



ITALIAN
PORTS
ASSOCIATION

**Estratto Rassegna Stampa Assoporti
mercoledì, 13 febbraio 2019**



Prime Pagine

13/02/2019	Corriere della Sera Prima pagina del 13/02/2019	7
13/02/2019	Il Fatto Quotidiano Prima pagina del 13/02/2019	8
13/02/2019	Il Foglio Prima pagina del 13/02/2019	9
13/02/2019	Il Giornale Prima pagina del 13/02/2019	10
13/02/2019	Il Giorno Prima pagina del 13/02/2019	11
13/02/2019	Il Manifesto Prima pagina del 13/02/2019	12
13/02/2019	Il Mattino Prima pagina del 13/02/2019	13
13/02/2019	Il Messaggero Prima pagina del 13/02/2019	14
13/02/2019	Il Resto del Carlino Prima pagina del 13/02/2019	15
13/02/2019	Il Secolo XIX Prima pagina del 13/02/2019	16
13/02/2019	Il Sole 24 Ore Prima pagina del 13/02/2019	17
13/02/2019	Il Tempo Prima pagina del 13/02/2019	18
13/02/2019	Italia Oggi Prima pagina del 13/02/2019	19
13/02/2019	La Nazione Prima pagina del 13/02/2019	20
13/02/2019	La Repubblica Prima pagina del 13/02/2019	21
13/02/2019	La Stampa Prima pagina del 13/02/2019	22
13/02/2019	MF Prima pagina del 13/02/2019	23

Primo Piano

12/02/2019	Ansa Porti: Confetra, la governance del sistema resti incardinata in P.a	24
12/02/2019	Ferpress Confetra incontra il vice ministro Rixi. Riforma Authority, logistica, mare-ferrobonus i temi trattati	25
12/02/2019	Informazioni Marittime Confetra chiede pedaggio, ferro e marebonus anche per quest'anno	26

12/02/2019	Messaggero Marittimo	Massimo Belli	27
Porti e interporti: un ruolo anche di connessione ferroviaria			
12/02/2019	Messaggero Marittimo	Massimo Belli	28
Confetra incontra il vice ministro Rixi			
12/02/2019	Primo Magazine		29
Porti e Interporti - L'ultimo miglio ferroviario			
12/02/2019	Seareporter		30
Convegno Porti e interporti: un ruolo anche di connessione ferroviaria Verona, 22 febbraio 2019			
12/02/2019	The Medi Telegraph	GIORGIO CAROZZI	31
Confetra, Marcucci a Rixi: «Authority restino nella pubblica amministrazione»			

Trieste

12/02/2019	Messaggero Marittimo	Redazione	32
FreeEste di Trieste si inaugura domani			

Venezia

13/02/2019	Il Foglio Pagina 3		33
La Cina vuole i porti italiani, Venezia firma per aumentare il traffico			
13/02/2019	Il Gazzettino Pagina 7	ALDA VANZAN	35
Autostrade e treni I nodi da sciogliere			
13/02/2019	La Nuova di Venezia e Mestre Pagina 19		37
Grandi navi, anche nel 2019 si passerà davanti a San Marco			
13/02/2019	L'Avvisatore Marittimo Pagina 1		38
Via della Seta Venezia si allea con il Pireo			
12/02/2019	Portoravennanews		39
Alleanza Venezia-Pireo in nome della Cina			
12/02/2019	Transportonline		40
Intesa fra il porto del Pireo e quello di Venezia per rafforzare i traffici			

Genova, Voltri

12/02/2019	Ansa		41
Porti: entro maggio 2020 banchine Genova Prà elettrificate			
13/02/2019	L'Avvisatore Marittimo Pagina 3	ALBERTO GHIARA	42
Senza decisioni riparazioni navali in crisi			
12/02/2019	The Medi Telegraph	MATTEO DELL'ANTICO	44
«Fincantieri, cinquecento assunzioni negli ultimi tre anni» / INTERVISTA			
12/02/2019	The Medi Telegraph	GIORGIO CAROZZI	45
Genova, a maggio 2020 le banchine di Pra' saranno elettrificate			

La Spezia

12/02/2019	Ansa	ANDREA FONTANA	46
Porti: Spezia, Andrea Fontana nuovo presidente spedizionieri			
13/02/2019	Il Secolo XIX (ed. La Spezia) Pagina 18		47
Fontana presidente degli spedizionieri			
12/02/2019	Informazioni Marittime		48
Andrea Fontana alla guida degli spedizionieri spezzini			
13/02/2019	La Nazione (ed. La Spezia) Pagina 53		49
Fontana nuovo presidente degli spedizionieri			
12/02/2019	The Medi Telegraph	GIORGIO CAROZZI	50
La Spezia, Fontana nuovo presidente degli spedizionieri			

12/02/2019	Transportonline	Porti: Spezia, Andrea Fontana nuovo presidente spedizionieri	51
------------	------------------------	--	----

Livorno

13/02/2019	La Nazione (ed. Livorno) - Il Telegrafo	Pagina 38 Rumori in porto, i primi risultati	52
13/02/2019	La Nazione (ed. Livorno) - Il Telegrafo	Pagina 39 'La Superba', patto per Gorgona	53
12/02/2019	Messaggero Marittimo	<i>Massimo Belli</i> Livorno: Terminale Olt a pieno regime	54

Piombino, Isola d' Elba

13/02/2019	Il Tirreno (ed. Piombino-Elba)	Pagina 15 Arrivate al porto le pale eoliche di 180 metri	56
13/02/2019	Il Tirreno (ed. Piombino-Elba)	Pagina 20 Porto Cantieri, il Pd replica a Del Mastro: «Dal 2015 il Comune non ha fatto nulla»	57

Ancona

13/02/2019	Corriere Adriatico	Pagina 6 Porto, asfalto alla rotatoria della biglietteria	58
13/02/2019	Il Resto del Carlino (ed. Ancona)	Pagina 44 Porto, strade colabrodo: qualcosa si muove	59

Napoli

13/02/2019	Il Mattino (ed. Napoli)	Pagina 12 Traffico container, pressing sulla Regione «Migliorare i collegamenti con gli interporti»	60
------------	--------------------------------	--	----

Brindisi

12/02/2019	Il Nautilus	Delegazione dell'Autorità portuale di Haifa nei porti dell'AdSP MAM	61
12/02/2019	Il Nautilus	Visita della delegazione dell'Autorità portuale di Haifa nel porto di Brindisi	62
13/02/2019	La Gazzetta del Mezzogiorno (ed. Brindisi)	Pagina 33 Delegazione israeliana «stregata» dal porto	63
12/02/2019	Messaggero Marittimo	<i>Giulia Sarti</i> L'Autorità portuale di Haifa in Puglia	64
12/02/2019	Primo Magazine	Autorità portuale di Haifa visitai porti dell'Adsp MAM	65
13/02/2019	Quotidiano di Puglia (ed. Brindisi)	Pagina 9 Israeliani interessati al porto: «Ma c'è il limite dell' air-draft»	66
13/02/2019	Quotidiano di Puglia (ed. Brindisi)	Pagina 25 <i>ALESSIO PIGNATELLI</i> Porto, serve un accordo per lo stop al ricorso	67

Taranto

13/02/2019	La Gazzetta del Mezzogiorno (ed. Taranto)	Pagina 30 «Lo scalo va rilanciato accelerare con Ylport»	68
13/02/2019	Quotidiano di Puglia	Pagina 25 Parte il conto alla rovescia per la decisione del Tar	69

13/02/2019	Gazzetta del Sud (ed. Catanzaro) Pagina 18	
	Porto, i lavoratori rischiano di pagare lo scontro tra i due soci	70
13/02/2019	Il Quotidiano della Calabria Pagina 13	
	«Lo Stato deve intervenire Non rispettati gli impegni»	71
13/02/2019	Il Quotidiano della Calabria Pagina 13	
	Una «crisi indotta» a Gioia Tauro	72

Messina, Milazzo, Tremestieri

12/02/2019	The Medi Telegraph	<i>GIORGIO CAROZZI</i>	
	La Calabria contro l' Authority dello Stretto		73

Focus

13/02/2019	Il Foglio Pagina 7		
	OPPORTUNI-TAV Perché un buco non è mai stato così utile		74
12/02/2019	inforMARE		
	L'analisi costi-benefici sulla TAV Torino-Lione boccia l'opera infrastrutturale		76
13/02/2019	L'Avvisatore Marittimo Pagina 2	<i>ALBERTO GHIARA</i>	
	La Commissione Ue chiede all'Imo regole chiare sugli scrubber		77
13/02/2019	L'Avvisatore Marittimo Pagina 6	<i>ELISA GOSTI</i>	
	La rivolta dell'Uruguay contro il porto cinese		78
12/02/2019	Transportonline		
	Cosa frena i treni merci in Italia oltre la Tav Torino-Lione		79

CORRIERE DELLA SERA

Milano, Via Solferino 28 - Tel. 02 62821
Roma, Via Campania 30 C - Tel. 06 688281

FONDATA NEL 1876

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



Il maestro Pollini
«Curo i dolori dell'età suonando il pianoforte»
di **Giuseppina Manin**
a pagina 37



Domani su 7
L'intervista a Renzi: ho scritto un libro
Conservo gli sms di Conte
di **Gian Antonio Stella**
nel settimanale



Politica Costi-benefici, bocciata la Torino-Lione. Emendamenti del Carroccio contro il sussidio, l'ira del M5S

Tav e Reddito, governo spaccato

Strasburgo, attacco a Conte: burattino di Salvini e Di Maio. Il capo della Lega: vergognoso

A PAGARE È IL PAESE

di **Dario Di Vico**

Le ultime notizie di fonte parlamentare segnalano come i rappresentanti della Lega si stiano impegnando alacramente in queste ore nel presentare emendamenti al decreto sul reddito di cittadinanza. Il leitmotiv dei testi è dell'imitare il perimetro, renderne più ardua l'esecuzione, modificare l'identità di quella che Luigi Di Maio e i suoi collaboratori considerano la più importante riforma sociale dal dopoguerra ad oggi. È facile pensare che questa sia la replica degli uomini di Matteo Salvini alla pubblicazione e alla curvatura dell'analisi costi-benefici sulla Tav, che sposa in pieno le tesi grilline di inutilità dell'opera e smentisce clamorosamente la recente visita del vicepremier leghista al cantiere di Chiomonte. Dopo questo botta e risposta la più immediata delle conclusioni che si possono trarre è che siamo entrati in piena stagione post contrattuale. Sembra non tenere più il famoso contratto tra Lega e Movimento 5 Stelle ovvero la forma politico-programmatica con cui erano stati abilitati i indirizzi di fondo di due forze politiche, che avevano vinto le elezioni senza essersi presentati agli elettori come potenziali alleati.

continua a pagina 24

Maggioranza sempre più divisa su Tav e Reddito di cittadinanza. Gli emendamenti della Lega contro il sussidio scatenano l'ira del Movimento Cinque Stelle. Il dossier sul rapporto costi-benefici boccia la Torino-Lione. Dall'Europa un attacco al premier Conte: è un burattino di Salvini e Di Maio. «Vergognoso» commenta il leader leghista.

da pagina 2 a pagina 11

IL TECNICO ANTI RELAZIONE

«Risultati falsati da strani metodi»

di **Marco Imarisio**

a pagina 2

GIANNELLI

TAV: COSTI E BENEFICI



INTERVISTA CON WEBER

«Fare gli anti élite non è da leader»

di **Paolo Valentino**

«Vincere le elezioni come movimento anti élite è facile: governare è un'altra cosa»: il presidente degli eurodeputati, Manfred Weber è duro nei confronti del premier Conte. «Non riuscite neppure a mettervi d'accordo fra di voi su un progetto concordato con la Francia e già avviato» come la Tav.

