alla movimentazione di una tonnellata di merce. Alcuni porti del nord utilizzano diverse metodologie per valutarne l'impatto sulla voce "utili". La prima di queste regole fu presentata dal porto di Amburgo nel 1976: "il valore aggiunto creato da una tonnellata di carico convenzionale è cinque volte più alto del valore aggiunto collegato alla movimentazione di una tonnellata di merci alla rinfusa e quindici volte più alto di una tonnellata di rinfuse liquide". A Brema, sei anni dopo, si decise per una regola basata sulle differenze dei costi di lavoro per la movimentazione del carico: "una tonnellata di general cargo equivale a tre tonnellate di rinfuse solide e a dodici di rinfuse liquide". Poi anche Rotterdam, Anversa costruirono dei parametri dove si calcolava la "convenienza" nei rapporti tra merci da imbarcare, sbarcare, quando non lavorare. Quindi, bisogna fare molta attenzione quando si leggono le statistiche di traffico merceologico di un porto; i paragoni con altri porti divengono artificiosi e di propaganda. Però, aver riportato queste regole ci inducono ad una riflessione puntuale, valida per ogni porto, che l'occupazione e il valore aggiunto per tonnellata aumentano se le merci subiscono trasformazioni logistiche o industriali all'interno dell'area portuale. Per esempio, il riempimento e lo svuotamento di container è fino a 5 volte più a "lavoro intensivo" che l'imbarco e lo sbarco da una nave, considerato "lavoro base". Lo stoccaggio, la distribuzione e altre attività logistiche, nel quadro del subappalto industriale o della manifattura dopo nell'area portuale, generano livelli di occupazione discreti per un dato livello base di traffico nel porto. Per questo, molti porti europei si sono evoluti da centri di puro transhipment verso sistemi complessi di funzioni chiave all'interno di un sistema logistico, in modo da far coesistere attività terminalistiche pure e attività logistiche. Una Città Stato di lungo corso e una ex Repubblica Marinara. Brema e Genova hanno storia e consuetudini oggi distanti e del tutto a sé. Ma la struttura dello stato anseatico ed il modo di intendere la portualità, guarda un po', sono state mutuate proprio da quelle di Genova che, quando era regina dei mari, insegnava a tutti come si organizzavano trasporti e commercio. Brema non ha cambiato abitudini e tradizioni, da allora e le conserva. E soprattutto le applica. Genova non se le ricorda più. Lascia che i propri insegnamenti li mettano in pratica gli altri. Troppo conservatorismo, anche per imparare dal proprio passato, che oggi saprebbe di troppo moderno e, forse, di "for esto".



Citta della Spezia

Genova, Voltri

Al via la pesca sportiva e ricreativa nei porti di Genova, Savona, La Spezia e Vado Ligure

Liguria - Approvato da Regione Liguria il protocollo d'intesa per esercitare la pesca sportiva e ricreativa nei porti di Genova, Savona, La Spezia e Vado Ligure. A comunicarlo l'assessore regionale alla Pesca, Stefano Mai. A breve la firma con le **Autorità di sistema portuale**. "Con questi passaggi la pesca sportiva nei porti liguri è pronta a partire - spiega l'assessore Mai -. In Giunta abbiamo approvato il Protocollo d'intesa e a breve incontreremo le **Autorità portuali**, la Guardia Costiera, Fiops, Fipsas, Arci pesca fisa ed Enalpesca per firmarlo e offrire questa importante opportunità in tutta la Liguria. Va considerato che la pesca sportiva conta oltre due milioni di appassionati in Italia e rappresenta anche un'importante risorsa sotto il profilo turistico". "Tutta la procedura sarà seguita tramite un tavolo tecnico convocato da Regione. Questo perché le operazioni devono avvenire in sicurezza e nel pieno rispetto del mare. Di conseguenza abbiamo previsto che le aree in cui sarà consentito l'esercizio della pesca, verranno adeguatamente segnalate. L'attività verrà regolamentata e verranno altresì individuate delle adeguate sanzioni per chi infrange le regole". "La pesca sportiva e ricreativa oggi garantisce alla nostra regione un indotto economico rilevante. Si tratta di un'attività che contribuisce stabilmente al comparto del turismo, a quello del commercio e alla nautica da diporto. Basti pensare ai negozi specializzati, alle aziende di attrezzature o alle numerose persone che raggiungono le nostre coste da fuori regione". Sabato 15 febbraio 2020 alle 13:28:58 Redazione.



Pesca sportiva nel porto di Genova: firmato il protocollo d'intesa

Genova. Approvato da Regione Liguria il protocollo d'intesa per esercitare la pesca sportiva e ricreativa nei porti di **Genova**, Savona, La Spezia e Vado Ligure. A comunicarlo l'assessore regionale alla Pesca, Stefano Mai. A breve la firma con le Autorità Portuali. 'Con questi passaggio la pesca sportiva nei porti liguri è pronta a partire - spiega l' L' assessore Mai -. In Giunta abbiamo approvato il Protocollo d'intesa e a breve incontreremo le Autorità portuali, la Guardia Costiera, Fiops, Fipsas, Arci pesca fisa ed Enalpesca per firmarlo e offrire questa importante opportunità in tutta la Liguria. Va considerato che la pesca sportiva conta oltre due milioni di appassionati in Italia e rappresenta anche un' importante risorsa sotto il profilo turistico'. 'Tutta la procedura sarà seguita tramite un tavolo tecnico convocato da Regione. Questo perché le operazioni devono avvenire in sicurezza e nel pieno rispetto del mare. Di conseguenza abbiamo previsto che le aree in cui sarà consentito l'esercizio della pesca, verranno adeguatamente segnalate. L'attività verrà regolamentata e verranno altresì individuate delle adeguate sanzioni per chi infrange le regole'. 'La pesca sportiva e ricreativa oggi garantisce alla nostra regione un indotto economico rilevante. Si tratta di un'attività che contribuisce stabilmente al comparto del turismo, a quello del commercio e alla nautica da diporto. Basti pensare ai negozi specializzati, alle aziende di attrezzature o alle numerose persone che raggiungono le nostre coste da fuori regione'.



Passerella sospesa gli ambientalisti rivendicano lo stop

Italia Nostra, Cerretti, Arbasetti e Casagrande avevano avanzato perplessità. Baldino: «Candidati promettono opere non prioritarie» Sondra Coggio / LA SPEZIA Tutti sul carro del vincitore, ma il "no" della Soprintendenza al progetto della passerella sospesa ai giardini pubblici ha nomi e cognomi. E sono quelli di chi, da subito, nel bene o nel male, si è opposto all'intervento. Al di là di come si valuti la bocciatura, sia condivisibile oppure no, a mettersi di traverso è stato un pugno di ambientalisti, composto soprattutto da Italia Nostra, ma anche dal consigliere civico Massimo Baldino Caratozzolo e da due cittadini "abituati" a battersi sul campo, Franco Arbasetti dei Verdi Vas e Rita Casagrande del coordinamento quartieri del Levante. Sono i retroscena del percorso che ha portato allo "stop" dell'opera. Fin dall'inizio, quando molti esultavano ritenendo l'opera un gioiello, Baldino Caratozzolo aveva detto che sarebbe stato «un arco di trionfo che devasterà i giardini», ed aveva chiesto una serie di commissioni, in cui - da subito - il presidente di Italia Nostra Luca Cerretti aveva dichiarato piena contrarietà alla passerella. E a Genova, a riferire i dubbi e le criticità alla Soprintendenza, erano andati proprio Cerretti, Arbasetti e Rita Casagrande. Era l'estate dello scorso anno. La missione genovese era stata appoggiata anche da Stefano Sarti, Baldino Caratozzolo e Luigi Liguori, ma a spiegare le cose erano andati in tre. Cerretti era intervenuto ancora, pubblicamente, precisando che nel mirino non c'era il design dell'architetto Femia, ma la collocazione in mezzo ai giardini storici. «È come fare i baffi alla Gioconda», aveva rilevato, sottolineando la continuità delle scelte, dal sindaco di centro sinistra Massimo Federici a quello di centro destra Pierluigi Peracchini: lo stesso studio di architettura che aveva voluto un «cassone colorato» davanti alla nuova Beghi. Per Italia Nostra, si erano levate anche le voci della restauratrice Maria Grazia Datteri e del professor Giorgio Di Sacco Rolla. E quella di Giovanni Gabriele, che in commissione aveva ribadito l'impegno del ricorso al Tar, contro un'opera «dannosa». Secondo il sindaco Peracchini si trattava di «un progetto bello e non invasivo», ma Baldino, Italia Nostra, Arbasetti e Casagrande la vedevano in modo opposto. Fra gli ambientalisti aveva preso posizione Fabio Giacomazzi, con un duro intervento sulla modifica che la passerella avrebbe imposto al «cannocchiale visivo» fra via Prione ed il mare: «In un colpo solo la passerella mortificherebbe tre elementi storici come via Diaz, i giardini di Garibaldi e la banchina». Buona parte del centrodestra aveva fatto quadrato con Peracchini e Piaggi. Si erano poi aperte crepe anche all'interno della maggioranza. Aveva fatto discutere l'intervento dell'**autorità portuale**, pronta a mettere un paio di milioni di euro in appoggio, per la «costruzione di fabbricati» al posto di quelli «fatiscenti» alla banchina Revel. I tre «contestatori» erano usciti da quell'ufficio con la convinzione che l'opera non sarebbe passata. Proprio come è avvenuto. «Il problema - dice Baldino - è l'approccio sbagliato dei candidati a sindaco, che per impressionare gli elettori promettono opere faraoniche, che non sono prioritarie né qualificanti». - coggio@ilsecoloxix.it



Citta della Spezia

La Spezia

Il Great pendulum service aggiunge la toccata nel porto di Tarragona

La Spezia - La linea di trasporto marittimo di container ribattezzata Great Pendulum Service (Gps) e operata dalle compagnie di navigazione Arkas, Cma Cgm e Tarros modificherà la sua rotazione aggiungendo una nuova toccata nel **porto** spagnolo di Tarragona. La nuova rotazione del servizio Great Pendulum diventa dunque: Leixoes, Setubal, Tarragona, Marsiglia, Genova, La Spezia, Salerno, Pireo, Mersin, Lattakia, Beirut, Alexandria, Salerno, La Spezia, Genova, Algeciras, Casablanca e nuovamente Leixoes. Sabato 15 febbraio 2020 alle 21:36:09 Redazione.



Il Comune cede la Fabbrica Vecchia Resta il nodo dei fondi per il recupero

Autorità Portuale ha acquisito l'edificio e il Marchesato. Servono più di 6 milioni per il restauro. Una parte dovrebbe arrivare da risorse dell'8 per mille che però sono inaccessibili fino al 2025

RAVENNA Forse è presto per parlare di una "svolta" per la Fabbrica Vecchia e il Marchesato. Ce ne sono state troppe di svolte annunciate per questi due complessi che rappresentano la prima testimonianza del porto ravennate e il più antico insediamento di Marina di Ravenna. A forza di annuncia cui non è stato dato seguito, il complesso è diventato sempre più malridotto. In questi giorni ne è arrivato un altro: è stato annunciato dal Comune che l'iter burocratico che dovrebbe preludere ai lavori di riqualificazione è terminato. I due edifici sono passati dal Comune ad **Autorità portuale**. È infatti quest'ultima in seguito ad un accordo che risale addirittura al 2003 - che dovrebbe riqualificare i due antichi complessi utilizzando i ribassi d'asta derivanti dall'appalto di risanamento della pialassa del Piomboni. Il nodo finanziario. Questo era l'accordo originario ma nel frattempo l'ente di via Antico Squero ha cambiato rotta: per il recupero è stato chiesto allo Stato l'utilizzo di una quota dell'otto per mille dell'Irpef destinato ad opere di conservazione deibenculturali. Nel bilancio 2019 di **Autorità portuale** è scritto che la cifra attesa da Roma è pari a 2,7 milioni di euro e che le opere richiedono un quadro economico complessivo di 6,38 milioni. L'istanza per l'inserimento era stata presentata già nel 2015. Nel frattempo è però intervenuta una novità: come si può leggere nel sito del Ministero, «le risorse della quota dell'otto per mille derivanti dalle dichiarazioni dei redditi relative agli anni dal 2016 al 2025 e riferite alla categoria "Conservazione dei beni culturali" sono destinate agli interventi di ricostruzione e di restauro dei beni culturali danneggiati o distrutti a seguito degli eventi sismici verificatisi dal 24 agosto 2016», quello nel Centro Italia. Per sperare di avere i fondi, quindi, bisognerà aspettare almeno cinque anni oppure cambiare strategia. Una questione vecchia 40 anni. Il Comitato per la salvaguardia si è costituito addirittura nel 1979. Già allora la Fabbrica Vecchia (ex Casone della sanità risalente al 1762) e il Marchesato (più "giovane" di 19 anni) erano malmessi. La proprietà era frazionata tra diverse famiglie. Il Comune le ha acquisite tutte con una procedura che si è completata soltanto qualche anno fa, per poi cederle ad **Autorità portuale** con un atto notarile nel 2019. Nel frattempo però l'abbandono completo delle persone proprietarie dell'edificio che ancora lo frequentavano ne ha causato un degrado che ha portato il Comune a recintarlo per impedirne l'ingresso ad estranei.