a pagina 8

LA LETTERA AL DITTATORE VENEZUELANO



Il presidente venezuelano Maduro e papa Francesco

Il Papa a Maduro: «Accordi disattesi»

di **Massimo Franco**

Una lettera lunga indirizzata al «señor Maduro». Il Papa scrive al dittatore venezuelano. È la risposta alla richiesta di mediazione arrivata da Caracas. «Purtroppo quanto è stato concordato nelle riunioni non è stato seguito da gesti concreti per realizzare gli accordi». Il senso è chiaro. Maduro ha cercato il dialogo, per poi disattendere gli impegni presi.

a pagina 13

ATTENTI AL PRINCIPIO DI RESPONSABILITÀ

Il politico-cittadino non ha due identità

di **Claudio Magris**

Quale può essere la distinzione, in una stessa persona, fra il politico e il privato cittadino, fra ciò che la persona dice nella veste del primo e ciò che dice nella veste del secondo? Una identità / distinzione che si presenta spesso, come dimostrano le recenti discussioni — ma è solo un esempio — sull'incontro del Ministro Di Maio con i gilet gialli francesi.

continua a pagina 24

DA SANREMO A MONTALBANO, TROPPE LITI

Elogio del silenzio Così non ti odiano

di **Pierluigi Battista**

Montalbano? Meglio starsene in silenzio. Se dici che l'hai visto rischi di passare per buonista. E lo stesso se esprimi un parere sul vincitore di Sanremo. L'elogio del silenzio mette invece al riparo dalle bande di odiatori che non concepiscono un giudizio disinteressato.

a pagina 19

La storia Bresciano, fondatore di Talent Garden, è nella lista di «Forbes»



Davide Dattoli, 28 anni, bresciano, è stato inserito dalla rivista «Forbes» nell'elenco dei 30 giovani più influenti d'Europa

Davide, tra gli under 30 più influenti in Europa

di **Alessandra Troncana**

Un bresciano tra i trenta under 30 più influenti d'Europa (nella categoria Tecnologia). Davide Dattoli, 28 anni, fondatore e ceo di Talent Garden — piattaforma di networking e formazione per l'innovazione digitale — è stato citato dalla rivista americana Forbes.

a pagina 22

IL CAFFÈ

di **Massimo Gramellini**

Per indagare sul rivoluzionario significato assunto dalla parola «sfigato», vi propongo un breve viaggio al termine della testa di una ragazza di Macerata. Ai carabinieri che chiedevano le sue generalità (era stata testimone di una rissa) ha dichiarato di abitare in via 226° Reggimento Fanteria, specificando che si trattava di «quattro sfigati morti in guerra». Le hanno dato una multa per oltraggio ai caduti e pare ne sia rimasta stupida. Non avendo la sua cultura in materia, sono andato a verificare. Il 226° si immolò nelle trincee della Prima guerra mondiale. E di «sfigati» non ne perse quattro, ma tremila, in buona parte lungo la linea del Piave, durante la resistenza seguita alla disfatta di Caporetto.

Reggimento Sfigati

Dai tempi delle Termopili, i soldati che si sacrificano per difendere i confini vengono chiamati eroi. Su di loro si scrivono poesie e canzoni di grande impatto popolare, benché ritenute retoriche dalle giurie di qualità. Ma anche per gli eroi la pacchia è finita: sono diventati dei poveri «sfigati». Per meritare la stessa patente di «fighi» che spetta ai cuochi e agli influencer, i fanti del reggimento avrebbero dovuto avere abbastanza soldi da potersi permettere una disersione di lusso o un congedo illimitato. Il fatto che si trovasse a rischiare la pelle lontano da casa è la prova evidente che erano dei falliti. Per la ragazza di Macerata, e forse non solo per lei, dare la vita per gli altri è un privilegio riservato ai poveracci.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

BOLAFFI

Collezionismo dal 1890

Vendita e acquisto di monete in oro e argento, francobolli da collezione, lingotti d'oro

TORINO MILANO VERONA ROMA
info@bolaffi.it www.bolaffi.it



9 771120 418008



Il fratello di Alfano, assunto da Poste nel 2013 senza concorso, sbarca a Roma per dirigere la "tutela aziendale". Per la modica cifra di **200mila euro** all'anno



Mercoledì 13 febbraio 2019 - Anno 11 - n° 43
Redazione: via di Sant'Erasmus n° 2 - 00184 Roma
tel. +39 06 32818.1 - fax +39 06 32818.230

€ 1,50 - Arretrati: € 3,00 - € 12,00 con il libro "Kosky Money"
Spedizione abb. postale D.L. 355/03 (conv. in L. 27/02/2004 n. 46)
Art. 1 comma 1 Roma Aut. 14/2009

I COMPETENTI Da Chiamparino a Delrio a Berlusconi all'attacco degli esperti

I vedovi

I dati bocchiano il Tav? Il Partito degli Affari se la prende coi dati

di MARCO TRAVIGLIO

La vedovanza è sempre una condizione penosa, dunque i vedovi del Tav meritano grande rispetto, oltre alle condoglianze e di rito. Dev'essere terribile perdere all'improvviso la compagna di una vita (la chiamano "la Tav"). E ancor più doloroso scoprire che era un compagno (un treno merci). Né può sollevarli apprendere che quel compagno non è mai esistito: il buco di 57 km a cui avevano dedicato 30 anni di vita era solo il frutto della loro fantasia, meno consistente di una bambola gonfiabile. Così come il "cantiere" che i poveri *umarell* ogni tanto visitavano, senza che nessuno li avvertisse che era solo per un paio di buchetti esplorativi. Così ora non avranno neppure una tomba su cui piangere, né una bara vuota su cui deporre fiori. Il caro estinto era molto caro, questo sì: 1,4 miliardi già spesi per fingere di fare una cosa inutile che alla fine della fiera ce ne avrebbe fatti perdere altri 7 o 8.

La Lega contesta la rilevanza del rapporto prodotto dalla commissione Ponti. Toninelli rivendica i numeri ma i vertici del Movimento Cinque Stelle non si espongono

DI FOGGIA E PALOMBI A PAG. 2-3

CONTRO LA SCIENZA
Questi Si Tav sono peggio dei No Vax e dei terrapiattisti

MELETTI A PAG. 2

Mannelli



Strasburgo Scontro col liberale Guy Verhofstadt

Ue, insulti a Conte: "Burattino" Lui: "Troppi servi delle lobby"



Duellanti Guy Verhofstadt e il premier Giuseppe Conte Ansa

VALDAMBRINI A PAG. 6

SPAGNA L'esecutivo rischia

I catalani alla sbarra "Sánchez apra, sennò bocchiamo il bilancio"



Il vicepresidente catalano Pere Aragonès Ansa

GROSSI A PAG. 10

CASTA GIALLOVERDE I contratti senza gara di Palazzo Chigi: brindisi da 1.400 euro

Voli di Stato, zero cambiamento: 120mila euro per catering e vino

La trasparenza non migliora: sul sito sono indicate soltanto 25 "missioni" della flotta che trasporta premier e ministri. Ma ne sono state fatte almeno 105. E sono stati spesi anche 3.700 euro per porcellane da tavola

TECCE A PAG. 8

La cattiveria

La firma di Orfini sul manifesto di Calenda funziona come quando i congiunti autorizzano l'espianto degli organi

WWW.FORUM.SPINOZA.IT

NON SOLO LATTE

Una letterina di Trias scippa 285 milioni di euro alla Sardegna



PINTUS A PAG. 9

LA FILOSOFIA DI CESARE

"Io difendo quegli anarchici: è lo Stato a essere violento"



OLIVA A PAG. 14

RAP E POLEMICHE



Tutti in "ecstasy" per Lauro, ultimo poeta maledetto

RANIERI A PAG. 23

IL LIBRO Per riconoscerli non basta il mocassino indiano

La schedatura dei radical chic

di SELVAGGIA LUCARELLI

Ciaco Papi, scrittore e giornalista, ha scritto un romanzo divertente sul presente - quello in cui gli intellettuali sono il nemico da abbattere assieme al migrante - e su un futuro prossimo che un radical chic definirebbe, appunto, distopico. Un futuro in cui gli intellettuali saranno schedati, imbavagliati e magari buttati nel fiume con pesanti sacchi di libri le-



gati alla caviglia. Il libro si intitola *Il censimento dei radical chic* e l'autore ha tutte le caratteristiche per finire nel suo romanzo e fare una brutta fine. Laureato in Filosofia (quindi un perditempo), ha lavorato per la rivista *Diario* (mica per *Chi*), ha collaborato con Daria Bignardi ne *Le invasioni barbariche* e, visto che più indizi fanno una prova, di sicuro ha un attico a New York.

A PAGINA 19

COME EVADERE IL FISCO E VIVERE FELICI
(ALLA FACCIA DI MILIONI DI ITALIANI ONESTI)



In edicola a 3,90€

SEGUE A PAGINA 24



il Giornale



MERCOLEDÌ 13 FEBBRAIO 2019

Quotidiano diretto da ALESSANDRO SALLUSTI

Anno XLVI - Numero 37 - 1.50 euro*

www.ilgiornale.it

Domani in edicola il nuovo libro «Complotto in Vaticano» di Stefano Filippi

FOLLIA A 5 STELLE

Con una bugia chiudono l'Italia

Il documento bluff del governo blocca la Tav, così perdiamo soldi e lavoro Berlusconi: «Sono impazziti quelli che votano questi qua»

di **Alessandro Sallusti**

La Tav non si farà, almeno con questo governo ed è questo un motivo in più per cambiarlo prima possibile. Lo stop definitivo e ufficiale è arrivato ieri per bocca di un assicuratore di Cremona diventato per caso ministro delle Infrastrutture, il mitico Danilo Toninelli - uno che potrebbe risultare negativo al test sul quoziente intellettuale - che di tunnel non se ne intende a tal punto da avere sostenuto l'esistenza di uno di essi sotto il Brennero, che ancora non esiste. A bloccare la più grande opera in cantiere è stata una commissione insediata dai Cinque stelle composta a maggioranza - e qui sta la prima truffa - da esperti che in passato si erano dichiarati apertamente «no Tav» in base a calcoli che dimostrerebbero la non economicità del progetto.

Per fare tornare i conti con la loro tesi questi geni hanno imputato ai costi - seconda truffa - anche i minori introiti per lo Stato per la diminuzione di entrate fiscali che comporterebbe, grazie al fatto che milioni di tir viaggerebbero su rotaia invece che su gomma, la mancata vendita di carburante e ticket autostradali. Che sarebbe un po' come dire: viettiamo agli italiani di smettere di fumare, di ubriacarsi e di giocare d'azzardo altrimenti perdiamo gli intro-

ti fiscali su sigarette, alcolici e slot machine.

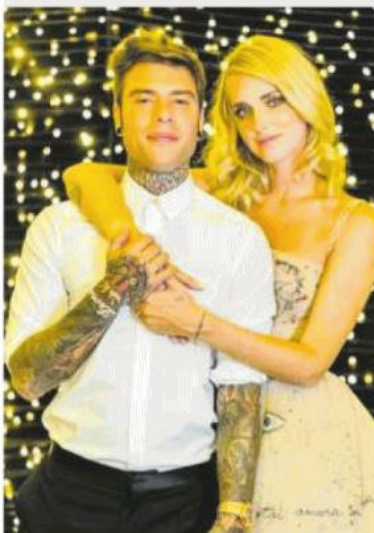
Penso che ci debba essere un limite nel prendere per i fondelli gli italiani, anche quelli più creduloni, e che questa decisione vada ben oltre. Non solo nel merito della Tav ma più in generale nel volere inchiodare il Paese, già provato di suo, all'utopia grillina e alla sua decrescita felice. Che cosa ci sia poi di felice a bloccare grossi investimenti e tagliare migliaia di posti di lavoro certi e ben retribuiti per sostituirli con il comodo reddito di cittadinanza; che cosa ci sia di felice a incentivare l'inquinamento del trasporto su gomma a scapito del moderno ed ecologico trasporto su rotaia; che cosa ci sia di felice a tradire accordi internazionali e ostacolare la libera circolazione di merci e uomini da un capo all'altro dell'Europa, tutto questo resta un mistero, che sconfinata nella stupidità assoluta. Siamo disarmati, perché come scrisse Roberto Gervaso «nessuno è abbastanza intelligente da dimostrare a uno stupido che è uno stupido». Forse anche per questo, sulla decisione di ieri, Salvini tace. Il problema è che di solito chi tace acconsente (o ha bisogno dei voti Cinque stelle per non finire a processo sul caso Diciotti).

servizi alle pagine 2-3-4 e 7

COPPIA SOCIAL

I «Ferragnez» espugnano anche il dizionario Treccani

di **Andrea Cuomo**



COPPIA DI SUCCESSO Il rapper Fedez e Chiara Ferragni

La lingua è una cosa viva. E il vocabolario italiano è pieno di lemmi che nessuno usa mai (compreso «lemma»). Quante volte negli ultimi mesi vi è capitato di pronunciare la parola «magnatizio»? Più facile che vi sia capitato di dire Ferragnez, crasi di Chiara Ferragni e Fedez, un neologismo riconosciuto pure dalla Treccani.

a pagina 17

FIGURACCIA INTERNAZIONALE

Retromarcia sul Venezuela E Conte sbeffeggiato all'Ue

Pier Francesco Borgia e Laura Cesaretti

■ Alla fine sul Venezuela passa la linea del presidente della Repubblica Sergio Mattarella: «Le nuove elezioni presidenziali restano l'unica soluzione». Una retromarcia per M5s e per il premier, che straparla di Europa davanti a un Parlamento europeo semideserto. Segno che l'Italia ormai conta sempre meno.

alle pagine 5 e 6

«DALTONISMO» POLITICO

Se i grillini indossano sempre il gilet sbagliato

di **Giacomo Susca**

a pagina 8

BOOM DI ESCAMOTAGE

Finti divorzi e cambi di casa per scroccare il reddito

Emanuela Fontana

■ Figli che da un giorno all'altro hanno bisogno della loro indipendenza. Mogli che non vogliono stare più sotto lo stesso tetto del marito. Mariti che si staccano da moglie e figli. Scissioni di nuclei familiari. Parenti sparpagliati. Le anagrafi ita-

liane stanno registrando migliaia di disintegrazioni di famiglie da un mese a questa parte. Sarebbe tutto «merito» del reddito di cittadinanza se, specie nelle grandi città del Sud, da Napoli a Palermo, si verificava un sospetto aumento delle pratiche.

a pagina 9

INTERVISTA A MARCO CARRAI

«Siamo vittime di una cyberguerra mondiale»

Fazzo a pagina 11

PONZI SpA
INFOPROVIDING
NPL e UTP

Indagini patrimoniali per la valorizzazione di asset bancari finanziari e assicurativi

ponzi group

ponzi.com
ponzionline.info
ponziinvestigazioni.com

800-013458

LA PARTITA DEI MERCATI
La Juve lancia il CR7 Bond Tesoretto da 150 milioni

di **Marcello Zacché**

Non era mai successo che una società calcistica andasse sul mercato dei capitali con un'operazione non coperta da garanzie patrimoniali. Come una grande banca o gruppo industriale. Ieri l'ha fatto Juventus, annunciando l'emissione di un bond fino a 200 milioni, che potrebbe essere finalizzata già oggi.

a pagina 20

11 MILIONI DI TELESPECTATORI PER LA SERIE TV
Fenomeno Montalbano: così Vigata batte Sanremo

di **Laura Rio**

Salvo Montalbano macina un altro record. Il ritorno in tv del commissario interpretato da Luca Zingaretti «cattura» 11 milioni di telespettatori, più del Festival di Sanremo. Prime polemiche sulla puntata pro migranti, ma Matteo Salvini spegne l'incendio sul nascerne: «Tranquilli, io adoro Montalbano...».

a pagina 25

L'ANTOLOGIA

Quando intellettuale fa rima con criminale

di **Alessandro Gnocchi**

a pagina 23

Anche il tuo sogno saprà trasformare in realtà.

Parolo di Roberto Carino

Tel. 06.684028 r.a.
immobildream.com
www.immobildream.it

immobildream
Non vende sogni ma solide realtà.

1.963.000 lettori (Audipress 2018/II)



IL PICCOLO GRANDE LIBRO DEI NONNI



IN EDICOLA A € 6,90 IN PIÙ

Fondato nel 1956

IL GIORNO

MERCOLEDÌ 13 febbraio 2019 | € 1,40 | Anno 64 - Numero 37 | **QN** Anno 20 - Numero 43 | www.ilgiorno.it

NAZIONALE

SPADA
ROMA

SALDI -70% FINO AL %

OFFERTA VALIDA DAL 5/01 AL 15/03

LAMINA, LA RICHIESTA DI PATTEGGIAMENTO

La vita di 4 operai non vale due anni

GIORGI ■ A pagina 19



BRESCIA, LA RELAZIONE

I neonati morti in corsia «Nessuna epidemia»

BONEZZI ■ A pagina 21

SPADA
ROMA

SALDI -70% FINO AL %

OFFERTA VALIDA DAL 5/01 AL 15/03

IL COMMENTO

di ENRICO CISNETTO

NEL TUNNEL DELLE BUGIE

LE CONCLUSIONI della commissione "super partes" sull'analisi costi/benefici della Tav sono faziose per quel che contengono - una bocciatura preventiva abilmente camuffata con considerazioni tecniche e grafici - e pericolose per quel che comportano, cioè la delegittimazione delle istituzioni, visto che a commissionarla è stato il Ministero delle Infrastrutture.

[Segue a pagina 2]

IL COMMENTO

di CLAUDIO MARTELLI

LA RISPOSTA SBAGLIATA

IMMAGINARE che i risultati delle elezioni regionali abruzzesi anticipino quelli delle prossime europee sarebbe decisamente azzardato. Troppe sono le differenze. Alle europee i partiti si misurano nella loro individualità e l'unico correttivo al principio proporzionale è lo sbarramento per chi non ottiene almeno il 4 per cento dei voti. Viceversa lo scrutinio regionale premia le coalizioni.

■ A pagina 6

Un elettore M5s su tre: non li voto più

Sondaggio Il 30% si sente tradito, per il 40 un errore il patto con la Lega | NOTO ■ A pagina 7



LA RELAZIONE

Tav bocciata Uno degli esperti si dissocia

BONZI e FARRUGGIA ■ Alle pagine 2 e 3

L'ITALIA E I PARTNER



Il Colle ricuce con Macron Conte, lite Ue

COLOMBO ■ A pagina 6

EMENDAMENTI A RAFFICA

Reddito al Sud, paletti della Lega Grillini furiosi

MARIN e MARMO ■ A pagina 5

Giù dal sesto piano, era stata stuprata

Il giallo Ragazza australiana morta a Roma. La procura: «Istigata al suicidio» | PROSPERETTI ■ A pagina 10

menghi

Loreto (AN)
www.menghishoes.com



OBBLIGAZIONI JUVE



Ronaldo diventa un bond

COMELLI ■ A pagina 23

COPPIA RIUNITA



Casa Virzi, l'amore ritrovato

DEGLI ANTONI ■ A pagina 9

SPADA
ROMA

SALDI -70% FINO AL %

FIRENZE
Via Por Santa Maria 51/53
SHOP ONLINE spadaroma.com

OFFERTA VALIDA DAL 5/01 AL 15/03





Domani l'ExtraTerrestre

LA CESARINA Una delle più antiche tenute agricole di Roma, all'interno del parco della Marcigliana, è sotto sfratto. Allarme speculazione



Speciale Emergency

VENERDI 15 Viaggio-inchiesta illustrato di Emergency tra gli schiavi delle campagne della Calabria, vittime del caporalato e della 'ndrangheta



Visioni

BERLINALE 69 «La paranza dei bambini», l'ascesa di un gruppo di adolescenti nel mondo oscuro della camorra

Branca, Piccino pagina 12

il manifesto

quotidiano comunista

CON LE MONDE DIPLOMATIQUE + EURO 2,00

MERCOLEDÌ 13 FEBBRAIO 2019 - ANNO XLVIII - N° 37

www.ilmanifesto.it

euro 1,50

RAPPORTO DEL CONSIGLIO D'EUROPA

In Italia a rischio la libertà di stampa

Il Governo gialloverde nel mirino per il «taglio ai finanziamenti» e «l'ostilità» dimostrata verso i media e i giornalisti. L'Italia osservata speciale al fianco di Russia, Turchia e Ungheria. Preoccupazione per la linea e i toni dell'esecutivo: «Sui social i vice premier Di Maio e Salvini usano re-

golarmente una retorica negativa nei confronti dei giornalisti». In Italia, nel corso dell'anno appena trascorso, la libertà di stampa «si è chiaramente deteriorata» e, in ogni caso, si è «ridotta». È un allarme preciso, circostanziato, inquietante, quello contenuto nel rapporto diffuso ieri da as-

soziazioni e ong che animano la Piattaforma per la protezione e la salvaguardia del giornalismo che opera per conto del Consiglio d'Europa - tra loro, la Federazione internazionale dei giornalisti, l'Associazione dei giornalisti europei e Reporter senza frontiere. **CALDIRON, MERLJA PAGINA 6**

EMENDAMENTI A REDDITO E QUOTA 100 Lega: 36 ore di lavoro a settimana

Trentasei ore di lavori obbligatori a settimana (non 8); bocciato il doppio bonus per gli assunti al Sud; il 10% girato ai Comuni: vita più difficile per gli

stranieri residenti da 10 anni. Sono alcuni emendamenti della Lega al cosiddetto «reddito di cittadinanza» dei Cinque Stelle **CICCARELLI A PAGINA 5**

foto di Marco Alpozzi/LaPresse



Analisi logica

«Il Tav non conviene». La commissione tecnica incaricata dell'analisi costi-benefici bocchia la nuova linea Torino-Lione. Il saldo negativo della «grande opera» vecchia di 30 anni è di 7-8 miliardi. La decisione finale passa ora nello scontro tra Lega e 5stelle **pagine 2,3**

Poste Italiane SpA - p. - D.L. 353/2003 (conv. L. 46/2004) art. 1, c. 1, G. 46/CRM/23/21/03



PROTESTA DEL LATTE Tutta la Barbagia sta con i pastori



Tutta Nuoro in piazza per appoggiare la lotta dei pastori sardi per il prezzo del latte. Intanto a Roma una delegazione ha incontrato il ministro Salvini che ha promesso un fondo ad hoc e una soluzione rapida, scavalcando Conte. **COSTANTINO COSSU A PAGINA 5**

all'interno

Primarie Pd Zingaretti e i tormenti a sinistra

DANIELA PREZIOSI **PAGINA 4**

Spagna Inizia il «procés» all'indipendentismo

LUCATANCREDI BARONE **PAGINA 7**

Usa Al posto del muro 90 km di filo spinato

MARINA CATUCCI **PAGINA 8**

VENEZUELA Per Moaero prove di equilibrio



Mentre in Venezuela Maduro conferma, in un'intervista alla Bbc, le proprie istanze e anche la Croce rossa si sgancia dagli aiuti umanitari degli Usa, in Italia Moaero si avvicina alle posizioni di Mattarella ma con alcuni distinguo rispetto all'Ue **FANTI, LANIA A PAGINA 9**

biani



DA QUALCHE GIORNO OSSERVO LE FORMICHE. MI PASSANO ACCANTO. VORREI ESSERE FORMICA E FUGGIRE IN FILA-INQUIETA CON LORO.
NON DOMANDANO, CARISCONO, SONO LIMANE, LIMANE, MIEGLIO, DICO.
PER SILVIA ROMANO





€ 1,20 ANNO DOMINI N° 43 ITALIA SPECIEMI IN ABBONAMENTO POSTALE 45% - ART. 2 COM. 2001 L. 662/98

Fondato nel 1892



Mercoledì 13 Febbraio 2019

Commenta le notizie su ilmattino.it

A EDIZIONE PROSSIMA: "IL MATTINO" - "IL QUOTIDIANO" EUROPEO

San Valentino
Le parole dell'amore da Catullo alla Berté
Moro a pag. 39



Domani l'Europa League
Albiol operato, rischia di stare fermo due mesi
Occasione Maksimovic
Ventre a pag. 16



L'intitolazione
Salerno, Racinaro e il risarcimento dopo i misfatti della Giustizia
Adinolfi a pag. 14



La Tav paralizza il governo

► Bufera sulla bocciatura della commissione Toninelli: i costi superiori ai benefici per 7 miliardi M5S: l'opera non si fa. Salvini: l'analisi tecnica non è il Vangelo. Cantieri fermi fino alle Europee

Il commento
QUEI NUMERI PIEGATI ALLA POLITICA
Davide Tabarelli

Nei trasporti è difficile fare sostenibilità perché la domanda di energia, in Italia come nel resto del mondo, si affida per oltre il 90% a derivati del petrolio, soprattutto gasolio, diesel e benzina. Nel motore a combustione interna bruciano per dare quell'energia necessaria a spostare i veicoli e, allo stesso tempo, emettono polveri e altri inquinanti.