ALESSANDRO MONTANARI



Potrebbe diventare sede distaccata dei vigili del fuoco nel porto

RAVENNA Quale sarà il futuro della Fabbrica Vecchia e del Marchesato nel caso vengano recuperati? Negli anni sono state fatte tantissime ipotesi, dall'osteria alla caserma dei carabinieri, e del resto gli usi che hanno avuto questi due edifici nella loro storia sono stati davvero svariati. Si tratta al massimo di suggestioni perché finché non si affronterà la complessa questione del recupero è difficile dare una prospettiva concreta. L'ultima idea è ricordata da Alvaro Ancisi (Lista per Ravenna) che in una nota riporta la notizia del passaggio dei due edifici all' **Autorità di Sistema Portuale** che avrà ora l'arduo compito di restaurare il complesso. È stato l'assessore alle Attività Produttive Massimo Cameliani, rispondendo ad un question time dello stesso Ancisi, a dare la conferma dell'avvenuta voltura catastale tra i due enti pubblici. L'ipotesi è quella di trasformare la Fabbrica Vecchia, che si affaccia sul canale Candiano ed è vicina a diverse attività cantieristiche e industriali, in una sede **portuale** dei vigili del fuoco. Da maggio a giugno infatti i pompieri utilizzano la parte finale della diga foranea per l'addestramento dei som mozzatori, con proteste da parte delle attività della zonavisto l'interesse turistico del sito. In prefettura, parlando proprio di questo tema, il sindaco Michele de Pascale ha chiesto «massima celerità nell'attuazione del progetto di ristrutturazione della Fabbrica Vecchia e del Marchesato, dove - oltre che il trasferimento della sede **portuale** - è in progetto la realizzazione di un nuovo polo addestrativo dei Vigili del fuoco che consentirà in futuro di concentrare in quell'area la massima parte anche delle basi logistiche, in modo tale da azzerare le criticità e trasformare la presenza delle attività formative da un disagio in una opportunità». Alvaro Ancisi in un'interrogazione chiede «se intende far conoscere al consiglio comunale, e quindi alla città, quali siano le linee del progetto in questione a carico all' **Autorità portuale**, partendo dall'ipotesi di insediarvi la sede **portuale** dei Vigili del Fuoco».



Il Resto del Carlino (ed. Ravenna)

Ravenna

Fabbrica Vecchia, via al cambio di proprietà

Anche il Marchesato passerà dal Comune all' Autorità di sistema portuale. Dovrebbe ospitare il distaccamento dei vigili del fuoco

Via libera definitivo al trasferimento della proprietà della Fabbrica Vecchia e del Marchesato, dal Comune all' **Autorità di sistema portuale**. L' iter si è perfezionato durante l' ultima riunione del consiglio comunale. Si tratta di due edifici costruiti tra il 1762 e il 1781, il primo come Casone della Sanità e il secondo come magazzino e rivendita di prodotti alimentari di prima necessità, situati oggi sulla sponda destra del canale Candiano presso l' imboccatura della pialassa Piomboni, a Marina di Ravenna. Rappresentano il più antico insediamento nel contesto **portuale** di Marina di Ravenna e versano in precarie condizioni. Non a caso nel 1979 è sorto un comitato 'in difesa' di Marchesato e Fabbrica Vecchia, presieduto da Giancarlo Bazzoni. Dei due edifici non si parlava dal dicembre 2018 quando il sindaco de Pascale e il presidente dell' Adsp, Daniele Rossi, annunciarono la disponibilità dell' ente a farsi carico della riqualificazione degli immobili per destinarli a sede dei vigili del fuoco distaccati al porto, con la possibilità di ospitare anche i corsi di addestramento dei sommozzatori. Un intervento nell' ordine di 5-6 milioni di euro. Nell' estate del 2018 c' erano state, infatti, lunghe polemiche per le criticità segnalate dalle associazioni di categoria per i corsi di addestramento dei sub che si tenevano lungo la diga foranea sud, considerate «penalizzanti» per lo sviluppo turistico di Marina di Ravenna. Venne redatto il progetto e inviato alla Soprintendenza, che lo approvò. Lo scorso anno ogni discorso sui due edifici è rimasto sospeso per le vicende giudiziarie che hanno interessato l' Adsp. Tornato operativo, l' ente e il Comune hanno compiuto i passi necessari per completare il passaggio della titolarità da Palazzo Merlato a via Antico Squero. In una interrogazione, il capogruppo di Lista per Ravenna, Alvaro Ancisi, «a quasi un anno di distanza dall' annuncio della destinazione di questi immobili», afferma che «bisogna conoscere la fattibilità di questo annuncio del sindaco, perché da lì dipende il progetto di recupero della Fabbrica Vecchia e del Marchesato, che non si vorrebbe ancora 'incagliato' in lungaggini (in)decisionali». La domanda che Lista per Ravenna rivolge al sindaco è «se intende far conoscere al consiglio, e quindi alla città, quali siano le linee del progetto in questione a carico all' **Autorità portuale**, partendo dall' ipotesi di insediarvi la sede dei Vigili del Fuoco». «Sono già stati programmati alcuni incontri per le prossime settimane - spiega l' assessore al Patrimonio, Massimo Cameliari -, che serviranno per capire se c' è ancora la volontà da parte del comando dei vigili del fuoco di dare corso al progetto definito più di un anno fa. Sono fiducioso». Lorenzo Tazzari.



«Bisogna intervenire, c'è un alto rischio crolli»

Bazzoni: «Ora che c'è l'accordo con l'Adsp, aspettiamo l'avvio del cantiere. L'iter è agevolato»

Giancarlo Bazzoni, il presidente del comitato che dal 1979 si batte per la riqualificazione della Fabbrica Vecchia e del Marchesato, è soddisfatto del trasferimento definitivo della titolarità dei due edifici dal Comune all'**Autorità di sistema portuale**. «Certamente. È un passaggio fondamentale previsto da un accordo di programma firmato tra amministrazione e Adsp. Ora che si è concretizzato si può veramente pensare alla riqualificazione del complesso storico». Per vedere l'apertura del cantiere potrebbe servire ancora parecchio tempo. Non sarà semplice avviare l'intervento. «Lo so. Ma dalla nostra abbiamo che questo progetto è già stato approvato dalla Soprintendenza. Questa circostanza agevola di molto l'iter». **Il progetto è quello che prevede la sede dei vigili del fuoco al servizio del porto e la possibilità di ospitare il personale impegnato nei corsi di formazione?** «Sì. Progetto che noi condividiamo. D'altronde l'**Autorità di sistema portuale** può finanziare solo interventi che abbiano attinenza col porto, parliamo di un investimento tra i 5 e i 6 milioni». **Le condizioni attuali dei due edifici sono sempre più pericolanti. È così?** «Da due anni segnaliamo che ci sono buchi nel tetto e che piove sul solaio. Più si rinvia l'intervento di consolidamento e riqualificazione, più c'è il rischio concreto di crolli». Il comitato chiedeva il trasferimento all'Adsp anche dell'area limitrofa attorno a Fabbrica Vecchia e Marchesato per farne un parco. Così non è stato. «È un po' il nostro cruccio. Adesso sarà il Comune a farsi carico di creare il parco».

Fabbrica Vecchia, via al cambio di proprietà
Anche il Marchesato passerà da Comune a Autorità di sistema portuale. Dovrebbe ospitare il distaccamento dei vigili del fuoco

Bisogna intervenire, c'è un alto rischio crolli

idea casa
RAVENNA Via IV Novembre, 4/B
Tel. 0544 36337 - 0544 36372
www.ideacasaravenna.com

Il Resto del Carlino (ed. Ravenna)

Ravenna

«Escavo del porto, quel bando è una corsa a ostacoli»

Il capogruppo in consiglio comunale di 'Ravenna in Comune', Massimo Manzoli, interviene sulla gara per scavare il porto che ha visto la presentazione di due domande. "Probabilmente raggruppamenti di imprese - scrive Manzoli -, ma questo conta poco e basterà attendere l'apertura delle offerte, il 24 febbraio, per scoprirlo". Il capogruppo di 'Ravenna in Comune' focalizza l'attenzione sul fatto che l'interesse per l'appalto non è risultato poi così alto. "Meno sono le offerte - continua Manzoli - e meno ci sarà da scegliere. Con qualche rischio in più in termini di affidabilità ma anche di affidamento vero e proprio. C'è da augurarsi che entrambe le proposte si presentino con i requisiti minimi per passare al vaglio della commissione giudicatrice". Il consigliere definisce la procedura di aggiudicazione come "una corsa a ostacoli in cui il fatto che gli atleti in gara siano solo due aumenta i rischi che alla fine della competizione ci sia qualcuno in grado di portarsi via la medaglia d'oro. E la possibilità stessa di fare le indispensabili manutenzioni del porto canale, ferme da anni, è stata vincolata alla gara. Se Rossi voleva concentrare l'attenzione sull'**Autorità Portuale** c'è riuscito. Quanto questo gli gioverà per ottenere la riconferma per un altro mandato alla scadenza del 30 novembre è da vedere".

Il Nido d'infanzia Monti ricorda Marisa con affetto
Per un anno dalla scomparsa, sono stati portati fuori e disegnati dai bambini di cinesimo...

A lezione di riciclo con il Gruppo Hera
Una lezione di riciclo con i bambini del Gruppo Hera...

«Escavo del porto, quel bando è una corsa a ostacoli»
Il capogruppo in consiglio comunale di 'Ravenna in Comune', Massimo Manzoli...

Credito e infrastrutture. Cne apre al confronto con la Regione
Il Consiglio Nazionale delle Aree (Cne) apre al confronto con la Regione...

«Ciclabile, ecco il progetto»
Il progetto di una nuova ciclabile è stato presentato...

VENDITA speciale DESIGN
Una collezione di arredi e accessori in stile design...



Il Tirreno

Livorno

inchiesta choc: Dopo il rinvio a giudizio

Il porto delle guerre di carta bollata Ora una girandola di ricorsi al Tar

Occhi puntati sugli stessi 4mila mq in Darsena Toscana Corsini e Provinciali (Authority): andiamo avanti

Mauro ZucchelliLIVORNO. Una girandola di ricorsi al Tar - tutti il 10 marzo- incombe sul **porto** prima ancora di arrivare al debutto del processo che dal 9 giugno vedrà protagonista lo stato maggiore dell' Authority (il presidente Stefano Corsini e il segretario generale Massimo Provinciali più l' ex dirigente del settore demanio Matteo Paroli, dal 2015 numero due dell' istituzione portuale di Ancona) e alcuni fra i più rilevanti imprenditori e manager del **porto** (come Costantino Baldissara, ex plenipotenziario del gruppo Grimaldi a Livorno; Luca Becce, presidente nazionale dell' associazione dei terminalisti; i due cugini e omonimi Corrado Neri, al timone della Sintermar; Massimiliano Ercoli, ex amministratore di Seatrag; Federico Baudone, manager di Sintermar). I vertici restanoE ora? Corsini non sembra orientato a gettare la spugna: parlando con i suoi più stretti collaboratori, ha detto che tutto prosegue «come prima, più di prima». Il suo difensore, l' avvocato Fabio Viglione, sottolinea che «i ridotti poteri di accertamento del gup non hanno permesso di chiarire sin da questa preliminare fase, la vicenda. L' elevato tasso tecnico della materia richiederà l' approfondimento dibattimentale.

Guardiamo con grande serenità e assoluta fiducia al dibattimento, dove dimostreremo la totale estraneità e correttezza del presidente Corsini, da sempre impegnato in una attività unicamente orientata alla più efficace tutela dell' interesse pubblico». Quanto a Provinciali, l' idea di lasciare «non la prendo nemmeno in considerazione, tempo perso parlarne». E rincara: «Mi limito a dire che davanti al giudice ho fatto un intervento dedicato alla memoria di Giuliano Gallanti: non dev' essere neanche sfiorato da un ombra. Ci prepariamo al dibattimento in assoluta serenità». Al rinvio a giudizio si aggiunge l' accoglimento di **Porto** 2000 come parte civile: da un lato, è comprensibile perché con la privatizzazione l' ex società pubblica è entrata nella galassia di Onorato che è in prima linea nella battaglia giudiziaria contro Grimaldi finita al centro dell' inchiesta choc; dall' altro, è curioso che ad andare all' attacco contro i vertici dell' Authority sia una società in cui l' Authority è il socio di minoranza. Non è la prima volta che la **Porto** 2000 va all' attacco dell' Authority con i propri legali: sul fronte del Tar il bersaglio è il provvedimento con cui Sdt, nata dall' alleanza fra Sintermar (Grimaldi-Neri) e Tdt (fondi internazionali), ha avuto semaforo verde per costruire la tensostruttura che alla radice della Sponda ovest della Darsena Toscana fa da terminal passeggeri a servizio dei traffici di Grimaldi ro-ro e ro-pax (cioè i traghetti merci che ospitano anche passeggeri). Dito puntato contro Sdt e Authority ma anche contro il ministero. Il motivo? Quando Palazzo Rosciano aveva chiesto se una simile infrastruttura potesse essere autorizzata o no, Roma aveva dato l' ok dicendo che **Porto** 2000 non aveva una esclusiva. 5 ricorsi in una mattinataLa giustizia amministrativa toscana ne discuterà il 10 marzo, dicevano. Ma non ci sarà solo quello nell' udienza: questo stesso angolo di 4mila metri quadri sotto i riflettori dell' inchiesta penale è sotto i riflettori di un grappolo di ricorsi al Tar di Firenze: oltre a quello di **Porto** 2000, sono nel ruolino di quell' udienza altri quattro ricorsi che sono quasi un fuoco incrociato: alcuni di essi sono originati da provvedimenti che risalgono ad almeno quattro anni fa, anzi in un caso alla fine dell' estate 2014. Tre li ha presentati la Ltm fin dai tempi in cui il terminal delle "autostrade del mare" era nelle mani di Renzo Conti (e non era stato ancora acquistato dal gruppo





Il Tirreno

Livorno

di Moby): tutti e tre hanno nel mirino ovviamente l' Authority. In un caso in tandem col terminalista Lorenzini; negli altri due, insieme a Sintermar, Grimaldi e Seatrag (più Coifi, la finanziaria ex Fremura ora in mano ai Grimaldi, in una vicenda e Sdt, l' alleanza Sintermar-Tdt, nell' altra). L' ultimo è un controricorso che, con la firma di Sdt, se la prende con il ministero e l' Authority, oltre che con Ltm. Riguarda il no di Palazzo Rosciano alla richiesta di proroga. ancora un paradosso L' Authority l' aveva respinta ma prima di decidere nel merito il Tar ha accolto l' istanza di sospensiva. Tradotto: in queste ore Grimaldi continua a operare su quegli stessi accosti per decisione di un giudice amministrativo che ha congelato lo stop dell' Authority, che su un altro fronte giudiziario, quello penale, è accusata di aver favorito il gioco di Grimaldi in quell' area. --

Il Tirreno

Livorno

darsena europa

Mirabelli (Pd): convocare in aula i vertici dell' Autorità

LIVORNO. Darsena Europa, inspiegabili ritardi. La mozione presentata dal consigliere del Pd Mirabelli che chiama in causa i vertici dell' **Autorità** di **Sistema Portuale** chiedendo che riferiscano in commissione, passa con 21 voti favorevoli e 4 astenuti. Tocca però all' assessore Simoncini, di fronte agli attacchi della Lega (Vaccaro e Ghiozzi accusano la Regione e il Pd di non aver fatto abbastanza sul progetto), rintuzzare la polemica: «Sono 5 anni che il presidente Rossi ha svolto un' azione di pressing puntuale ed estenuante sull' **Autorità Portuale**. Ricordo che la Regione ha stanziato 250 milioni. Io resto fiducioso, ma non attribuiamo responsabilità che non ci sono». Si parla anche di Zes e di ZIs. Sarebbero le prime Zone economiche speciali, finora solo contemplate per il Mezzogiorno, le seconde zone di logistica semplificata, che se previste potrebbero rilanciare l' economia locale. Anche qui Simoncini ricorda la lettera inviata al ministro per allargare le Zes alle aree di crisi ed il tavolo con la Regione con la proposta di ZIs per Livorno, Piombino, Carrara e i due interporti. --A.R.

LIVORNO

Il porto delle guerre di carta bollata Ora una girandola di ricorsi al Tar

Occhi puntati sugli Amm. Anka e su in Daniela Tosi e Daniela Tosi e Daniela Tosi

Cruciatas MOTORS

Il Servizio Clienti - dal 1999

VENDITA MOTO E SCOOTER - NUOVO E USATO -

Restauro e vendita moto d'epoca

CECINA - via di Poggio Capponi, 4 - tel. 0586 621434

Vertici dell' Authority e imprenditori rinviati a giudizio

LIVORNO Il gup Mario Profeta ha rinviato a giudizio i vertici dell' **Autorità portuale** e sei imprenditori per concorso in abuso d' ufficio e falsità ideologica commessa da pubblico ufficiale in atti pubblici. Stefano Corsini e Massimo Provinciali, presidente e segretario generale dell' **Autorità**, l' ex dirigente Matteo Paroli, attuale segretario generale dell' **Autorità portuale** di Ancona. A giudizio gli imprenditori Costantino Baldissara, Massimiliano Ercoli, Luca Becce, Federico Baudone e, per un caso di omonimia, due Corrado Neri. L' accusa contesta l' utilizzo di banchine pubbliche con autorizzazioni trimestrali invece che con autorizzazione con concessione. L' inchiesta è stata condotta dalla guardia di finanza e coordinata dal procuratore capo Ettore Squillace Greco.



Rinvio a giudizio per Corsini e Provinciali

Segue il provvedimento dell'interdizione dagli uffici poi rientrata

Vezio Benetti

LIVORNO E' arrivata la conferma del rinvio a giudizio deciso dalla magistratura livornese per il presidente e il segretario generale dell'AdSp, Stefano Corsini e Massimo Provinciali a seguito di un'inchiesta relativa alla reiterata concessione temporanea alcuni accosti in una zona del porto di Livorno. Le indagini, conclusesi mesi or sono, avevano investito anche altri personaggi di spicco della portualità livornese ed avevano già prodotto per i due il provvedimento cautelare dell'interdizione dagli uffici, successivamente rientrata. Con quest'ultimo sviluppo della incresciosa situazione, Corsini e Provinciali passano tecnicamente dalla già scomoda posizione di indagati a quella ben più delicata di imputati, pur con tutto il diritto alla presunzione di innocenza fino al terzo grado di giudizio.



The screenshot shows the top of a web page from 'Messaggero Marittimo.it'. The header includes the logo 'M SC AGENZIA MARITTIMA ALDO SPINICCHI SRL' and navigation links for 'SHIPPING', 'LOGISTICA', 'PORTI', and 'ALTERNATIVEPORTO'. The main headline reads 'Rinvio a giudizio per Corsini e Provinciali' with a sub-headline 'Segue il provvedimento dell'interdizione dagli uffici poi rientrata'. Below the headline is a photo of a building entrance and a short text snippet: 'LIVORNO - E' arrivata la conferma del rinvio a giudizio deciso dalla magistratura livornese per il presidente e il segretario generale dell'AdSp, Stefano Corsini e Massimo Provinciali a seguito di un'inchiesta relativa alla reiterata concessione temporanea alcuni accosti in una zona del porto di Livorno. Le indagini, conclusesi mesi or sono, avevano investito anche altri personaggi di spicco della portualità livornese ed avevano già prodotto per i due il provvedimento cautelare dell'interdizione dagli uffici...'. At the bottom of the snippet, it says 'ABBONATI O EFFETTUA IL LOGIN' and lists 'ARGOMENTI CORRELATI: MUSEO LIVORNO MASSIMO PROVINCIALI WILKIN WOODLAND ANTONINO CORSINI'. The footer of the snippet includes 'SU QUESTO PANNELLO' and 'Livorno: usuali tra'.

Il Tirreno

Livorno

installazione

Dedo gigante dal silos saluta la città e le navi

Inaugurata ieri sulla parete del silos all' interno del **porto** una grande installazione che, fino alla fine del 2020, ricorderà il centenario della scomparsa di Amedeo Modigliani. È un telone di 250 metri quadri, raffigurante il pittore e una delle sue opere, che sarà visibile da più parti della città ed in particolare dalle navi.

Il centenario

La grande mostra di Modigliani versione collage il regalo del Tirreno

Oggi (ma) i lettori possono ammirare una mostra del quotidiano, una stampa con tutte le opere della raccolta

Donnani ultimo giorno grazie alla proroga Oggi biglietti soli out

A scuola con Modigliani Ecco i voti e le pagelle



Il Tirreno (ed. Piombino-Elba)

Piombino, Isola d' Elba

Ecoballe in mare riprese le ricerche «Entro giugno saranno ripescate»

Il contrammiraglio Caligiore sul posto a seguire le operazioni Stimato il costo dell' intervento: serviranno 2 milioni di euro

Manolo MorandiniPIOMBINO. «A giugno verranno ripescate». La previsione è del contrammiraglio Aurelio Caligiore, capo del Reparto ambientale marino delle Capitanerie di porto (Ram). Il riferimento è alle ecoballe che da luglio 2015 sono sul fondale del golfo di Follonica, a una distanza dalle coste tra i 7 e gli 8 chilometri. E ha il valore di un impegno - al netto dei passaggi formali per modificare la sua nomina a commissario straordinario del governo - per il recupero dei 63. 000 chili di plastica di vario genere dispersi dal cargo IVY nel braccio di mare che separa Piombino dall' Elba, nel Santuario dei cetacei Pelagos. «Ho deciso di andare avanti, la tutela dell' ambiente marino è troppo importante per essere sacrificata a un mero formalismo». La riprova che alle parole seguono i fatti sono le verifiche sul fondale iniziate a metà ottobre e riprese il 15 febbraio approfittando della clemenza del meteo. Si cercano 41 ecoballe: blocchi di grosse dimensioni in cui sono compattati quei rifiuti a base di materie plastiche, ridotte in pezzi che vengono aggregati in grandi blocchi assicurati da reggette metalliche e strati di pellicola plastica. Ciascuno pesa 1. 300 chili. Dal carico disperso devono essere tolte le ecoballe recuperate in questi anni. Quindici in tutto. Finite nel sacco di pescherecci o spiaggiate dalle correnti marine. I due punti di virata del cargo IVY sono quelli in cui i militari del 5° Nucleo subacqueo della Guardia costiera di Genova, a cui è affidato il compito di cercarle, hanno registrato 44 posizioni a cui potrebbe corrispondere il carico disperso. Tutti punti sulla carta nautica che stanno verificando uno per uno con il remote operative vehicle che consente di aggiungere alle coordinate geografiche la profondità a cui l' ecoballa si trova e indicazioni chiare dello stato di conservazione, con riprese video in alta definizione. Il programma è serrato. Dai 44 obiettivi da verificare già 12 hanno trovato conferma. Ed entro oggi, salvo intoppi, si dovrebbero completare le verifiche. Dopo potrà essere affidato l' incarico per il recupero, che stando alle previsioni potrebbe avvenire verso giugno e risolversi in una decina di giorni. Operazione che a spanne è stimata costerà allo Stato circa 2 milioni di euro, smaltimento compreso in discarica. L' Authority contesta la nomina di Caligiore. Il titolare di carica di governo - qual è quella di commissario straordinario incaricato con decreto del Presidente della Repubblica ndr - nello svolgimento del proprio incarico, non può esercitare qualsiasi tipo di impiego o lavoro pubblico. Da qui l' apertura del procedimento. La soluzione però sarebbe stata trovata. Si tratta di districarsi tra passaggi burocratici per definire una nuova nomina con delibera della presidenza del Consiglio dei ministri. A certificare la bomba ecologica, innescata in mare da luglio 2015, però non basta il buon senso. Servono il coinvolgimento delle strutture Arpat e della Protezione civile nazionale e toscana. Caligiore opererà con poteri straordinari d' urgenza, in ragione del rischio incombente per l' ecosistema marino e i possibili affioramenti in superficie di ecoballe com' è accaduto in passato. Tradotto tempi rapidi e nessun obbligo di fare un bando di gara europeo. Due le motovedette impegnate nelle operazioni a mare dalla mattina del 15 febbraio. Una con una squadra che raggiunge i bersagli da verificare e segna i punti con delle boe ancorate sul fondo. E l' altra con a bordo la strumentazione che consente di comandare il remote operative vehicle,