L'analisi
I CINQUESTELLE CON LA SINDROME DI PETER PAN
Marco Gervasoni

Una lezione 1,5 stelle possono trarre dal risultato delle elezioni regionali abruzzesi. Una lezione che coincide anche con una delle ferree leggi della politica (ne ha poche, ma le ha). Cioè che quando si partecipa al governo, per di più nel ruolo di maggior partito, non si possono più condurre campagne elettorali come se si fosse ancora all'opposizione. E invece la direzione di quel movimento, che ancora non si capisce ancora se sia in capo a Di Maio o alla Casaleggio, ha deciso nientemeno di far ritornare Di Battista.

La commissione del Mlt boccia la Tav: i costi superano i benefici per 7 miliardi. Ma intanto è scontro sulle penali. Il governo è paralizzato, mentre M5S conferma lo stop all'opera. Ma Salvini avverte: l'analisi tecnica non è Vangelo. Il ministro Toninelli assicura comunque che la decisione finale spetta al governo. I cantieri resteranno fermi fino alle Europee. Dalla Francia intanto è già partita la controffensiva: dossier fuzioso. **Canettieri, Conti, Mancini, Pirone, Santonastaso e servizi da pag. 2 a pag. 5**

Grate, seconda sospensiva del Mibact
Metro 6 di Napoli senza pace
Bonisoli non si arrende al Tar

Pierluigi Frattasi

Linea 6 della Metropolitana di Napoli senza pace: il Mibact non si arrende e blocca di nuovo i lavori per la camera di ventilazione della Linea 6 con le griglie al Plebiscito. Un colpo di scena che arriva dopo la sentenza del Tar che aveva accolto l'impugnativa del Comune contro la revoca dell'autorizzazione paesaggistica. **In Cronaca**

Il caso ambasciatore
La telefonata Macron-Mattarella «Forti legami»

Emmanuel Macron ha chiamato ieri il "collega" Sergio Mattarella, sei giorni dopo il richiamo a Parigi dell'ambasciatore Christian Masset: ribaditi i «forti legami» tra i due Paesi. **Conti e Pierantozzi a pag. 8**

Il focus del Mattino
Pasticcio televoto segreto al Festival non a «X Factor»

Federico Vacalebre

Confondere il televoto con il verdetto popolare non conviene, anche se il televoto ricorda molto quella «democrazia diretta» a cui qualcuno guarda per superare la nostra, imperfetta, democrazia rappresentativa. Il dibattito acceso dal verdetto sanremese - primo Mahmood, grazie alle preferenze di sala stampa e giuria, davanti a Utrimo, che aveva stravinto con il televoto - dice molto dell'umore dell'Italia rancorosa dei giorni nostri. **Continua a pag. 11**

Il film a Berlino Saviano: «Solo la camorra crede nei giovani»



Una scena del film "La paranza dei bambini" in concorso al Festival del Cinema di Berlino

Napoli, la paranza della peggio gioventù

Caprara e Cosulich a pag. 13

Il caso Il Tesoro: il Fisco resta allo Stato
Stop all'autonomia ora la Campania va al contrattacco

Oggi De Luca lancia «l'operazione verità»: qui tasse già più alte e meno fondi ai servizi

Marco Esposito

L'ha battezzata «operazione verità». E prenderà le mosse questa mattina in una conferenza nella sede della Regione Campania. Vincenzo De Luca si è convinto che le sole strategie difensive e dilatorie di fronte al progetto di regionalismo differenziato di Veneto, Lombardia ed Emilia Romagna porterebbero poco lontano: al Sud tasse già più alte e meno fondi per i servizi. **A pag. 7**

Il dibattito
Se il Mezzogiorno rischia di diventare una post-nazione

Isaia Sales

Tutti i nodi vengono al pettine. Dice la saggezza popolare. E Leonardo Sciascia aggiunge: «Se c'è il pettine». **A pag. 38**

La legge un anno dopo

Cyberbulli, sempre più vittime ma a Napoli nessuno denuncia

Francesco Lo Dico

Contro bullismo e cyberbullismo l'Italia ha fatto segnare notevoli progressi dati alla mano. Ma se aumentano le tutele, crescono in parallelo anche gli atti di cyberbullismo. Ma a Napoli e provincia, dove la situazione è tutt'altro che facile, nessuno denuncia. Tra stalking, minacce, molestie, minacce, furto di identità digitale, pedopornografia e sequestri, i casi totali affrontati dalla polizia postale in Campania sono balzati da 965 ai 997 dell'anno scorso. Ma di questi, poco più di un centinaio riguardavano minori. E solo 23 si sono trasformati in denunce penali. «Il muro dell'omertà e della vergogna ancora è irto da scalare - spiegarono gli agenti - ma se le denunce sono poche è anche perché dietro i numeri ufficiali, si annidano centinaia e centinaia di casi che scongiuriamo ogni giorno grazie a un lavoro quotidiano di moral suasion».

A pag. 10

VIVINDUO
FEBBRE E CONGESTIONE NASALE

DUE AZIONI CONTRO L'INFLUENZA:
combatte la FEBBRE
DECONGESTIONA rapidamente e con effetto prolungato

IN ACQUA CALDA O FREDDA

È un medicinale. Leggere attentamente il foglio illustrativo. Non somministrare ai minori di 12 anni. Autorizzazione del L.P.04/93/05.

E DOPO L'INFLUENZA SEI SENZA CORRENTE? PRENDI LA SCOSSA!

SUSTENIUM PLUS

PROVALO IN ACQUA CALDA

ENERGIA

1° FARMACO

*Fanno parte SUSTENIUM - Sustenium e Sustenium integrati con SUSTENIUM PLUS - Sustenium. Gli integrati possono contenere tracce di latte e di soia. SUSTENIUM PLUS è un integratore alimentare a base di aminoacidi.



SPADA
ROMA
SALDI -70%

OFFERTA VALIDA DAL 5/01 AL 28/02

Il Messaggero

SPADA
ROMA
SALDI -70%

OFFERTA VALIDA DAL 5/01 AL 28/02

211 € 1,40* ANNO 141-N° 43
ITALIA
Sped. in A.P. 03/33/2002 conv. L. 4/2004 art. 1, c. 103/BM

NAZIONALE



Mercoledì 13 Febbraio 2019 • ss. Fosca e Maura

IL GIORNALE DEL MATTINO

Commenta le notizie su ILMESSAGGERO.IT

Il libro
Cresce il successo del turpiloquio l'arte incompresa di essere volgari
Minore a pag. 21



Mondiali di sci
Bronzo di squadra a sorpresa ad Are Azzurri secondi nel medagliere
Nicolielo nello Sport



Ascolti record
Se Montalbano unisce l'Italia anche parlando dei migranti
Satta a pag. 23



IL GIORNALE DI DOMANI TI ARRIVA LA SERA PRIMA
NON PERDERE L'OCCASIONE
vai su shop.ilmessaggero.it

M5S e l'età adulta
La sindrome di Peter Pan del partito della protesta

Marco Gervasoni

Una lezione i 5Stelle possono trarre dal risultato delle elezioni regionali abruzzesi. Una lezione che coincide anche con una delle ferree leggi della politica (ne ha poche, ma le ha). Cioè che quando si partecipa al governo, per di più nel ruolo di maggior partito, non si possono più condurre campagne elettorali come se si fosse ancora all'opposizione. E invece la direzione di quel movimento, che non si capisce ancora se stia in capo a Di Maio o alla Casaleggio, ha deciso rientramento di far ritornare Di Battista per menare una battaglia non molto diversa, per i toni e per i contenuti, da quella viste già molte altre volte in passato, sempre senza successo.

A poco è servito il volto rassicurante della candidatura, e il suo far parte del piccolo establishment della regione, se poi al suo fianco si dimenava sempre qualcuno urlante. E come in passato gli elettori, non solo abruzzesi, si sono poco fidati delle capacità amministrative dei grillini, così non se la sono sentita domenica. E hanno preferito, parliamo di coloro che li avevano scelti il 4 marzo, guardare verso la più affidabile Lega oppure astenersi.

Questo è un problema molto più serio della mancanza di liste appalate, che è solo una questione organizzativa e non riguarda l'identità politica dei 5Stelle.

Continua a pag. 20

Tav bloccata fino alle europee

►La commissione del Mit boccia l'opera: costi superiori per 7 miliardi. Scontro sulle penali Governo spaccato, M5S conferma lo stop. Ma Salvini avverte: l'analisi tecnica non è Vangelo

ROMA La Tav resterà bloccata fino alle elezioni europee. La commissione del Mit boccia l'opera: costi superiori per 7 miliardi. Ma intanto è scontro sulle penali. Il Governo si spacca, mentre M5S conferma lo stop all'opera. Ma Salvini avverte: l'analisi tecnica non è Vangelo. Il ministro delle Infrastrutture Toninelli assicura comunque che la decisione finale spetta al Governo. Dalla Francia intanto è già partita la controffensiva: dossier fessioso. **Canettieri, Conti, Mancini e Pirone da pag. 2 a pag. 5**

Disgelo Italia-Francia. Carroccio con il premier
Macron chiama Mattarella: «Legami forti»
A Strasburgo assalto a Conte: «Burattino»

Macron chiama Mattarella, disgelo tra Parigi e Roma: «Fra noi legami eccezionali». Polemiche, intanto, all'europarlamento in occasione dell'audizione del premier



Giuseppe Conte. Il capogruppo liberale Guy Verhofstadt: «Burattino mosso da Salvini e Di Maio». Carmignani e Pollio Salimbeni a pag. 6

Pioggia di emendamenti al sussidio
Un solo rinnovo e stop al doppio bonus i ritocchi della Lega smontano il Reddito

Un solo rinnovo e stop al doppio bonus, i ritocchi della Lega smontano il Reddito di cittadinanza. Al Senato sono piovuti quasi 1.600 emendamenti



Un decreto che regola il sussidio e il pensionamento anticipato di Quota 100. E tra questi c'è quello Carroccio che vuole più limiti. **Pacifico a pag. 8**

Champions. Doppietta del baby, Porto ko: quarti più vicini



Zaniolo superstar trascina la Roma: 2-1

I giocatori giallorossi festeggiano Zaniolo dopo il suo secondo gol al Porto (foto AP) Nello Sport

Autonomia, lo stop del Tesoro: su Irpef e Irap decide lo Stato

►Slitta il Cdm sulle intese con le Regioni
Parere contrario dai ministri cinquestelle

ROMA Autonomia, stop del Tesoro: su Irpef e Irap decide lo Stato. La guerra sotterranea tra Lega e 5Stelle sull'autonomia chiesta da Veneto, Lombardia ed Emilia Romagna, sta disegnando alleanze impensabili. Come quella tra i ministri grillini e dirigenti «irricevibili» vengono definite le bozze messe a punto dalle Regioni. E il Consiglio dei ministri sulle intese slitta ancora. **Bassi e Gentili a pag. 7**

A prova di privacy
Statali, un software fermerà gli assenteisti

Un nuovo programma algoritmico fermerà gli assenteisti nel settore pubblico. Arriva Savio 2, il sistema che controlla e rispetta la privacy. **Besozzi a pag. 8**

Cambiano i limiti
Autostrada, si cambia
Velocità variabile da 70 a 150 all'ora

ROMA Nuovo codice della strada, frizioni tra M5S e Lega. Il Movimento 5 stelle si appresta a sbarrare la strada all'aumento del limite di velocità a 150 km/h nelle autostrade a tre corsie, modifica al codice della strada richiesta dalla Lega. Dal canto suo, la Lega si oppone al divieto di fumo in auto: limiterebbe la libertà personale.