Il Tirreno (ed. Piombino-Elba)

Piombino, Isola d' Elba

che ogni volta deve essere calato sul fondo a meno 50 metri e poi riportato a bordo. Lavoro di braccia e da esperti marinai. In cui contano la perizia nelle manovre e l' esperienza. Il contrammiraglio Caligiore ha bussato anche alla porta dell' Ispra, l' Istituto superiore per la protezione e la ricerca ambientale. «Ho preso contatti per richiedere il monitoraggio della colonna d' acqua e dei sedimenti - dice - sia in questa fase che durante il recupero e dopo la rimozione per verificare se le microplastiche si associano ad altri ecosistemi. Saranno i tecnici a stabilire la durata del monitoraggio necessario a escludere anche potenziali rischi per la filiera del pesce». –

Il Tirreno (ed. Piombino-Elba)

Piombino, Isola d' Elba

fratelli d' italia

«Ora non ingessiamo l' Autorità e il porto»

PIOMBINO. **Autorità** di **sistema portuale**, rinvio a giudizio. Ad intervenire in argomento Luca Baragatti (Fratelli d' Italia Piombino). «Mentre esprimiamo solidarietà alla struttura di Piombino - dice Baragatti, coordinatore del circolo piombinese - i cui sforzi di coordinamento con quanto espresso dall'amministrazione della città sono in questa situazione particolarmente apprezzabili, invitiamo i soggetti competenti ad una riflessione che riguardi il persistere dei presupposti della fiducia che aveva a suo tempo motivato l'incarico». « Questa città - aggiunge - ha bisogno di una piena operatività ed efficienza del governo del porto perché la ripresa e lo sviluppo della città non può non passare anche da questa importante infrastruttura che negli ultimi tempi, sta faticosamente ripartendo. Fratelli d' Italia non vedrebbe positiva l'eventuale notizia di nuovo commissariamento dell' **autorità** di **sistema** che tornerebbe a ingessare i nuovi sviluppi soprattutto sul porto cittadino». --

PIOMBINO
Nuove costruzioni a Baratti Palombi: «Progetto conforme»
L'assessore all'Urbanistica ha dato il suo parere favorevole agli esecutori del Comune «È chiaro che siamo previsti per 2013, fino a fine lavori»

L'Autonomia
L'Autonomia è un tema che ha sempre avuto un ruolo importante nella storia della città. In questi giorni, il tema è tornato d'attualità con la discussione sul progetto di legge per la riforma del governo delle regioni. Il progetto prevede che le regioni diventeranno enti a statuto ordinario, con poteri simili a quelli delle regioni a statuto speciale. Questo significa che le regioni avranno il diritto di voto in Parlamento e di eleggere i propri governatori. La riforma è stata approvata dal Parlamento nel 2001 e ha segnato l'inizio di una nuova fase di sviluppo per le regioni italiane.

Due iguane abbandonate e morte, al Perticale ed agli Affliti a Venturina
In un campo di calcio di Venturina, due iguane sono state abbandonate e sono morte. Le iguane erano state portate in città da un turista che non le ha volute con sé. Le iguane sono state trovate morte in un campo di calcio di Venturina. Le iguane erano state portate in città da un turista che non le ha volute con sé. Le iguane sono state trovate morte in un campo di calcio di Venturina.

Il Tirreno (ed. Piombino-Elba)

Piombino, Isola d' Elba

fase sperimentale

Pesca sportiva sul molo Batteria

PIOMBINO. Considerata la conformazione dell' area portuale e la destinazione d' uso delle banchine, la Capitaneria di porto d' intesa con l' Autorità di sistema portuale ha individuato, per una prima fase sperimentale, quale area più idonea per la pesca sportiva la testata della banchina "Prolungamento Molo Batteria - Accosto 1/C", per una lunghezza di 200 mt lineari nell' area davanti al fanale rosso di ingresso al Porto. La pesca sarà subordinata al rispetto di determinate condizioni. Si stima un massimo di 50 presenze in contemporanea (ai pescatori verrà rilasciato un apposito permesso di accesso con le auto in aree di parcheggio in corso di individuazione). L' ordinanza, elaborata e condivisa con l' AdSP, sarà perfezionata ed entrerà in vigore una volta definiti aspetti di sicurezza di competenza dell' AdSP (salvagente anulari, scaletta a mare, segnaletica verticale per percorso pedonale, istituzione registro permessi) che dovrebbero essere completati entro poche settimane. --© RIPRODUZIONE RISERVATA.

PIOMBINO
Nuove costruzioni a Baratti Palombi: «Progetto conforme»
L'assessore all'Urbanistica della città di Piombino ha approvato il progetto di nuove costruzioni a Baratti Palombi. Il progetto è stato approvato dalla giunta comunale e sarà sottoposto a parere della commissione urbanistica.

PIOMBINO
Pesca sportiva sul molo Batteria
La Capitaneria di porto di Piombino ha individuato l'area più idonea per la pesca sportiva. Si tratta della testata della banchina "Prolungamento Molo Batteria - Accosto 1/C".

PIOMBINO
Due iguane abbandonate e morte, al Perticale ed agli Afflitti a Venturina
Due iguane sono state abbandonate e morte sul Perticale ed agli Afflitti a Venturina. Le iguane sono state trovate morte e abbandonate in un campo di grano.



Il Tirreno (ed. Piombino-Elba)

Piombino, Isola d' Elba

portoferraio e cavo

La Regione fissa le regole per la pesca nei porti

PORTOFERRAIO. Il tavolo tecnico-istituzionale presieduto dall' assessore regionale alle infrastrutture Vincenzo Ceccarelli, riunitosi a Firenze venerdì scorso, ha fissato le regole per la pesca sportiva ricreativa nei porti di Portoferraio e Cavo. È valida l' ordinanza che consente la pesca sportiva con canna lungo la banchina "calata Italia". È stata predisposta bozza di ordinanza già condivisa con **Adsp** e Comune per l' individuazione di ulteriori aree che verrà adottata a seguito del completamento di lavori infrastrutturali alla banchina "alto fondale". **Adsp** sta predisponendo per Cavo un' ordinanza d' intesa con la Capitaneria per disciplinare accessi e movimentazione al pontile. Si sta valutando di consentire l' accesso (e quindi la pesca sportiva) alla testata del pontile solo in determinati periodi dell' anno - invernali e autunnali - quando i traffici sono limitati e solo quando non sono presenti navi all' ormeggio. Entro l' inizio della prossima stagione estiva l' ordinanza dovrebbe essere adottata, previa verifica dell' installazione di scalette di risalita e posizionamento di salvagente anulari. --

Una grande festa a Carpani e carri allegorici a Capoliveri
Prima uscita del Cal al lago di Terranera fino a monte Arco
La Regione fissa le regole per la pesca nei porti
Immersioni nel porto turistico di Marciana Marina: sanzioni



La Nazione (ed. Grosseto-Livorno)

Piombino, Isola d' Elba

Jindal, due giorni di fuoco a Roma

Domani incontro fra il ministro Patuanelli, il sottosegretario Morani e i dirigenti di Jsw. Poi il summit di martedì

PIOMBINO Incontro preparatorio domani alle 19 a Roma fra il ministro Stefano Patuanelli, il sottosegretario Alessia Morani e i dirigenti Jindal.

Un incontro che fa ben sperare per quello di martedì 18 convocato al ministero fra Jsw Steel Italy, istituzioni e organizzazioni sindacali, comune, Regione e **Autorità portuale** e che arriva dopo numerose

richieste da parte di Fim, Fiom e Uilm. Sarà un incontro per far ulteriore chiarezza sulla vicenda dello stabilimento piombinese ed essere così operativi al tavolo di martedì. Se la presentazione del piano industriale è

slittata di quattro mesi, (sembra infatti ormai scontata l' accettazione della richiesta fatta dalla multinazionale indiana), è pur vero che nel frattempo

con il commissario Piero Nardi che ha incontrato proprio il sottosegretario Morani, è stato fatto un cronoprogramma nuovo, per

incalzare l' azienda e dettare i tempi su investimenti, demolizioni. In fabbrica sono sempre attesi gli investimenti sui treni di laminazione, quelli

per la tempra. Il tavolo ministeriale del 18 febbraio è ritenuto importante per far chiarezza sulla volontà dell' azienda di realizzare ciò che ha sempre detto di voler fare, ma che si è trovata poi a fare i conti con il mercato ma anche con la questione del costo dell' energia e quindi prima di fare un piano sui forni elettrici pretende garanzie, non verbali come è accaduto, ma scritte.

The image shows a newspaper page with the main headline "Jindal, due giorni di fuoco a Roma". The sub-headline reads "Domani incontro fra il ministro Patuanelli, il sottosegretario Morani e i dirigenti di Jsw. Poi il summit di martedì". There are several smaller articles and photos on the page, including one titled "Carnevale, numerosi appuntamenti aspettando la sfilata di Cicciolo" and another "Gestiva rifiuti senza i permessi". The page layout includes a masthead at the top, a main article on the left, and several smaller articles and photos on the right.



Al porto giù bar e cabina

Da domani via ai lavori di demolizione nella zona della Rotonda per riqualificare le mura dello scalo L' Authority: «Processo irreversibile». Il pubblico esercizio continuerà la sua attività con food truck e gazebo

I LAVORI ANCONA Arrivare dal mare, per tutta la vita. Ancona sta al suo porto come il teatro al suo palcoscenico. È lì che da secoli si rappresenta l'anima dorica. Un' antica storia che intercetta alla grande il futuro, con 11 milioni di tonnellate di merci stipate nei container, linfa e sostanza di quell' andirivieni che è l' import-export; più di un milione di passeggeri, che col salire e scendere dai traghetti per Grecia, Croazia e Albania crescono del 3%, e i 100mila crocieristi, che il balzo in avanti lo fanno più sostanzioso, del 49%. Il corollario Il porto, quello antico, c' è persino chi lo vuole candidare a diventare patrimonio dell' Unesco. Ambizioso corollario di chi quella netta linea di demarcazione con l' Adriatico la vorrebbe sempre più cuore pulsante della città. E allora giù le reti antiterrorismo, i silos che sveltavano dalla banchina 27 e ora anche la cabina elettrica e il bar della Rotonda; su, invece, il mercato ittico che con un concorso di idee molto presto si rifarà l' immagine. Più bella che mai, c' è da giurarci. Anche alla Mole Vanvitelliana, a mollo in quello specchio d' acqua dal Settecento, si lavora fitto per farne il polo culturale del capoluogo, con l' aspirazione a varcare confini e idee. Al porto si fa così. Con la cronaca che batte sul tempo persino le intenzioni migliori. Ed ecco che domani inizieranno i lavori di demolizione della cabina elettrica, sistemata poco prima della caserma dei vigili del fuoco, e della struttura finora usata come bar, a due passi dalla Rotonda. Siamo al capitolo opera di riqualificazione a ridosso delle mura del Porto Antico di Ancona. «L' intervento - ne spiegano la logica all' **Autorità di sistema portuale** - si è reso indispensabile perché nel tempo è peggiorata la sicurezza statica della cabina, che non ha più i requisiti di agibilità». La Soprintendenza La stessa operazione di abbattimento, passata attraverso un filtro gentile, va letta così: «Cambierà lo scenario, sempre più con la voglia di guardare avanti per costruire un' opportunità di trasformazione e di miglioramento per il Porto Antico e per la città, con il desiderio di crescere insieme agli operatori e a tutti quelli che lo frequentano». Convertendo il tutto: l' Authority è determinata nel continuare a migliorare l' area a ridosso delle mura storiche in accordo con la Soprintendenza Archeologica, Belle arti e Paesaggio delle Marche. E il presidente Rodolfo Giampieri fa la sintesi tra necessità e opportunità: «Partiamo da una situazione inderogabile per continuare un percorso di riqualificazione che avrà ricadute sull' uso da parte della comunità, contribuendo a intensificare e migliorare il rapporto fra porto e capoluogo». Ci mette il sigillo di garanzia: «È un processo irreversibile al quale crediamo fermamente insieme all' amministrazione comunale». Perché Ancona sta al suo porto. Legata stretta. Il segno E seguendo il postulato fondamentale di Lavoisier - Nulla si crea, nulla si distrugge, tutto si trasforma - il Bar la Rotonda non sparirà dai radar. Tutt' altro: continuerà a essere un punto di riferimento con un food truck e un gazebo. «È il segno del cambiamento di questa parte del porto - è la convinzione del titolare del bar, Nicola Carriero - Siamo pronti a investire, determinati a dare il servizio migliore a tutti in una zona nella quale crediamo fermamente e che auspichiamo continuerà a crescere». Come dire: quel chiosco-furgone, forse, può dare



Corriere Adriatico

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

di più. Maria Cristina Benedetti © RIPRODUZIONE RISERVATA.