Pucci a pag. 13

VIVINDUO
FEBBRE E CONGESTIONE NASALE

DUE AZIONI CONTRO L'INFLUENZA:
combatte la FEBBRE
DECONGESTIONA rapidamente e con effetto prolungato

IN ACQUA CALDA O FREDDA

E DOPO L'INFLUENZA SEI SENZA CORRENTE? PRENDI LA SCOSSA!

PROVALO IN ACQUA CALDA

SUSTENIUM PLUS

ENERGIA

1° SOSTENIMENTO

ACQUARIO AL TOP DELLA FORTUNA

IL GIORNO BRANNO

Buon giorno, Acquario! Dall'Epifania le stelle cantano il vostro amore e il vostro successo, che si rinnova giorno per giorno, oggi i transiti felici raggiungono il top. Luna fortunata in Gemelli, segno dell'amore - anticipa la festa di domani. Oggi stesso avete l'occasione di trovare e di vivere una nuova passione, grazie all'eccezionale, irripetibile, aspetto di Marte e Urano, congiunti in Ariete. Tutto può succedere. Auguri.

© RIPRODUZIONE RISERVATA
L'oroscopo a pag. 30

* € 1,20 in Umbria e Basilicata. Tandem con altri quotidiani (non acquistabili separatamente) nelle province di Lucca, Brindisi e Taranto. Il Messaggero • Nuovo Quotidiano di Puglia € 1,20, la domenica con Tuttomercato € 1,40. In Abruzzo, Il Messaggero • Corriere dello Sport Stadio € 1,20. Nel Molise, Il Messaggero • Quotidiano del Molise € 1,40. Nelle province di Bari e Foggia, Il Messaggero • Corriere dello Sport Stadio € 1,50.

1.963.000 lettori (Audipress 2018/II)



IL PICCOLO GRANDE LIBRO DEI NONNI



IN EDICOLA A € 6,90 IN PIÙ

il Resto del Carlino

Fondato nel 1885

MERCOLEDÌ 13 febbraio 2019 | € 1,50 | Anno 134 - Numero 37 | Anno 20 - Numero 43 | www.ilrestodelcarlino.it

IMOLA-BOLOGNA

SPADA
ROMA

SALDI -70%

OFFERTA VALIDA DAL 5/01 AL 15/03

IMOLA, MORIRONO IN DUE
Valanga, sei guide verso il processo



SERVIZIO ■ In Cronaca di Imola

UN AEREO PRIVATO
Atterraggio d'emergenza, paura e disagi al Marconi

Servizi ■ In Cronaca

SPADA
ROMA

SALDI -70%

OFFERTA VALIDA DAL 5/01 AL 15/03

IL COMMENTO

di ENRICO CISNETTO

NEL TUNNEL DELLE BUGIE

LE CONCLUSIONI della commissione "super partes" sull'analisi costi/benefici della Tav sono faziose per quel che contengono - una bocciatura preventiva abilmente camuffata con considerazioni tecniche e grafici - e pericolose per quel che comportano, cioè la delegittimazione delle istituzioni, visto che a commissariare è stato il Ministero delle Infrastrutture.

[Segue a pagina 2]

IL COMMENTO

di CLAUDIO MARTELLI

LA RISPOSTA SBAGLIATA

IMMAGINARE che i risultati delle elezioni regionali abruzzesi anticipino quelli delle prossime europee sarebbe decisamente azzardato. Troppe sono le differenze. Alle europee i partiti si misurano nella loro individualità e l'unico correttivo al principio proporzionale è lo sbarramento per chi non ottiene almeno il 4 per cento dei voti. Viceversa lo scrutinio regionale premia le coalizioni.

■ A pagina 6

Un elettore M5s su tre: non li voto più

Sondaggio Il 30% si sente tradito, per il 40 un errore il patto con la Lega | NOTO ■ A pag. 7



LA RELAZIONE

Tav bocciata
Uno degli esperti si dissocia

BONZI e FARRUGGIA ■ Alle p. 2 e 3

L'ITALIA E I PARTNER



Il Colle ricuce con Macron
Conte, lite Ue

COLOMBO ■ A pagina 6

EMENDAMENTI A RAFFICA

Reddito al Sud,
paletti della Lega
Grillini furiosi

MARIN e MARMO ■ A pagina 5

Giù dal sesto piano, era stata stuprata

Il giallo Ragazza australiana morta a Roma. La procura: «Istigata al suicidio» | PROSPERETTI ■ A p. 10

menghi

Loreto (AN)
www.menghishoes.com



OBBLIGAZIONI JUVE



Ronaldo diventa un bond

COMELLI ■ A pagina 23

COPPIA RIUNITA



Casa Virzi, l'amore ritrovato

DEGLI ANTONI ■ A pagina 9

SPADA
ROMA

SALDI -70%

FIRENZE
Via Por Santa Maria 51/53
SHOP ONLINE spadaroma.com

OFFERTA VALIDA DAL 5/01 AL 15/03



AUTOURTITI S.R.L.

 Volkswagen
 Via Amba Alagi 1-35r
 tel. 010-267322

MERCOLEDÌ 13 FEBBRAIO 2019

IL SECOLO XIX

ORARIO CONTINUATO
 SERVICE
 h7,30 / h9,00
 VENDITA
 h9,30 / h19,00
 www.autourtiti.it

QUOTIDIANO FONDATA NEL 1886 - EDIZIONE GENOVA

1,50C. In omaggio "Milano Finanza" in Liguria. 12,90C la ristampa del volume "Coppi per sempre-volume 2" in Liguria. 7,90C il volume "I viaggi di Gulliver" in Liguria. 1,50C in tutte le altre zone - Anno CXXXIII - NUMERO 37, COMMA 20/B. Spedizione abb. post. - gr. 50 GNN

RINFORZI, STADIO E BILANCIO SANO COSÌ IL GENOA RICOMINCIA DA TRE

ARRICHELLO E SCHIAPPAPIETRA / PAGINE 36 E 37



DOMANI CON IL SECOLO XIX Vivere il benessere, Live ti offre le ricette

IL NUOVO MENSILE ARRIVA IN EDICOLA

INDICE

primo piano	pagina 2
cronache	pagina 9
economia & marittimo	pagina 12
genova	pagina 16
Cinema/Tv	pagina 30/31
xte	pagina 32
sport	pagina 35

ALL'EUROPARLAMENTO

«Burattino», Strasburgo processa Conte «Offesa l'Italia»

«No, non è vero che mi hanno trattato come Berlusconi». Giuseppe Conte corre fuori dall'aula che per due ore è stata il teatro della sua gogna. È ancora frastornato dall'eco delle urla, amareggiato e indignato. La sensazione di déjà-vu è immediata: era il 2003, Silvio Berlusconi diede del kapò al socialista tedesco Martin Schulz. Questa volta l'aria è ancora peggiore, l'opposizione è più estesa. È un crescendo che ha il suo apice quando Guy Verhofstadt, il belga leader dei liberali (Alde) lo definisce un «burattino». La replica del premier è amara: «Così hanno pensato di offendere il sottoscritto, ma hanno offeso l'intero popolo che rappresento».

L'INVIATO LOMBARDO E UN COMMENTO
DI GIAMPIERO MASSOLO / PAGINE 6 E 7

IL MONDO PRODUTTIVO LIGURE: «RISCHIAMO L'ISOLAMENTO, SBLOCCARE LA GRONDA»

Bocciatura per la Tav La Lega avverte M5S: accordo o referendum

Guerra di cifre, uno dei commissari non firma. Rixi: folle fermare l'opera

La commissione costi-benefici boccia la Tav Torino-Lione ma è guerra di cifre, con uno dei membri che non firma la relazione. Immediato il confronto in maggioranza. Il viceministro alle Infrastrutture Rixi (Lega): «Necessaria una sintesi, sarebbe folle fermare adesso l'opera. Oppure referendum».

BARDINI, DE FAZIO, DELL'AMICO, DI MATTEO, LA
MATTINA, LOMBARDO, LILLO, ROSSI, TROPEANO
E UN'ANALISI DI MARIO DEAGLIO / PAGINE 2-5

LA BATTAGLIA AL TAR

Matteo Indice e Emanuele Rossi

Il governo: sul ponte Autostrade reticente

Contrattacco del governo al Tar dopo il ricorso di Autostrade, esclusa dalla ricostruzione. La concessionaria è definita «reticente».

L'ARTICOLO / PAGINA 11



BANCA VERSO L'AGGREGAZIONE

Il futuro di Carige: dall'estero due manifestazioni di interesse

Mentre si avvicina la data prevista per la presentazione del piano industriale, iniziano ad arrivare le prime manifestazioni di interesse per il dossier Carige. Ai commissari della banca, secondo alcune fonti, sarebbero giunte due richieste di informazioni, entrambe straniere. I nomi ancora non si conoscono, ma sembra improbabile che si tratti dei gruppi bancari di cui si era già parlato in passato, Crédit Agricole e Bnp Paribas. Più probabile che dietro alle proposte ci siano fondi di investimento. Intanto si avvia a conclusione alla Camera l'esame del decreto Carige. Oggi previste le dichiarazioni dei gruppi e la votazione finale. Poi il provvedimento passerà al Senato.

G. FERRARI / PAGINA 12

IL RETROSCENA

Francesco Bei e Ugo Magri

Macron a Mattarella, telefonata di pace: «Caro Presidente, lavoriamo insieme»

Alla fine è stato Mattarella a caricarsi l'onere di ricucire con la Francia. Lo staccollo è stato superato grazie a una telefonata al nostro presidente partita da Emmanuel Macron. Un gesto significativo, che da parte francese equivale al riconoscimento di Mattarella come interlocutore privilegiato, visti i rapporti tesi con il governo. La stessa valutazione che viene fatta a Berlino e Washington. La notizia si era sparsa già nel pomeriggio, ma solo a sera è arrivata la conferma attraverso una nota dell'Eliseo che riafferma «l'importanza per entrambi i Paesi della relazione franco-italiana», e magnifica i «legami storici, economici, culturali e umani eccezionali».

L'ARTICOLO / PAGINA 7



L'olio italiano finirà in primavera. Ma non per la Liguria

Un olivicoltore nell'Imperiese (foto Perotto), dove il raccolto è stato ottimo. ARNALDI E UN'ANALISI DI CARLO PETRINI / PAGINA 10



TANGO E PALLONE AI TEMPI DELLA DITTATURA CON NERI MARCORÈ

GRASSI / PAGINA 35

IL «SIMON BOCCANEGRA» DI VERDI

Il sindaco Bucci: la lezione del doge per la mia Genova che vuole coesione

Il sindaco Marco Bucci parla della prima del «Simon Boccanegra» di Verdi come di un evento per Genova.