«Comunque io resto qui per offrire un servizio»

L'INTERVISTA/1 ANCONA Nicola Carriero resiste sul fronte del porto. Antico. Il titolare del Bar la Rotonda domani sarà costretto ad assistere alla demolizione del suo locale. Per causa di forza maggiore: riqualificazione. **Oltre l' amarezza, la prima reazione?** «Che è giusto che sia, ma dico pure che questa operazione poteva avvenire prima. Così magari il mio bar storico si sarebbe potuto salvare». Storico? «Sì, credo che sia, se non il più vecchio, tra i più vecchi del porto: ha una novantina d'anni». **E ora che farà?** «Comunque sia resto qui, al mio posto, per continuare a offrire un servizio. Mi sono attrezzato con un food truck e un gazebo riscaldato, ma spero che il futuro vada oltre questo furgone. Vedremo». **Una cartolina per il porto che vorrebbe?** «Per crescere ha bisogno di spazi dedicati all' accoglienza. Quaggiù non arriva nessuno se non è possibile trovare neppure una bottiglietta d' acqua per dissetarsi». **Largo alla movida?** «No, assolutamente non voglio il caos. Questo è un posto mitico, va rispettato e preservato». © RIPRODUZIONE RISERVATA.



«Operazione di facciata se si limita solo a questo»

Sebastiani di Italia Nostra «Via da lì le grandi navi»

L' INTERVISTA/2 ANCONA Promuove a metà la missione-Porto Antico. Maurizio Sebastiani, presidente, cittadino e regionale, di Italia Nostra, pretende che l' asticella della riqualificazione sia spostata più in alto. **Cosa non la convince?** «Rimuovere le strutture che non hanno valore storico va benissimo. Ma se l' azione si limita a questo tipo d' intervento è un' operazione di facciata». Traduca in fatti. «Demolire la cabina elettrica e la struttura utilizzata come bar nei pressi della Rotonda non ha senso se si spostano crociere e Home port proprio lì accanto». Il Porto Antico dev' essere liberato e basta? «È impensabile far arrivare al Molo Clementino navi da 100mila tonnellate e realizzare due parcheggi da 150mila auto all' anno che dovrebbero entrare dal lato Fincantieri e uscire dove ora c' è il gattile comunale, usando come spartitraffico le mura del Vanvitelli». **E i traghetti dove li sposterebbe?** «Nella zona degli ex silos, Banchina Marche. L' **Autorità portuale** deve decidersi, ma c' è un rischio...». Quale? «Che ceda alle richieste degli operatori del porto che vorrebbero in concessione la stessa area». © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Il Resto del Carlino (ed. Ancona)

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

Arco Clementino: domani demolizione per l' inagibilità

Via la cabina elettrica e il Bar della Rotonda

Cabina elettrica e bar della Rotonda, via alla demolizione dello storico manufatto a due passi dall' Arco Clementino. I lavori di demolizione inizieranno domani. L' intervento si è reso indispensabile perché nel tempo è peggiorata la sicurezza statica della cabina, che non ha più i requisiti di agibilità. L' intervento rientra nell' ambito di migliorare l' area a ridosso delle mura storiche in accordo con la Soprintendenza delle Marche. Il 'Bar la Rotonda' proseguirà le sue attività avvalendosi di un food truck e di un gazebo a disposizione della clientela continuando così ad essere un punto di riferimento per tutte le persone che frequentano il Porto Antico: «È il segno della trasformazione di questa parte del porto - afferma il titolare del bar, Nicola Carriero -, siamo pronti ad investire, convinti di dare il servizio migliore a tutti i clienti in una zona sulla quale crediamo fermamente e che auspichiamo continuerà a crescere». In futuro il nuovo bar potrebbe sorgere a qualche decina di metri di distanza, all' altezza della Fontana di Cucchi: «Partiamo da una situazione inderogabile per continuare un percorso di riqualificazione che avrà ricadute sulla fruizione da parte della comunità», è il commento del presidente dell' Ap, **Rodolfo Giampieri**.



Centro Pagina

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

Porto di Ancona: al via i lavori di demolizione nella zona della rotonda

MICOL SARA MISITI

(Foto: Porto Antico - Ancona) ANCONA - Inizieranno lunedì 17 febbraio, a ridosso delle mura del porto antico, i lavori di demolizione della cabina elettrica e della struttura adibita a bar adiacente alla rotonda. L' intervento si è reso indispensabile perché nel tempo è peggiorata la sicurezza statica della cabina, che non ha più i requisiti di agibilità . L' **Autorità di sistema** portuale ritiene inoltre «necessario continuare a migliorare l' area a ridosso delle mura storiche in accordo con la Soprintendenza Archeologica, Belle arti e Paesaggio delle Marche». Il ' Bar la Rotonda ' proseguirà le sue attività avvalendosi di un food truck e di un gazebo a disposizione della clientela, continuando così ad essere un punto di riferimento per tutte le persone che frequentano il porto antico. «Cambierà lo scenario sempre più con la voglia di guardare avanti - spiega l' **Autorità di Sistema** Portuale - per costruire un' opportunità di trasformazione e di miglioramento per il porto antico e per la città, con il desiderio di crescere insieme agli operatori e a tutti quelli che lo frequentano». «Partiamo da una situazione inderogabile per continuare un percorso di riqualificazione che avrà ricadute sulla fruizione da parte della comunità contribuendo a intensificare e migliorare il rapporto fra il porto e la città - dice il presidente dell' **Autorità di sistema** portuale, Rodolfo Giampieri -, è un processo irreversibile al quale crediamo fermamente insieme all' amministrazione comunale». «È il segno della trasformazione di questa parte del porto - afferma il titolare del Bar la Rotonda, Nicola Carriero -, siamo pronti ad investire, convinti di dare il servizio migliore a tutti i clienti in una zona sulla quale crediamo fermamente e che auspichiamo continuerà a crescere».

Porto per attività i ticket per attività una migliore esperienza di navigazione sul sito. Conferma
 e verifica accessi l'indirizzo del sito. Modifica informazioni

Porto di Ancona: al via i lavori di demolizione nella zona della rotonda

L'intervento è indispensabile perché nel tempo è peggiorata la sicurezza statica della cabina elettrica, che non ha più i requisiti di agibilità. L'Autorità di sistema portuale ritiene inoltre necessario continuare a migliorare l'area a ridosso delle mura storiche in accordo con la Soprintendenza Archeologica, Belle arti e Paesaggio delle Marche.



ANCONA - Inizierano lunedì 17 febbraio, a ridosso delle mura del porto antico, i lavori di demolizione della cabina elettrica e della struttura adibita a bar adiacente alla rotonda. L'intervento si è reso indispensabile perché nel tempo è peggiorata la sicurezza statica della cabina, che non ha più i requisiti di agibilità. L'Autorità di sistema portuale ritiene inoltre necessario continuare a migliorare l'area a ridosso delle mura storiche in accordo con la Soprintendenza Archeologica, Belle arti e Paesaggio delle Marche.

Il "Bar la Rotonda" proseguirà le sue attività avvalendosi di un food truck e di un gazebo a disposizione della clientela, continuando così ad essere un punto di riferimento per tutte le persone che frequentano il porto antico. «Cambierà lo scenario sempre più con la voglia di guardare avanti - spiega l'Autorità di Sistema Portuale - per costruire un'opportunità di trasformazione e di miglioramento per il porto antico e per la città, con il desiderio di crescere insieme agli operatori e a tutti quelli che lo frequentano».

«Partiamo da una situazione inderogabile per continuare un percorso di riqualificazione che avrà ricadute sulla fruizione da parte della comunità contribuendo a intensificare e migliorare il rapporto fra il porto e la città - dice il presidente dell'Autorità di sistema portuale, Rodolfo Giampieri -, è un processo irreversibile al quale crediamo fermamente insieme all'amministrazione comunale».

«È il segno della trasformazione di questa parte del porto - afferma il titolare del Bar la Rotonda, Nicola Carriero -, siamo pronti ad investire, convinti di dare il servizio migliore a tutti i clienti in una zona sulla quale crediamo fermamente e che auspichiamo continuerà a crescere».

di Micol Sara Misiti

Il Resto del Carlino (ed. Ancona)

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

IL COMITATO

Spostare le navi dal Porto Antico

La costola nata da Italia Nostra è specificamente indirizzata verso il porto

Spostare le navi dal **Porto** Antico alla nuova darsena. A chiederlo è il nuovo Comitato **Porto** Storico, una costola di Italia Nostra specificamente dedicata all' area portuale, che l' altro ieri ha lanciato il suo manifesto di intenti. Per farlo i membri del gruppo di cittadini ha annunciato la presentazione di un dossier all' Unesco per il riconoscimento di bene da tutelare dell' intero fronte dello scalo antico che va dalla Mole Vanvitelliana fino al basamento della Lanterna. Tra gli obiettivi primari spostare le navi nell' area dei silos e della Banchina Marche per consentire alla città di respirare e di riappropriarsi dei suoi spazi. Partita una petizione con raccolta di firme, presto nelle piazze anconetane.



Il Resto del Carlino (ed. Ancona)

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

Fuliggine del porto «tossica e cancerogena»

Secondo le analisi dell' Arpam è la polvere nera derivante da un'«esplosione» del motore di una nave, verificatasi lo scorso 5 dicembre

di Pierfrancesco Curzi Fuliggine caduta sulla città dopo il guasto al motore della nave, i campioni prelevati e analizzati dall' Arpam confermano la pericolosità e la tossicità. Il fatto risale alla mattina del 5 dicembre scorso, quando dal comignolo di una delle navi ormeggiate nel porto storico fuoriuscì una sostanza nera e densa che si depositò nella parte antistante di città, da piazza della Repubblica alle vie limitrofe.

Proprio da lì e da un' abitazione di via degli Orefici l' Arpam prelevò dei campioni su cui disporre gli esami del caso. Le analisi svolte in laboratorio dagli esperti dell' Agenzia ambientale delle Marche non lasciano spazio a dubbi: «Ecco il risultato analitico sui due campioni prelevati la mattina del 5 dicembre scorso, uno in piazza della Repubblica a terra e il secondo su un balcone di un' abitazione di via degli Orefici - si legge in un documento a firma della responsabile del Servizio Laboratoristico dell' Arpam, Lucia Cellini -. Sulla base delle analisi si classificano i rifiuti come: rifiuto speciale pericoloso Hp7 al quale è

attribuita la caratteristica di pericolo 'cancerogeno' al primo; per il campione 2 si tratta di rifiuto speciale pericoloso Hp7 e Hp14 al quale sono attribuite caratteristiche di pericolo 'cancerogeno' e 'ecotossico'». I risultati, nel dettaglio, sono stati resi noti il 24 gennaio scorso da parte del laboratorio dell' Arpam di Ascoli Piceno con lettere inviate sia al Comune di Ancona, all' Asur Marche e alla Direzione Marittima delle Marche. In questi venti giorni a livello di conoscenza pubblica non si è mosso nulla così come poco si mosse all' epoca dei fatti. L' incidente, un guasto al motore di un traghetto come accennato, è capitato durante la notte, con la nave ormeggiata. Già dal mattino la sostanza nera si è depositata a terra, sui sampietrini del centro città, nei cortili, nei giardini e sui balconi delle case. Se non fosse stato per un residente di via degli Orefici nessuno, Comune di Ancona in primis, si sarebbe attivato. I tecnici dell' Arpam effettuarono all' epoca i prelievi di rito, ma nonostante il discreto quantitativo di fuliggine finita a terra e in movimento, non furono prese alcune misure preventive. Ora l' esito di quelle analisi qualche dubbio sull' operato complessivo della macchina d' emergenza lo lasciano aperto. Quella fuliggine è pericolosa per la salute delle persone e, nonostante al tempo dei fatti questo non fosse di conoscenza ufficiale, qualche misura preventiva in più andava forse adottata. Il Comune di Ancona, preso atto dell' esito degli esami, quasi due settimane più tardi scrive agli stessi enti, compresa l' **Autorità portuale**, per avere ulteriori informazioni: «Chiediamo alle **autorità** competenti l' effettiva fonte emissiva concretamente accertata e se e quali azioni sono state assunte nei confronti dei responsabili. Inoltre, preso atto solo il 24 gennaio scorso delle caratteristiche di pericolo dei campioni prelevati e analizzati da Arpam, per tutelare la salute dei cittadini chiediamo di conoscere quali misure siano state adottate per contenere il rischio del ripetersi di eventi analoghi» si legge nella lettera inviata dal Comune. © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Ancona Today

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

Gli studenti del Nautico Volterra Elia al Porto di Ancona per visitare il Pelikan

L'evento si inserisce all'interno del progetto "Mare Vivo" la campagna rivolta alle scuole sui temi del rispetto e la salvaguardia dell'ambiente

Oggi due classi dell'Istituto Nautico Volterra Elia hanno visitato il **Porto di Ancona** e il battello ecologico Pelikan. Gli studenti, accolti da una delegazione della Guardia Costiera, si inserisce all'interno del progetto "Mare Vivo" la campagna rivolta alle scuole sui temi del rispetto e la salvaguardia dell'ambiente. «Il mondo della scuola si interessa del Sistema Pelikan - ha sottolineato Paolo Baldoni CEO di Garbage Group -, d'altronde sono convinto che la gestione del disinquinamento delle plastiche a mare, a brevissimo, diverrà un mestiere sempre più diffuso. La nostra tecnologia che nasce e si sviluppa ad **Ancona** e che lega nautica, cantieristica e know how tecnico scientifico nel campo del disinquinamento marino apprezzano molto istituti scolastici importanti come il Nautico Volterra Elia che ogni anno forma in maniera eccelsa tanti giovani della nostra regione». Cos'è Mare Vivo? Mare vivo è una campagna ha anticipato il divieto introdotto il 5 giugno scorso dalla Direttiva 2019/904 del Parlamento europeo e del Consiglio Ue che, a partire dal 2021, metterà al bando solo alcuni tra i più comuni oggetti in plastica monouso, allo scopo di promuovere una maggiore consapevolezza ed una coscienza ecologicamente più corretta proprio partendo dai più giovani e dai loro educatori. Aderire alla campagna "Scuole Plastic Free per un Futuro Sostenibile" significa contribuire fin da subito a creare un effetto moltiplicatore di quanto verrà trasmesso e condiviso con gli alunni. "Mare vivo" ha costruito una rete sociale: scambio d'informazioni, nuovi progetti e partenariati, condivisione di esperienze, collaborazioni aperte, visite didattiche, viaggi di istruzione e tanto altro.



Il Messaggero (ed. Civitavecchia)

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Ferrovia da riattivare lo chiedono i portuali

INFRASTRUTTURE Si è parlato della necessità di ripristinare la ferrovia Civitavecchia-Capranica-Orte l'altra mattina nella sede della Compagnia portuale. Un incontro chiesto al presidente Enrico Luciani dal Comitato che da anni si batte, in tutte le sedi istituzionali, per riattivare la tratta ferroviaria, ed al quale ha preso parte anche il vice presidente del Cfft Sergio Serpente. «La riattivazione di questa tratta oggi è diventata ineludibile ha detto Luciani e sarebbe da criminali non farlo. Se non si comprende l'importanza di un collegamento trasversale su ferro del porto di Civitavecchia verso l'Adriatico e i Balcani per trasportare le merci in contenitori, il nostro scalo è destinato a soccombere. Il completamento della ferrovia per Orte deve viaggiare di pari passo con quello della superstrada e non possono essere alternativi. Vanno fatti e velocemente, così come va chiuso l'iter per la Zes, zona economica speciale. Da sei mesi abbiamo presentato una proposta al presidente dell'Autorità di sistema portuale, Francesco Maria di Majo e non ci è ancora stata data alcuna risposta. Il porto, e basta farsi un giro per vedere le banchine vuote, non può più attendere. Adesso tutti debbono fare la propria parte. Si parla tanto di porto green ma non ci capisce che è verde solo perché non ci sono più le navi». A chiamare in causa le istituzioni, Authority e soprattutto Regione (della quale è stata notata l'assenza durante il recente Fruit Logistic di Berlino) è stato anche il vice presidente del Cfft, Serpente. «Per il nostro interporto avere un collegamento ferroviario con Orte è essenziale. Il problema che non si è ancora capita l'importanza della logistica che rappresenta il 90 per cento dei traffici è di avere infrastrutture che colleghino lo scalo al centro Italia ed all'Adriatico, senza dover passare da Roma. Ora la Regione deve affrontare questi temi in maniera seria, sia per lo sviluppo dei traffici delle merci, sia per le opportunità turistiche». Il prossimo 20 febbraio il presidente Luciani e una delegazione del Comitato saranno ricevuti dall'assessore regionale Mauro Alessandri, mentre è da confermare ancora l'incontro col presidente di Molo Vespucci. Cristina Gazzellini © RIPRODUZIONE RISERVATA.



La Provincia di Civitavecchia

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Civitavecchia-Orte, Luciani e Serpente: "Fondamentale riattivare la ferrovia"

Publicato il 15 Febbraio 2020 CIVITAVECCHIA - «Questa tratta è fondamentale: è quasi un atto criminale lasciarla così». Non usa mezzi termini il presidente della Compagnia portuale Enrico Luciani che, ieri mattina, ha ospitato il comitato per la riapertura della ferrovia Civitavecchia-Caprianea-Orte, alla presenza anche di Sergio Serpente, in rappresentanza dell'interporto. «La ferrovia dei due mari - ha aggiunto - aprirebbe collegamenti eccezionali per il nostro porto, per la piattaforma logistica e per i territori interessati». È stato Serpente, infatti, a ribadire l'importanza oggi del ferro nell'ambito della logistica, del trasporto dei container e, di conseguenza, per creare sviluppo ed opportunità di lavoro. «Oggi senza risposte e tempi certi - ha spiegato - siamo fuori, non ci sono sviluppo ed occupazione». L'appello è alle istituzioni, all' **Adsp**, alla Regione Lazio e ai Comuni, per capire la strategicità della riattivazione della linea, non solo per la logistica ma anche per il turismo: ferrovie del genere, infatti, sono la ricchezza oggi di molti paesi. Venerdì prossimo il comitato incontrerà l'assessore regionale Alessandri per ribadire questi concetti. Condividi.



Il Roma

Napoli

«Uffici di polizia, il piano è penalizzante»

La rimodulazione prevista dal Governo non convince il Coisp: «Porto e Capodichino a rischio»

NAPOLI. «In questi giorni negli uffici istituzionali è allo studio una rimodulazione epocale della polizia di Stato; tra le tante novità, risulta interessante anche la polizia di frontiera che vedrebbe notevolmente ridimensionata la propria presenza sul territorio. Oggetto della riforma sarebbero anche i posti di polizia di **Napoli**, scalo aereo di Capodichino e quello marittimo del **Porto**». Sulla vicenda è intervenuto Giuseppe Raimondi (nella foto), Segretario Generale partenopeo del Sindacato di Polizia Coisp che ha dichiarato: «Preoccupante, è questa la prima parola che mi è venuta in mente appena analizzata la proposta di rimodulazione della polizia di frontiera oggetto di confronto sindacale a Roma. Non posso fare altro che condividere pienamente le ansie e le parole del nostro Segretario Generale, Domenico Pianese, seriamente preoccupato da questo abbandono delle frontiere da parte dello Stato proprio in un contesto storico fatto di allarme sia terroristico che sanitario. **Napoli**, come tra le altre città italiane, vedrebbe un accorpamento di due realtà quali la frontiera aerea di Capodichino e quella Marittima del **porto**. Giusto per snocciolare due numeri, tanto cari ai vari Governi, l'aeroporto di Capodichino solo tre mesi fa ha festeggiato i 10 milioni di passeggeri in transito, facendolo piazzare al secondo posto in Italia, così come il **porto** di **Napoli** che si è piazzato sul secondo gradino del podio per numero di passeggeri. A fronte di tali numeri prosegue il sindacalista di polizia - il Governo anziché potenziare gli organici, che ad oggi soffrono una ormai atavica carenza figlia di sciagurate scelte istituzionali,

Uffici di polizia, il piano è penalizzante
La rimodulazione prevista dal Governo non convince il Coisp - Porto e Capodichino a rischio

Spaccio nel fortino del clan, in manette due "specialisti"
Presi Ludovico Buonaiuto, 25 anni, ed Emanuele Barone, 18

La rimodulazione prevista dal Governo non convince il Coisp - Porto e Capodichino a rischio

IL CASO DELLA FRONTIERA MARITTIMA PER IL MAREMMA PIÙ
Traffico di pneumatici fuori uso, blitz con tre denunce a Pontecelli

NAPOLI L'indagine ha individuato un clan che si occupa di traffico di pneumatici fuori uso. I tre indagati sono stati denunciati a Pontecelli (Caserta) il 15 gennaio scorso. Tra i denunciati, il capomadre del clan, Ludovico Buonaiuto, 25 anni, ed Emanuele Barone, 18 anni. I due sono stati denunciati per traffico di pneumatici fuori uso.

Comitati per le Zes ma le agevolazioni stentano a partire

Ci sono anche le Zone economiche speciali nel Piano Sud Bari-Brindisi aspettano però ancora la nomina di due componenti

ORONZO MARTUCCI

Oronzo MARTUCCI Zes, rieccole: come accade ogni volta che si individuano strumenti per incentivare la creazione di nuove iniziative imprenditoriali capaci di far crescere imprese e lavoro nelle aree del Mezzogiorno, rispuntano le Zone economiche speciali. E non poteva mancare un capitolo dedicato alle Zes nel Piano per il Sud 2030 presentato venerdì a Gioia Tauro dal premier Giuseppe Conte e dal ministro Peppe Provenzano, il quale da dirigente dell'associazione Svimez ha sempre considerato le Zone economiche speciali uno strumento fondamentale per accompagnare lo sviluppo del Mezzogiorno. Nel Piano, tra le 5 missioni nazionali di coesione previste, una ha per titolo un Sud aperto al mondo nel Mediterraneo con l'obiettivo di rafforzare la vocazione internazionale dell'economia e della società meridionale e adottare l'opzione strategica mediterranea, anche mediante il rafforzamento delle Zone Economiche Speciali (ZES). Per ogni missione è prevista la costituzione di un Comitato di indirizzo, con il compito di coordinare e snellire i percorsi previsti anche l'introduzione di interventi di rigenerazione amministrativa. Insomma, il ministro Provenzano ha portato nel Piano Sud 2030 l'approccio dell'Associazione Svimez, e anche il linguaggio, ma per il resto, in particolare per le Zone economiche speciali, siamo a un racconto non troppo nuovo. Ma mentre si propongono la rigenerazione amministrativa e la costituzione di un Comitato di indirizzo per ogni missione, la Zes interregionale Puglia-Molise che fa riferimento all'Autorità di sistema portuale dell'Adriatico meridionale e ai porti di Bari, Brindisi, Manfredonia, Barletta e Monopoli da settembre del 2019 aspetta che il governo nomini i componenti di sua competenza nel Comitato di indirizzo. Così la Zes interregionale adriatica non è nelle condizioni di operare. Il Comitato di indirizzo è già al lavoro nella Zes interregionale jonica Puglia-Basilicata. E allora, avanti così. Nel Piano si ricorda che «la Legge di Bilancio 2020 ha visto un notevole ulteriore rafforzamento della misura, con l'obiettivo di accelerare l'attuazione e l'operatività dello strumento, per recuperarne la funzione, piegata dalle perimetrazioni regionali a misura di sviluppo territoriale, alla finalità propria di attrazione dei grandi investimenti». Per quanto riguarda la governance si ricorda ancora che con la legge di Bilancio 2020 è stata prevista «l'istituzione di un Commissario Straordinario di Governo per ogni Zes, che presiede i Comitati direttivi e partecipa alla Cabina di regia nazionale, al fine di garantire sia il necessario indirizzo unitario delle politiche di attrazione degli investimenti, sia una spinta decisiva per l'effettiva implementazione delle misure già previste nei singoli Piani di sviluppo Zes, sia a livello di semplificazione amministrativa che a livello di marketing e attrazione degli investimenti. Sul piano degli incentivi fiscali, è prevista l'estensione del credito d'imposta per investimenti fino a tutto il 2022, con una copertura di ulteriori 100 milioni di euro» e l'equiparazione delle ZIs (Zone logistiche semplificate, previste per i porti del Centro e del Nord) alle Zes. Come dire che il vantaggio competitivo accordato alle Zes sarà annullato. Per il futuro prossimo, il governo con il Piano Sud ha previsto «ulteriori linee di intervento (che saranno oggetto di appositi finanziamenti per tutto il ciclo 2021-2027) che prevedono, in particolare: 1) la nomina dei commissari straordinari e l'istituzione degli uffici dei commissari; 2) il finanziamento delle infrastrutture cosiddette ultimo miglio all'interno delle aree Zes, con l'adeguamento e il potenziamento degli assi viari e ferroviari di



connessione con le aree industriali, i porti, gli interporti e retroporti, per il necessario sviluppo del traffico merci; 3) l'elaborazione di Protocolli energetici per ridurre