PLEBE / PAGINA 34

SpazioGenova
 LA CITTÀ DELL'AUTO

Nuove Occasioni
USATO E KM ZERO
DI TUTTE LE MARCHE
 PONTE CARREGA 30 R - TEL. 010 3704105

BUONGIORNO

La libertà di stampa in Italia è a rischio: lo dice il Consiglio d'Europa che però, avverte subito, non fa riferimento ai contributi pubblici. Quelli, in effetti, sono stati in gran parte aboliti dai governi precedenti, quando era tutto a posto, un canto di violino: il governo presente sta soltanto ultimando l'opera (sarò un temerario, ma non capisco perché una democrazia finanzia, per esempio, gli allevamenti intensivi di maiali e non i nostri piccoli allevamenti di scrofe, come già teneramente siamo stati definiti. Ma vabbè). La libertà di stampa è a rischio perché i giornalisti sono minacciati di qua e di là dalla politica e in particolare, sottolinea il Consiglio d'Europa, dai due vicepremier con la loro brutale retorica social. Oddio, siamo messi male ma non al punto da sentirci minacciati da quella coppia di

Libertinaggio di stampa

MATTIA FELTRI

simpatichi puponi, e infatti a leggere i giornali, e i giornalisti in scorribanda sul web, è tutto un autocertificarsi con la schiena dritta, è un pullulare di giornalisti scomodi, ognuno scrive quel che gli passa per la testa, libero di sostenere o no il governo, o solo la parte verde o la parte gialla, libero di stare all'opposizione ma solo con la parte blu, o la rossa o la rosina, o stare un po' di qua e di là, in effetti tutti fuori dal coro, ognuno libero di andare in tv a proclamarsi nemico dei poteri forti, libero di scrivere libri contro per le più solide case editrici, libero di raccontare su varie testate come fu messo a tacere, libero di suonare e di suonarsele, di avere un'idea o cambiarla o prenderla in leasing, tutti meravigliosamente liberi di dirsi minacciati, e dichiararsi sempre liberi.

poke. AND BOWL
 (BROADSIDE)
 il primo hawaiano a Genova.
 Via XII Ottobre 130 R | 010.06.99.980
 p o k e . a n d b o w l . i t

€ 2,50* in Italia — Mercoledì 13 Febbraio 2019 — Anno 155°, Numero 43 — www.ilssole24ore.com

*solo per gli acquirenti edicola e fino ad esaurimento copie in vendita abbinate all'Espresso con i titoli del Sole 24 Ore / Reddito di Cittadinanza (Il Sole 24 Ore + Reddito di Cittadinanza € 6,00)

Poster Italiani SpA, in A.P. - D.L. 30/03/2003 art. 1, 4/b - 2009, art. 1, c. 1, DCM Milano



Il Sole 24 ORE

Fondato nel 1865
Quotidiano
Politico Economico Finanziario Normativo



Da oggi con Il Sole

La guida facile con tutte le regole per ottenere il reddito di cittadinanza

Dal requisiti anagrafici a quelli reddituali e patrimoniali, dagli importi alle modalità per spendere i soldi caricati sulla carta prepagata: il nuovo strumento spiegato passo passo con articoli, schede ed esempi. Il fascicolo resterà in edicola - a richiesta del lettore - con il Sole 24 Ore per 15 giorni. A 0,50 euro più il prezzo del quotidiano



FTSE MIB 19905,28 +1,12% | SPREAD BUND 10Y 272,00 -4,90 | €/S 1,1296 -0,11% | BRENT DTD 62,86 +2,08% | Indici&Numeri → PAGINE 30-33

Quota 100: le Pmi pagano un miliardo in più di Tfr

PREVIDENZA

L'effetto finanziario sul 2019 per l'uscita di 66mila addetti da imprese medio-piccole

Disparità con il datore di lavoro pubblico per il quale sono previsti prestiti e rinvii

Alle imprese Quota 100 potrebbe costare quest'anno un miliardo in più per le liquidazioni del Trattamento di fine rapporto (Tfr). Si tratta di un effetto finora non considerato. È la stima del miliardo e mezzo prudenziale, visto che si riferisce alla liquidazione del Tfr maturato solo negli ultimi 11 anni. La questione emerge dalla Relazione

tecnica (Rt) del decreto secondo cui dei 102mila lavoratori dipendenti del settore privato che quest'anno potrebbero pensionarsi con Quota 100 con l'anticipo a requisiti non più adeguati alla speranza di vita, 36mila sono a contratto in aziende con più di 50 addetti. La loro uscita determinerebbe nel 2019 pagamenti per 915 milioni di Tfr (al lordo del Fisco) da parte del Fondo di Tesoreria Inps. Gli altri 66mila lavoratori sono invece alle dipendenze di aziende minori. Al netto di coloro che hanno scelto di girare il Tfr maturando una forma di previdenza complementare e considerando un Tfr medio uguale a quello dei loro colleghi delle imprese più grandi, vale a dire 8mila euro nel 2019, il risultato è un monte liquidazioni attorno al miliardo.

Colombo e Rogari — pagina 5

RADDOPPIO TERMINI DI ACCERTAMENTO

Il Fisco taglia il contenzioso Irap

Ambrosi, Iorio, Mobil, Parente — a pag. 23

Reddito di cittadinanza, la Lega va all'attacco

DECRETONI

Raffica di emendamenti Dialogo Di Malo-Regioni sui navigatori: intesa difficile

Assalto al Decretone in Parlamento. Lega e M5S firmano meno di un centinaio delle quasi 1.600 proposte di modifica ma attraverso gli emendamenti i due alleati riscrivono capitoli interi del reddito e di Quota 100. È il partito di Matteo Salvini a intenzionarsi la battaglia per fissare paletti più se-

veri contro l'accesso degli stranieri al nuovo beneficio e a chiedere che gli incentivi per le assunzioni non si possano sommare agli sgravi delle imprese del Sud per gli under 35 (scatenando le ire della ministra Sgabarza Leza). Intanto sono giorni decisivi per cercare una (difficile) intesa tra governo e regioni sul navigatore, i 6mila "coach" che l'esecutivo è intenzionato ad assumere, attraverso Anpal Servizi, con contratto di collaborazione, per aiutare i percettori di reddito di cittadinanza a reinserirsi nel mercato del lavoro.

— Servizi a pagina 5

GRANDI OPERE



Il tunnel sotto le Alpi. Il cantiere della Tav a Chiomonte: secondo l'analisi tecnica pubblicata ieri dal M5S i costi superano di 7-8 miliardi i benefici

Tav, sconto sui costi superiori ai benefici. Le imprese: così perdiamo 50mila posti

ALTA VELOCITÀ

Il M5S: lo stop è l'unica via Toninelli: numeri impietosi. Un commissario non firma

I costi della Tav Torino-Lione superano i benefici. È la conclusione della commissione nominata dal ministero dei Trasporti. Il M5S ribadisce: «Lo stop è l'unica via». Toninelli: «Numeri impietosi, deciderà il governo» ma la Lega auspica una sintesi. Il commissario straordinario Foletta parla di analisi-truffa. Per le imprese torinesi, i numeri sono il risultato di un lancio di dadi. Non ha firmato uno dei 6 commissari, che si è dimesso per non partecipare alla stesura del testo. Il presidente di Confindustria Bocca: «La Tav è una grande occasione per dare lavoro a 50mila persone».

600

Numero di opere bloccate in Italia secondo l'Ance; il valore è di 36 miliardi

Appalti Risposta alla Ue: niente decreto, solo Ddl delega

Giorgio Santilli — a pagina 2

INCHIESTA. L'ITALIA BLOCCATA

Campogalliano-Sassuolo: lo stop arriva a sorpresa

di Ilaria Vesentini

Il ministero delle Infrastrutture blocca anche l'avvio dei cantieri della bretella autostradale Campogalliano-Sassuolo per cui erano state consegnate le progettazioni esecutive dei lotti 1, 2 e 3 lo scorso novembre e quella definitiva della variante di Rubiera a dicembre. A ordinare l'analisi costi-benefici e a bloccare la procedura è stata la struttura tecnica di missione del ministero delle Infrastrutture, su

Indicazione del sottosegretario pentastellato Dell'Orco. Per l'ennesima volta, quindi, il ministero guidato da Danilo Toninelli decide di fermare le macchine di un'opera che stava per aprire i cantieri (la previsione era per aprile) dopo un lunghissimo periodo (7 anni) di iter procedurale e progettuale. La concessionaria dell'opera, la Autocri (gruppo Pizzarotti), ha appreso la notizia «con sorpresa».



PANORAMA

EUROPARLAMENTO

Conte sotto accusa. Dura la replica: «Offese all'Italia»

Un attacco politico con venature personali. È quanto è andato ieri in scena all'Europarlamento di Strasburgo dove il premier Conte è stato tacciato di essere un burattino nelle mani di Salvini e Di Maio, come ha detto il leader del Liberald, Verhofstadt. Dura la replica di Conte: «Non sono un burattino, lo è invece chi risponde alle lobby. Non offendete me, ma il popolo italiano che rappresento».

— a pagina 8

CONGIUNTURA

La Lombardia perde slancio Bonometti: «Agire subito»

La locomotiva lombarda viaggia ancora a una velocità superiore rispetto alla media nazionale ma, trimestre dopo trimestre, perde slancio. Lo rilevano i dati di Unioncamere Lombardia, il presidente di Confindustria Lombarda, Bonometti: «Agire subito prima che sia troppo tardi».

— a pagina 13

IL RUOLO DEL PARLAMENTO

LA CONSULTA E GLI «AVVISI» SU FIDUCIA E BILANCIO

di Valerio Onida — a pagina 30

SARDEGNA

Guerra del latte. Le imprese chiedono rispetto legalità

Il ministro degli Interni Salvini ha incontrato ieri gli allevatori sardi. Le imprese di settore dell'isola sollecitano intanto misure a tutela della sicurezza e della legalità, dopo i numerosi picchetti, blocchi stradali e attacchi ai Tir che trasportano prodotti alimentari.

— a pagina 10

INFRASTRUTTURE

Edi chiama Atlanta per l'aeroporto di Tolosa

Grandi manovre sugli scali aeroportuali francesi. Se da una parte la privatizzazione dell'aeroporto di Parigi sembra congelata, è entrata nel vivo la vendita dello scalo di Tolosa. Per questo Edil ha chiamato Atlanta: i francesi vorrebbero replicare «il modello Nizza».

— a pagina 17

VIVINDUO
FEBBRE E CONGESTIONE NASALE

DUE AZIONI CONTRO L'INFLUENZA:
combatte la FEBBRE e DECONGESTIONA rapidamente e con effetto prolungato

IN ACQUA CALDA O FREDDA

E DOPO L'INFLUENZA SEI SENZA CORRENTE? PRENDI LA SCOSSA!

PROVALO IN ACQUA CALDA

SUSTENIUM PLUS

ENERGIA

1° IN FARMACIA

«Mps, rotta invertita. Decisive le fusioni»

INTERVISTA

MARCO MORELLI



«I dati di bilancio dimostrano che Mps ha invertito la rotta verso una crescita sostenibile». Marco Morelli, ad della banca senese, traccia i prossimi passi: «Nel settore bancario, in particolare per gli istituti di dimensioni simili a Mps, il tema delle aggregazioni diventa decisivo».