Quotidiano di Puglia

Bari

il costo dell' energia per le imprese operanti nelle Zes; 4) lo sviluppo di sinergie con l' Agenzia delle Entrate, per la migliore applicazione degli incentivi fiscali (in particolare al settore della logistica) e il coordinamento delle diverse misure di intervento fiscale a livello locale e nazionale; 5) l' indicazione alle Autorità di Sistema Portuali che rientrano nelle Zes di istituire le Zone Franche Doganali, come ulteriore strumento di attrattività delle aree; 6) l' istituzione dei presidi di legalità nelle aree Zes già previsti a livello normativo e regolamentare, anche attraverso specifiche dotazioni tecnologiche». © RIPRODUZIONE RISERVATA.

The Medi Telegraph

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi e Villa San Giovanni

Conte sceglie il porto di Gioia Tauro per presentare il piano di rilancio del Sud

Gioia Tauro - Un piano decennale fatto pensando ai giovani, per sconfiggere l'idea di un Paese a due velocità e per creare l'Italia del futuro. Il premier Giuseppe Conte ed il ministro per il Sud Giuseppe Provenzano scelgono **Gioia Tauro** per presentare - accompagnati dal ministro dell'Istruzione Lucia Azzolina - il Piano sud 2030, un progetto di sviluppo da 123 miliardi in dieci anni, che, nelle intenzioni del Governo, dovrà sanare il decennale deficit che divide Nord e Sud. Un piano, dice il premier davanti a studenti e docenti dell'Istituto tecnico Severi, per dire «mai più rassegnazione, mai più disagio, mai più causa persa». «Non vogliamo più narrazioni tossiche per il sud - rimarca Conte - le vogliamo esiliare e mandare via. Il Sud deve diventare sinonimo di eccellenza». Anche perché, evidenzia, «il rilancio del Sud è anche il rilancio del Nord». Il premier invita quindi tutti a ricordare la giornata di oggi, San Valentino del 2020. Perché, spiega, è la data in cui «abbiamo aperto il cantiere dell'Italia del futuro e posto le basi per asfaltare la strada del riscatto». Un piano consistente che prevede 33 miliardi di investimenti in opere appaltabili già entro il 2012 per le infrastrutture. Ed è questo uno dei settori fondamentali per riallineare nord e sud perché, dice Conte, il rilancio del Sud «non può non passare dal miglioramento delle infrastrutture, ferroviarie e stradali». In questo contesto rientra anche il lavoro del Governo per portare a quattro ore il tempo di percorrenza dei treni da Roma a Reggio Calabria, le stesse della tratta Roma-Torino. Un obiettivo raggiungibile, ricorda Conte, con i 3 miliardi di euro stanziati per il progetto di alta capacità. E poi i trasporti aerei. La crisi del settore «è una delle maggiori sfide del Governo», afferma il premier, che auspica «una competizione del sistema» per giungere ad una riduzione dei costi per i passeggeri. Senza dimenticare, comunque, la necessità di mantenere gli asset della compagnia di bandiera perché c'è bisogno «del presidio di una compagnia di bandiera» per garantire i trasporti in tutte le regioni. Conte rivendica poi al suo Governo di avere mantenuto l'impegno preso con gli italiani al momento di chiedere la fiducia: rilanciare il sud. Impegno mantenuto col Piano con cui, sottolinea, «siamo qui per piantare le radici delle nostre idee e del nostro progetto ed è la prima volta che un Governo progetta un impegno decennale per il sud». Ed è questa, prosegue, «la politica che ci piace, che offre un lavoro di squadra, un lavoro operoso ed un impegno sincero ed autentico che non si fa distrarre dalle polemiche». Parole che sembrano rivolte alle fibrillazioni degli ultimi giorni con il leader di Italia Viva Matteo Renzi, il cui nome - quando viene evocato dai giornalisti con domande di taglio politico - provocano la reazione di una docente che afferma: «Basta con Renzi, parliamo dei problemi del Sud». Ma Conte non vuole parlare di polemiche. A buttare acqua sul fuoco dell'ironia social per una foto inserita nelle slide di presentazione del piano che raffigura una veduta di Duino, comune in Friuli-Venezia Giulia, ci pensa Provenzano: «tutto il senso del Piano è che si tratta di un progetto per l'Italia. Di tutto il lavoro vi interessa solo una figura? Va bene: leggete almeno il testo della slide, però». Conte, invece, preferisce rassicurare qualcuno che, scetticamente, gli chiede se le coperture per attuare il piano ci sono. «Sulle risorse sono tranquillo, le abbiamo, cospicue» conclude prima di concedersi ai selfie con gli studenti.



Avvenire (Diocesane)

Messina, Milazzo, Tremestieri

L'opinione della Cisl Istituire una «Zes dello Stretto» Solo cos riparte l'??occupazione

DI ROSY PERRONE * Non esiste un tema «lavoro» se non si affronta il disarmante paradigma che paralizza il Sud del Paese: sviluppo sostenibile, soprattutto, attraverso investimenti in infrastrutture e trasporti. Purtroppo la nostra Città Metropolitana poco e male si incastona in un quadro in cui la geolocalizzazione all'interno del Mediterraneo; e la posizione strategica di asserzione di due realtà, Europa e Mediterraneo stesso, avrebbe dovuto garantire centralità al Mezzogiorno e all'intera area Metropolitana nel dibattito interno, puntando ai grandi temi come: scambi commerciali, infrastrutture intermodali e digitali, trasporti, agricoltura, turismo e una «politica del Mediterraneo». Il tutto, sintetizzato nell'idea che anche la Zes di Gioia Tauro, con il suo porto strategico, potesse aiutare a sintetizzarli tutti. Ed è in questo contesto che proponiamo che la Metrocity, incapace ad oggi di ergersi a soggetto istituzionale privilegiato, con le deleghe necessarie, diventi parte attiva nel confronto con la Regione, con il Governo e soprattutto con l'Ue. La Regione investa politicamente nell'Area dello Stretto e nell'Area Metropolitana. E perché no? Cominci a verificare la fattibilità, esistendo già l'**Autorità** di **sistema** portuale, attraverso un confronto interregionale Calabria-Sicilia, la possibile richiesta di istituzione della «Zes dello Stretto». La riqualificazione degli asset infrastrutturali, garantirebbe migliaia di posti di lavoro. Proponiamo alla nuova Giunta regionale di entrare dunque nel merito, al netto di slogan pleonastici, delle potenzialità delle Zes in una prospettiva di crescita, magari dedicando al tema una delega specifica. Si istituisca un tavolo permanente con le parti sociali e le forze istituzionali a tutti i livelli, che parli e affronti concretamente la messa in atto di piani strategici, e che lavori ad una "governance unica" dei fondi in essere e di quelli che si intenderanno ancora individuare per il programma di investimenti, prevedendo protocolli di legalità che aiutino le aziende a decollare, certe di un cordone di sostegno solidale e pratico ed aiutino i lavoratori nell'impegno meritocratico, professionalizzato, libero e dignitoso. Nella nostra MetroCity vogliamo vedere l'insediamento di aziende e cooperative che producano attività e rapporti commerciali. Vogliamo vedere investitori nuovi, anche e soprattutto stranieri, che possano intravedere una profondità economica in Calabria e nella MetroCity. Auspichiamo dunque, subito dopo il suo insediamento, un confronto con la Presidente Santelli, per intraprendere un percorso costruttivo che guardi al futuro che crediamo possa essere meridionale e declinato anche al femminile. * segretario generale Cisl Rc Lo sviluppo si articola attraverso l'appetibilità di un'area come quella sullo Stretto Poche idee al momento La Cisl lancia un appello alla nuova governatrice Il panorama dell'Area dello Stretto.



I porti come motore della crescita del Meridione, al MedCom Forum le autorità portuali alla ricerca dello sviluppo

LILIA RICCA

'Quasi ogni porto in Italia ha una funzione storica. Una funzione che rivendica e alimenta, su cui si impegna, che è legata al suo posizionamento rispetto ad un raccordo o ad una funzionalità che gli è propria: il traghettamento tra due sponde dell' Italia per esempio'. Sono le parole di Mario Paolo Mega, presidente dell' Autorità di Sistema Portuale dello Stretto, che ha aperto la seconda sessione della seconda giornata del ' MedCom Forum sui Trasporti 2020 ', a Palazzo Chiaramonte Steri di Palermo. Quale sviluppo per il Sistema Portuale del Mediterraneo? L' Italia è al di fuori di uno scenario nazionale ed enormemente dinamico. Il Mar Mediterraneo è un solo un transito di migranti? A queste domande hanno risposto Pasqualino Monti , presidente dell' Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Occidentale, Pietro Spirito, presidente dell' Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale, **Andrea Annunziata**, presidente dell' Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Orientale, Roberto Isidori, Direttore Marittimo Sicilia Occidentale e Comandante della Capitaneria di Porto di Palermo. A concludere i lavori della sessione moderata dal direttore di Blog Sicilia, Manlio Viola, è l' assessore regionale delle Infrastrutture e della Mobilità Marco Falcone. 'Io vedo diversi problemi nel nostro paese. A livello nazionale non abbiamo idea di cosa significhi investire in un settore che ha un' alta potenzialità di crescita. Il nostro Paese deve comprendere gli elementi sui quali puntare e investire', dichiara Pasqualino Monti. 'Le autorità per costruire le infrastrutture fanno riferimento ad un codice degli appalti che andrebbe bene nel 1700. Per regolare il mercato fanno riferimento da 25 anni ad un regolamento delle concessioni su cui si sta discutendo adesso e di una Legge entrata in vigore nel 1992. Tutto questo è unito alle difficoltà di un mercato assolutamente dinamico. Relazionarsi con miriadi di Ministeri, che non si fermano soltanto a quello delle Infrastrutture. Il nodo centrale è la burocrazia. La mancanza di rispondere in maniera immediata ad un mercato dinamico. Cosa vogliamo fare in questo paese? Se vogliamo crescere dobbiamo semplificare le procedure, a maggior ragione nei meandri dello Stato che possano dare un contributo immediato in termini di crescita di prodotto interno lordo. Nel momento in cui dobbiamo sferrare l' attacco occorre non parlare più di singola unità di trasporto né di una pluralità ma bensì di una intermodalità di trasporto. Occorre disegnare un piano industriale del sistema Paese. Solo così i segnali di un 4% di PIL diverrebbero più forti. Occorre disegnare un piano industriale e avere un' unica voce'. 'Siamo al Centro del Mediterraneo. Cagliari, Napoli, Palermo, Malta sono tutte città che affermano di essere al centro del Mediterraneo. Non può più reggere questa affermazione, siamo in presenza di un Mediterraneo policentrico. Una policentricità complessa se consideriamo i grandi hub cinesi, i forti investitori del Nord Africa, attori che stanno generando una fortissima competitività nel Mediterraneo. Secondo tema è il mancato dialogo con l' Europa', spiega Pietro Spirito, presidente dell' Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale. 'Il Nord non ha competizione perché non si confronta immediatamente con quello che sta accadendo nel Mediterraneo. Alle sue spalle c' è il sistema industriale dell' Europa. Nel Mediterraneo c' è il 25% del traffico mondiale. Questo dato l' Europa non lo tiene in considerazione. La Cina ci fa vedere una rete di trasporti, allo stesso tempo realizza i propri prodotti, il cablaggio dell' Africa. Fatti destinati a modificare profondamente la struttura competitiva del mondo. Il nostro Mezzogiorno ha un basso grado di



industrializzazione e un bassissimo grado di internazionalizzazione. Poca industria, e poco esportata. Che rapporto creiamo con i porti se non abbiamo l' industria? Abbiamo bisogno di un' industria che esporta quindi di merce da importare generando un rapporto virtuoso con i porti. Se si parla di porti, si deve parlare di industria.