Alessandro Graziani — a pagina 15

BANCHE TEDESCHE/COME EVITARE IL BAIL IN

Nord.Lb, il salvataggio pubblico a caccia del via libera di Bruxelles

Isabella Bufacchi — a pag. 15

lavoro

LA GESTIONE DEL CAPITALE UMANO



Alternanza scuola-lavoro: poche 150 ore in azienda

Poglietti e Tucci — a pag. 28



IL TEMPO

CAPSULE GOURMET **ristora**

QUOTIDIANO INDIPENDENTE

Mercoledì 13 febbraio 2019 € 1,20

S. Maura
Anno LXXV - Numero 43

Direzione, Redazione, Amministrazione 00187 Roma, piazza Colonna 366, tel 06/675.881 * Abbonamenti a Viterbo e prov.: Il Tempo + Corriere di Viterbo €1,20
a Rieti e prov.: Il Tempo + Corriere di Rieti €1,20 - A Latina e prov.: Il Tempo + Latina Oggi €1,50
a Frosinone e prov.: Il Tempo + Ciociaria Oggi €1,50 - a Terni e prov.: Il Tempo + Corriere dell'Umbria €1,20

www.iltempo.it
e-mail: direzione@iltempo.it

Salvini prova la rivoluzione fiscale

Nella chat dei fedelissimi, ribattezzata «tavolo economia», Irpef al 15% fino a 100mila euro Bozza nel Def, novità nel 2020. Saltano 80 euro e scatta l'Iva, ma tutti deterranno le spese **I grillini bloccano la Tav. E parte la rappresaglia leghista sul Reddito**

IL TEMPO di Oshò



"Trovateme 'n artro che porta tutta quee piscelle in parlamento"

«Italiani via di testa, Sanremo boiata»
Silvio torna in tv ed è subito show

Bortolaso → a pagina 7

■ La Lega, dopo il botto elettorale in Abruzzo, prepara la rivoluzione fiscale. In una chat riservata, intitolata «Tavolo dell'economia» le prime ipotesi di lavoro: via il bonus Renzi e prima aliquota Irpef più bassa insieme all'aumento dell'Iva compensato però da detrazioni di scontrini e fatture anche per i contribuenti privati per pagare meno tasse.
Caleri → alle pagine 4 e 5

A gennaio la clamorosa denuncia
Un tassista stuprò la ragazzina volata giù dal sesto piano

Di Corrado → a pagina 16

La protesta per il prezzo del latte
Capitale invasa dai pastori «Noi alla fame, ora sussidi»



Ottaviani → a pagina 10

La deriva dell'Enciclopedia
Trash e neologismi vip Andata pure la Treccani

Buzzelli → a pagina 13

Lo Studio Piazzolla è uno studio commercialista di recente costituzione. E' una struttura nuova e giovane, che sta gettando le basi per poter diffondere ed affermare la propria competenza nella realtà metropolitana di Roma, ricca di imprenditorialità, efficienza, dinamicità e con ottime prospettive di crescita.

STUDIO
PIAZZOLLA

Tel/Fax 06-50694165
Tel/Fax 06-45359485

Cell. 3738141677

rosario.piazzolla.ry@gmail.com

LE NOSTRE ATTIVITÀ
Consulenza aziendale
Consulenza contrattuale
Operazioni societarie
Prestazioni contabili e bilanci
Amministrazione
e liquidazione di aziende
Perizie e valutazioni

Studio Piazzolla
Via Guido Fubini, 23
00134 Roma

Il baby-fenomeno fa volare i giallorossi pure in Champions: 2-1 al Porto
Sempre più Zaniolo. E la Roma va



■ La Roma archivia l'andata degli ottavi di Champions regolando il Porto 2-1. Brilla ancora la stella di Nicolò Zaniolo: il 19enne talento giallorosso mette a segno una doppietta che consente alla Roma di portare a casa la vittoria nonostante il gol nel finale di Adrian Lopez per i lusitani.

Austini, Carmellini e Menghi
→ alle pagine 26 e 27

DOPO L'INFLUENZA SEI SENZA CORRENTE? PRENDI LA SCOSSA!

PROVALO IN ACQUA CALDA

SUSTENIUM PLUS

ENERGIA

1 YEAR WARRANTY

*Fonte: ANS - Vendita a sistema integrativo: SUSTENIUM PLUS, senza trattamento antibiotico. Gli integratori alimentari non vanno usati come sostituti di una dieta sana, equilibrata e di una stile di vita sano.

Mercoledì 13 Febbraio 2019
Nuova serie - Anno 28 - Numero 37 - Spedizione in A.P. art. 1 c.1 L. 46/04, DCB Milano
* Offerta esclusiva con Marketing Oggi (ItaliaOggi) € 2,00 + Marketing Oggi € 0,80

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



IN EDICOLA

La riforma del fallimento

408 pagine

CON

Per uscire dalla stagnazione bisognerebbe far ripartire i cantieri. Il governo invece li chiude

Lettieri e Raimondi a pag. 11

www.italiaoggi.it

Italia Oggi

QUOTIDIANO ECONOMICO, GIURIDICO E POLITICO

IN EDICOLA

La pace fiscale

CON

IL FISCO DI SALVINI

Abolizione degli studi di settore (Isa), prima aliquota Irpef al 20% e IrpefresPlus

Bartelli a pag. 31

SE WWW.ITALIAOGGI.IT

Riscossione tributi locali - Il documento del ministero dell'Interno sul tax gap

Cassazione - La sentenza sull'amministratore di diritto senza smart card

Interpelli - Le risposte

IO ONLINE

Multe, il 65% non viene riscosso

I comuni riescono a incassare solo un terzo delle contravvenzioni. Migliore la situazione per Imu, Tasi e Tassa rifiuti, dove l'evasione è soprattutto al Sud

I comuni italiani riescono a riscuotere in media poco più di un terzo delle multe stradali. È uno dei dati più eclatanti contenuti nel rapporto "Tributi locali e tax gap" curato dall'Osservatorio sulla finanza e contabilità degli enti locali e pubblicato ieri sul sito del ministero dell'Interno. Le cose vanno meglio sul fronte delle entrate tributarie (Imu, Tasi e tassa rifiuti), dove però il Centrosud fatica a tenere il passo.

CLAUDIO PETRUCCIOLI

Pd, non bastano i voti, ci vuole un leader che li mobiliti

Ricciardi a pag. 7

Rivolta dei forzisti veneti contro la Lega di Salvini che si prende tutto



Il voto in Abruzzo ha creato anche problemi nel centrodestra. Nel Veneto, la Regione-simbolo del Carroccio, gli esponenti di Forza Italia temono di essere fagocitati dalla Lega. Davide Bendinelli, deputato e coordinatore di Forza Italia nel Veneto: «Questo governo rema contro il Veneto, si bloccano le opere, a cominciare dalla Tav, si complica la vita alle imprese, si rallenta l'autonomia. Basta nascondersi dietro la foglia di fico dei Setelle, non prendiamoci in giro, i provvedimenti a Roma passano perché li vota la Lega». Non solo. Fi è rimasta fuori dalle ultime infornate di governatori ma rischia un sostanziale ridimensionamento alle prossime europee.

Valentini a pag. 5

DIRITTO & ROVESCIO

Sergio Segio era un terrorista sfrontato, giuliano e crudele. Capo della colonna milanese di Prima linea, guidò, il 29 gennaio 1979, l'agguato nel corso del quale venne assassinato il giudice Emilio Alessandrini. A capo del commando c'era anche Claudio Donat Cattin, figlio di Carlo, che era un potentissimo ministro della sinistra dc. Il magistrato milanese, ucciso come un capretto, aveva appena accompagnato il figlio all'uscita di via Colletta e stava recandosi, senza scorta, al Tribunale di Milano. Segio disse che lo aveva ucciso anche se sapeva che era una magistrato democratico, «ma questo non significa che fosse un magistrato». Segio poi se la cavò con soli 9 anni di carcere. Il figlio di Alessandrini, quando Segio fu messo in semilibertà, disse: «Non mi oppongo, credo nel recupero. Vorrei solo che tenesse un basso profilo». Da allora Segio gira come una troia frenetica fra talk show, convegni, giornali. Continua a fare l'estibizionista. Sappiate solo che siano in tanti a consentirgli di farlo.

TARIFFE

Iscritti agli ordini penalizzati dagli Isa (indicatori di anomalia)

Borgi a pag. 33

SEDE A PARMA

All'Autorità alimentare 63 milioni Ue in più all'anno

Di Mambro a pag. 21

AEREO, TRENO E AUTO

Airbnb ora offre anche i mezzi di trasporto

Olivieri a pag. 12

PIÙ SOCIAL ED EVENTI

Debutta oggi in edicola il restyling di Vanity Fair

Capinani a pag. 17

CRISI EDITORIA

Chiude il quotidiano La Città di Salerno

a pag. 17

BARILLA

Pan di Stelle, la crema al cacao va a ruba sugli scaffali

a pag. 15

www.profima.it



FONDI PERDUTI E AGEVOLATI PER I TUOI INVESTIMENTI

Azienda certificata ISO 9001

Numero Verde **800 180616**

info@profima.it
profima@pec.it

PROFIMASRL

Con quote di capitale di 200.000 € e 5.000 in più con quote di valore nominale inferiore a 5.000 in più. Con quote di capitale di 200.000 € e 5.000 in più con quote di valore nominale superiore a 5.000 in più.

1.963.000 lettori (dati Auditpress 2018/II)



IL PICCOLO GRANDE LIBRO DEI NONNI



IN EDICOLA A € 6,90 IN PIÙ

Fondato nel 1859

LA NAZIONE

MERCOLEDÌ 13 FEBBRAIO 2019 | € 1,50 (€ 1,30 in abbinamento obbligatorio con Il Telegrafo) | Anno 161 - Numero 43 | QN Anno 20 - Numero 43 | www.lanazione.it

SPADA
ROMA

SALDI -70% FINO AL %

OFFERTA VALIDA DAL 5/01 AL 15/03

DUE AMICI SPEZZINI SI SONO IMMERSI SABATO SCORSO
Dramma ai Caraibi
Sub dispersi nella laguna



MARCELLO ■ A pagina 21

SPADA
ROMA

SALDI -70% FINO AL %

OFFERTA VALIDA DAL 5/01 AL 15/03

IL COMMENTO

di ENRICO CISNETTO

NEL TUNNEL DELLE BUGIE

LE CONCLUSIONI della commissione "super partes" sull'analisi costi/benefici della Tav sono faziose per quel che contengono - una bocciatura preventiva abilmente camuffata con considerazioni tecniche e grafici - e pericolose per quel che comportano, cioè la delegittimazione delle istituzioni, visto che a commissariarla è stato il Ministero delle Infrastrutture.

[Segue a pagina 2]

IL COMMENTO

di CLAUDIO MARTELLI

LA RISPOSTA SBAGLIATA

IMMAGINARE che i risultati delle elezioni regionali abruzzesi anticipino quelli delle prossime europee sarebbe decisamente azzardato. Troppe sono le differenze. Alle europee i partiti si misurano nella loro individualità e l'unico correttivo al principio proporzionale è lo sbarramento per chi non ottiene almeno il 4 per cento dei voti. Viceversa lo scrutinio regionale premia le coalizioni.