Blog Sicilia

Catania

Per quel che riguarda le Zes, ad esempio, che aveva come compito da un lato quello di dare incentivi agli imprenditori e dall'altro semplificare, prevede 32 procedure per completare l'iter. In Europa ne occorre una sola. Dobbiamo decidere una strategia di Paese che non può essere relegata alle singole entità. L'Italia ha un drammatico atteggiamento di campanilismo logistico. In questi ultimi anni non è vero che non abbiamo ottenuto risultati, li abbiamo ottenuti ma in modo frammentato. Dobbiamo difendere ciò che serve anche in una battaglia con l'Europa. Si parla di semplificazione amministrativa da decenni, e da decenni facciamo sempre peggio', conclude. 'La Sicilia mette a disposizione dell'Europa un sistema militare ormai spostato nel Meridione. La Sicilia in termini di solidarietà dà un grande contributo. Gli imprenditori siciliani, italiani e stranieri prima del vantaggio fiscale chiedono una certezza progettuale. Quali sono gli obiettivi per i porti italiani? Quali per i porti del Sud? Noi abbiamo una nostra economia del Sud del Mediterraneo. Se abbiamo le strutture adeguate avremo la nostra economia, l'economia della Sicilia', spiega **Andrea Annunziata**. 'La possibilità di sviluppo, come la chiama l'assessore regionale all'Economia Gaetano Armao, è un vantaggio. Dobbiamo però pensare ai tempi. I nostri imprenditori, i nostri giovani hanno lavorato in ambienti difficilissimi in questi anni, eppure abbiamo sopravvissuto. Si parla dello 0,3% di PIL nella situazione più rosea. Guardiamo al sistema Genova per migliorarci', conclude. Il Mar Mediterraneo è solo un transito di migranti? 'Mediterraneo continente liquido che unisce'. Prende la parola Roberto Isidori, citando il sindaco di Palermo Leoluca Orlando. 'Il Mediterraneo è stato per molti secoli il fulcro della civiltà mondiale, e deve continuare ad esserlo. Nel Mediterraneo c'è un volume di traffici molto importante. Sul Mediterraneo si affaccia un continente in grande sviluppo. Tutti i parametri del trasporto marittimo sono in continua crescita: l'economia del mare vale nel 2018 il 2% del PIL nazionale. In base ai dati di Eurostat nel 2018 in mare ha viaggiato il 79% delle merci italiane importate nel mondo in volume e questa percentuale sale al 96% considerando i paesi extra UE. La crescita in tonnellate trasportata nel 2018 è stata del 3%. Tra il 2019 e il 2023 è presumibile che il commercio marittimo salirà notevolmente di livello'. Quali soluzioni? 'Manca una visione complessiva. Un'occasione potrebbe essere la prossima programmazione comunitaria 2021/2027. Dobbiamo fare auspicio sulla politica nazionale, i governatori delle regioni che in questa nuova programmazione saranno protagonisti per l'utilizzo dei fondi', risponde Mario Paolo Mega, presidente dell'Autorità di Sistema Portuale dello Stretto. 'Io chiedo una maggiore attenzione rispetto a dei programmi di sviluppo che le regioni meridionali devono visionare per beneficiarne. Abbiamo visto troppe volte finanziare con fondi destinati al Mezzogiorno, progetti di livello nazionale. Risorse che devono restare nel Sud. Obiettivo è lo sviluppo. Non bisogna scambiare gli obiettivi con gli strumenti. La Blu Economy, le ZES, l'Economia circolare, la decarbonizzazione sono strumenti per rendere possibili interventi di sviluppo o infrastrutturali. Abbiamo bisogno di una strategia comune'. La seconda soluzione viene fornita da Pasqualino Monti: 'Riscrivere la normativa di riferimento. Per portarla in Parlamento. Secondo punto: scrivere quello che vogliamo fare in questo paese'. 'Dare continuità amministrativa e far partecipare le regioni ai tavoli tecnici', è la soluzione di Pietro Spirito. 'Qual è l'idea che abbiamo per la Sicilia?', afferma l'assessore Falcone. 'Negli scambi, nella logistica, nel trasporto e nel trasferimento di economia. Verso quale economia vogliamo indirizzare la nostra Regione? L'economia passa dalle infrastrutture. Da Catania a Genova, da Palermo ad altri porti, stiamo alleggerendo le nostre strade e il nostro ambiente dall'inquinamento. Un Governo attento deve guardare al sistema portuale, dobbiamo capire come fare arrivare i nostri mezzi in altre realtà. Il Ponte sullo Stretto può fare uscire la Sicilia dalla condizione di insularità. Una situazione divenuta una penalizzazione insostenibile. Se non vi è collegamento, a proposito di alta velocità, da Nord a Sud, in un continuum territoriale non si riuscirà ad arrivare a mettere in campo un trasporto logistico e di passeggeri. L'Italia è lo Stato in cui non si può far niente rispetto alla Cina dove un ospedale si fa nel giro di qualche settimana. La scienza e tutto ciò che è progresso porta arricchimento riuscendo a salvaguardare allo stesso tempo il nostro ambiente. Se c'è un investimento che avrà

una ricaduta economica di ricchezza per il territorio, non possiamo bloccarlo. Abbiamo pensato ad un convegno di due giorni sulla Sicilia, tra sei mesi: com' è stata e come sarà nel prossimo quinquennio. Vogliamo mettere a regime tutte le realtà infrastrutturali della Sicilia, le Istituzioni devono interagire tra loro per raggiungere una pianificazione. Questa



Blog Sicilia

Catania

è la nostra idea. Un' idea comune. Così facciamo ripartire la Sicilia'.

L'anno scorso sono nate quattromila aziende: un segnale di fiducia. L'isola conta 64 produzioni di qualità con oltre 16 mila produttori locali. Grande spazio riservato alle colture biologiche

In crescita le nuove imprese in Sicilia Turismo e agroalimentare, le due stelle

In Sicilia cresce la voglia di fare impresa. Secondo l'Unione delle Camere di Commercio, nel 2019, al netto delle chiusure sono nate 4 mila nuove imprese. È un gran bel segnale per una regione che è ultima in Italia per tasso di occupazione e seconda per la percentuale di giovani disoccupati. Ecco perché l'aumento delle imprese è comunque un fenomeno decisamente positivo. Banca Intesa Sanpaolo ha realizzato un'indagine sul mercato siciliano che, in termini originali, mette insieme i settori «Turismo, Agroalimentare ed Enogastronomia». L'indagine fornisce una rappresentazione precisa dell'impatto dei tre comparti: gli occupati superano le 240 mila unità, le imprese sono 113 mila, le esportazioni raggiungono i tre miliardi l'anno, mentre la spesa dei turisti esteri si ferma poco sotto i due miliardi l'anno. Insomma, escludendo dal computo le attività petrolifere, quasi la metà dei rapporti commerciali con l'estero della Sicilia esattamente il 48% - si deve proprio a questi tre comparti. Come la «quantità» anche la «qualità» dei prodotti agroalimentari è di tutto rispetto. Tra prodotti DOP (denominazione di origine protetta), IGP (indicazione geografica protetta) e STG (specialità tradizionale garantita), la Sicilia conta ben 64 produzioni di qualità con oltre 16 mila produttori locali. Uno spazio particolare spetta alla viticoltura. La Sicilia è seconda nel Mezzogiorno e quinta in Italia per vini certificati, con ben 31 etichette. È quarta in Italia per livelli di produzione con quasi cinque milioni di ettolitri. Ed ancora, è terza nel Mezzogiorno per esportazione di vini e uve. Grande spazio hanno conquistato le colture biologiche; la Sicilia è prima in Italia per superficie «bio», con oltre 427 mila ettari. C'è un dato, però, che va ben oltre la produzione agro-alimentare; riguarda i giovani; infatti, le imprese giovanili rappresentano quasi un quinto del totale regionale, potendo contare su una superficie superiore di oltre il 54% rispetto alla media di settore, un fatturato più elevato del 75% e un 50% di lavoratori in più per azienda. L'enogastronomia italiana sta assumendo un ruolo sempre più importante anche per le ricadute sul turismo; una rilevazione Unioncamere la colloca al primo posto tra le dieci principali motivazioni del soggiorno turistico. Nel 2018 in Sicilia si sono registrati Vitecoltura. La Sicilia è quarta in Italia per livelli di produzione con quasi cinque milioni di ettolitri 4,9 milioni di arrivi e 15,1 milioni di giornate di presenza, con un grado d'internazionalizzazione che supera il 50% (7,4 milioni gli italiani e 7,7 milioni gli stranieri), contro un 38% medio del Mezzogiorno. Il volume della spesa attribuita agli stranieri è di oltre 1,9 miliardi di euro l'anno. La Sicilia si colloca al nono posto tra le regioni italiane quanto al valore aggiunto nei settori alloggio e ristorazione (2,8 miliardi di euro), e all'ottavo posto quanto a occupati (oltre 82 mila). Il fenomeno della ristorazione va ben oltre la Sicilia; in tutto il Paese si registra una rivoluzione nelle abitudini delle famiglie. Negli ultimi dieci anni, scrive il Corriere della Sera, la spesa nei negozi di prodotti alimentari è scesa di 8,6 miliardi, mentre quella per alberghi e ristoranti è aumentata di 8,9 miliardi. La sola ristorazione ha visto crescere i consumi per oltre 5 miliardi. In sostanza i numeri confermano che ormai la ristorazione ha tutti i connotati di una vera e propria «industria». E tuttavia è gestita come una bolgia! Non di semplici tavoli e sedie parliamo; non di movide e frastuoni, ma piuttosto dell'esigenza di fissare le regole. Serve insomma una «regia» con una visione ampia, andando oltre banali questioni come quella della ZTL palermitana. Particolare attenzione - rimarca Intesa Sanpaolo - deve essere dedicata



Giornale di Sicilia (ed. Trapani)

Palermo, Termini Imerese

anche all' accessibilità dei territori; non partiamo da zero, ma c' è tanto da fare. Il porto di Messina è il primo in Italia per numero di passeggeri, con 11,5 milioni di utenti, eppure in tanti si chiedono ancora a chi potrebbe interessare il «ponte». La Sicilia è la quarta regione per numero di posti barca per il turismo nautico. I tre aeroporti siciliani (Catania, Palermo e Trapani) hanno conseguito un traffico record di oltre 17 milioni di passeggeri, con Catania quinto aeroporto Italiano. Se questo è il presente, buoni auspici si colgono anche con l' occhio al futuro prossimo. La città di Palermo, nel giro di qualche mese, potrà contare su tre prestigiose realtà alberghiere, totalmente ristrutturate: Villa Igiea, Hotel delle Palme e Hotel Excelsior; a queste importanti strutture ricettive si aggiunge il prossimo completamento del terminal per i crocieristi in transito nello scalo di Palermo, che la locale **Autorità Portuale** ha affidato in gestione a due colossi: Costa e MSC. Insomma sembra che almeno nell' ambito del turismo e dell' agroalimentare, in Sicilia si possa registrare una certa effervescenza. Un bell' aiuto potrebbe arrivare da un intervento, massiccio e rapido, sulle strade e in genere sulle infrastrutture (manutenzione e nuova costruzione), per le quali giacciono ancora non spese risorse finanziarie nell' ordine dei miliardi di euro.