■ A pagina 6

Un elettore M5s su tre: non li voto più

Sondaggio Il 30% si sente tradito, per il 40 un errore il patto con la Lega | NOTO ■ A pag. 7



LA RELAZIONE

Tav bocciata
Uno degli esperti si dissocia

BONZI e FARRUGGIA ■ Alle p. 2 e 3

L'ITALIA E I PARTNER



Il Colle ricuce con Macron Conte, lite Ue

COLOMBO ■ A pagina 6

EMENDAMENTI A RAFFICA

Reddito al Sud, paletti della Lega Grillini furiosi

MARIN e MARMO ■ A pagina 5

Giù dal sesto piano, era stata stuprata

Il giallo Ragazza australiana morta a Roma. La procura: «Istigata al suicidio» | PROSPERETTI ■ A p. 10

menghi

Loreto (AN)
www.menghishoes.com

OBBLIGAZIONI JUVE



Ronaldo diventa un bond

COMELLI ■ A pagina 23

COPPIA RIUNITA



Casa Virzi, l'amore ritrovato

DEGLI ANTONI ■ A pagina 9

SPADA
ROMA

SALDI -70% FINO AL %

FIRENZE
Via Por Santa Maria 51/53
SHOP ONLINE spadaroma.com

OFFERTA VALIDA DAL 5/01 AL 15/03

la Repubblica

Fondatore Eugenio Scalfari

LIVE

Domani in edicola con Repubblica

Arriva Live, il mensile che ci aiuta a stare meglio. Grazie alla scienza

GIULIA MASOERO REGIS, pagina 20

Il Parlamento Ue processa Conte "Sei un burattino". "Voi lobbisti"

Il premier contestato a Strasburgo. Asse Francia-Germania-Spagna per le nomine europee

L'analisi

UN PAESE RIMASTO SOLO

Andrea Bonanni

Il naufragio europeo dell'Italia grillo-leghista è andato in scena ieri nel semideserto Parlamento di Strasburgo. Lo "Schettino" della situazione è stato il premier Giuseppe Conte. Solo che lui ha cercato di abbandonare la nave ancor prima che si sfiasse con un discorso finto-europeista che non ha ingannato nessuno.

pagina 26

«Lei è il burattino di Salvini e Di Maio». Dura contestazione a Giuseppe Conte ieri al Parlamento di Strasburgo. Accuse da esponenti di tutti i partiti europei al governo di Roma su immigrazione, recessione e scontro con Parigi. «Così si offende il popolo italiano», ha replicato il premier. E si profila un asse Francia-Germania-Spagna per pesare sulle scelte future di Bruxelles.

CIRIACO, D'ARGENIO, GINORI, OPPESSO e VITALE, pagine 2 e 3

Il personaggio

Il black-out di Di Maio e le distanze da Casaleggio

STEFANO CAPPELLINI pagina 4

Il caso Bruxelles offre una proroga

Stop alla Tav, rivolta del Nord E la Lega: sì al referendum



CARMELO LOPAPA, pagine 6 e 7

Il caso

LE OMBRE DEL RAPPORTO

Paolo Criseri

Nelle 79 pagine dello studio sulla Tav, i costi sono alti e i benefici scarsi perché non si pesa la riduzione delle merci sul tir.

pagina 7

Il commento

RITORNO AL PASSATO

Sergio Rizzo

Per un partito che si dice ambientalista come il M5s la vicenda della Torino-Lione è uno scottante controsenso.

pagina 27

Il verdetto a New York



El Chapo Guzman al momento dell'arresto 5 anni fa

KONALDO SCHENNI / AFP

El Chapo dieci volte colpevole Passerà la vita in un carcere Usa

FEDERICO RAMPINI, pagina 10



MERCOLEDÌ

13
02
19

ANNO 44

N° 37

In Italia €1,50



Roma



Min 3°C

Max 13°C

Milano



Min -1°C

Max 10°C

LE IDEE

RLab

Oltre i limiti con coraggio e tecnologia



Oggi l'inserito di otto pagine

La sfida alla disabilità passa anche attraverso le soluzioni hi-tech che consentono una esistenza normale, dalle faccende quotidiane alla pratica sportiva

GIULIANO ALUFFI, all'interno

MONTALBANO BUONISTA BATTE SALVINI

Francesco Merlo

Arriva Montalbano e si scopre che in Italia l'élite buonista è popolo, undici milioni di popolo (radical chic?) incollato davanti alla tv per vedere le braccia di Zingaretti aprirsi grandissime sull'amatissimo mare di Vigata che accoglie gli immigrati come persone da salvare e non come ostaggi da sequestrare. Il commissario, per vocazione civile, si getta pure in acqua per recuperare il corpo adolescente di un disgraziato maghrebino. Gli bastano pochi e decisi gesti per togliersi la camicia bianca, l'indumento con l'aria di niente che veste tutti gli italiani e dunque anche Montalbano, il quale mai si traveste con le divise paramilitari del ministro Salvini che del poliziotto fa solo la caricatura incanaglita.

pagina 26

Intervista a



Claudio Giovannesi "La mia Paranza dei bambini fragili di camorra"

Il regista a Berlino racconta come è nato il film tratto dal libro di Saviano: "L'innocenza perduta dei ragazzi al centro della storia"

ARIANNA FINOS, pagina 32

ORO ROSSO
FASSONE
STORIA
CONSORZIO DI TUTELA
TENERA
TRACCIABILITÀ
CARNE

MACELLERIE D'ECCELLENZA
TRADIZIONE
MAGRA
ALBERGHI
AGRICOLTURA
ITALIANA
CERTIFICATA
CONDIZIONE FAMILIARE
RAZZA PIEMONTESE

Coalvi

Prezzi di vendita all'estero:
Austria, Germania € 2,20 - Belgio, Francia, Italia, Canada, Lussemburgo, Monaco F., Grecia, Malta, Olanda, Slovenia € 2,30 - Croazia € 1,90 - Spagna, Unita GBP 2,20 - Svizzera CHF 3,10



La lezione di Orwell Con "1984" ha anticipato la società digitale

Cinema "La paranza dei bambini" conquista il pubblico di Berlino



Campioni Chiellini e Tortu "Uniti da impegno e umiltà"



LA STAMPA



MERCOLEDÌ 13 FEBBRAIO 2019

QUOTIDIANO FONDATA NEL 1867

1,50 C // ANNO 153 // N. 43 // IN ITALIA (PREZZI PROMOZIONALI ED ESTERO IN ULTIMA) // SPEDIZIONE ABB. POSTALE // D.L. 353/03 (CONV. IN L. 27/02/04) // ART. 1 COMMA 1, DGB - TO // www.lastampa.it

PROCESSO NELL'AULA DI STRASBURGO. IL PREMIER: OFFENDETE L'ITALIA. POI LO SFOGO: IO PARAFULMINE DEI MIEI VICE

L'Europa umilia Conte: burattino

Scontro nell'esecutivo sulla Tav. Di Maio: tradito da Salvini. Rixi (Lega): follia fermare l'opera ora

CON LE ALLEANZE INDEBOLITE

DIPLOMAZIA TUTTA IN SALITA

GIAMPIERO MASOLO

È significativa l'attenzione con la quale sono stati seguiti i discorsi di ieri del presidente Conte a Strasburgo e del ministro Moavero alla Camera. Dopo anni di sostanziale indifferenza, i temi di politica estera sono tornati ad essere un fattore rilevante per il successo politico e per il sostegno dei cittadini, divenuti più consapevoli del loro impatto sulla vita quotidiana.

CONTINUA A PAGINA 21

L'ANALISI COSTI BENEFICI

È IL GOVERNO A DECIDERE NON I TECNICI

MARIO DEAGLIO

Nella giornata di ieri, l'analisi costi-benefici, applicata alle scelte sulla Tav è giunta alla fine: è stato reso pubblico il responso degli esperti, che - saggiamente - si sono tenuti fuori dal dibattito politico e dal raggio d'azione delle telecamere. Il fatto che il loro giudizio non sia unanime riduce sensibilmente l'efficacia delle loro conclusioni e le rende troppo incerte per poggiare su di esse la politica del «no alla Tav», anche alla luce del lavoro già fatto e delle spese già sostenute. Per la prima volta oggi, forse alcuni politici italiani si renderanno conto della difficoltà di prendere decisioni di carattere generale non direttamente collegate al numero dei voti che riusciranno a ottenere nelle prossime prove elettorali.

CONTINUA A PAGINA 21

L'Europarlamento fa il processo a Conte. A Strasburgo il premier sotto attacco: «È un burattino di Salvini e Di Maio». La replica: così offende l'Italia. Sulla Torino-Lione è scontro nel governo. Rixi (Lega): follia fermare l'opera adesso.

SERVIZI - PP. 2-7

RETROSCENA

Telefonata di Macron a Mattarella: l'Eliseo vuole dialogare con lei

FRANCESCO BEI E UGO MAGRI - P. 3

CONTESTATO ANCHE CASALEGGIO

“Luigi non ce la fa più” Il Movimento pensa di affiancargli un vice

FEDERICO CAPURSO - P. 7

Latte, la protesta dei pastori sardi sotto i Palazzi romani



LAPRESSE

Pastori e agricoltori sardi bloccano le strade per svuotare le cisterne del latte

AMABILE TOMASELLO - PP. 12-13

L'OLIO D'OLIVA STA FINENDO

CARLO PETRINI

In piazza Montecitorio, ai cori di protesta dei pastori sardi si è aggiunta in queste ore una nuova voce: è quella

degli olivicoltori italiani che, seppur per motivi diversi, stanno affrontando una situazione altrettanto difficile.

CONTINUA A PAGINA 13

BUONGIORNO

Libertinaggio di stampa

MATTIA FELTRI

La libertà di stampa in Italia è a rischio: lo dice il Consiglio d'Europa che però, avverte subito, non fa riferimento ai contributi pubblici. Quelli, in effetti, sono stati in gran parte aboliti dai governi precedenti, quando era tutto a posto, un canto di violino: il governo presente sta soltanto ultimando l'opera (sarò un temerario, ma non capisco perché una democrazia finanzia, per esempio, gli allevamenti intensivi di maiali e non i nostri piccoli allevamenti di scrofe, come già teneramente siamo stati definiti. Ma vabbè). La libertà di stampa è a rischio perché i giornalisti sono minacciati di qua e di là dalla politica e in particolare, sottolinea il Consiglio d'Europa, dai due vicepremier con la loro brutale retorica social. Oddio, siamo messi male ma non al punto da sentirsi minacciati da quella cop-

pia di simpatici puponi, e infatti a leggere i giornali, e i giornalisti in scorribanda sul web, è tutto un autocertificarsi con la schiena dritta, è un pullulare di giornalisti scomodi, ognuno scrive quel che gli passa per la testa, libero di sostenere o no il governo, o solo la parte verde o la parte gialla, libero di stare all'opposizione ma solo con la parte blu, o la rossa o la rosina, o stare un po' di qua e di là, in effetti tutti fuori dal coro, ognuno libero di andare in tv a proclamarsi nemico dei poteri forti, libero di scrivere libri controvento per le più solide case editrici, libero di raccontare su varie testate come fu messo a tacere, libero di suonarle e di suonarsele, di avere un'idea o cambiarla o prenderla in leasing, tutti meravigliosamente liberi di dirsi minacciati, e dichiararsi sempre liberi. -

STAMPA PLUS ST+

SLOVENIA

NICCOLÒ ZANCAN

L'ira di Nova Gorica "Tajani sulle foibe dimentica i valori Ue"

REPORTAGE A P. 8



AFRICA

FRANCESCA PACI

L'eroe della Mauritania "Libererò il mio popolo dalla schiavitù"

INTERVISTA A P. 10



LE STORIE

ROBERTO MAGGIO

Vercelli, un francobollo per gli 800 anni dell'abbazia di S. Andrea

P. 26

MARCELLO GIORDANI

Novara, un esempio per i giovani il liutaio trasformato in fumetto

P. 26





Gucci e Ysl riempiono la cassa di Kering

I ricavi 2018 salgono a 13,6 miliardi e l'utile balza del 108%
Palazzi in MFF



Un look Gucci



La mossa di Trump per l'intelligenza artificiale

La Casa Bianca spinge per sviluppare l'AI e contrastare Pechino
Wall Street Journal a pagina 12

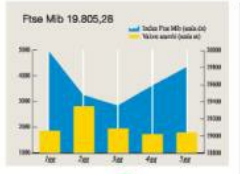
Anno XXX n. 031
Mercoledì 13 Febbraio 2019

€2,00



Con MFF Magazine for Fashion n. 91 a € 2,00 (R. 2,00 - € 3,00) - Con MFF Magazine for Living n. 43 a € 2,00 (R. 2,00 - € 3,00) - Con C'è chi dice Assistenti Leader 2018 a € 2,00 (R. 2,00 - € 3,00) - Con C'è chi dice Racconti Leader 2018 a € 2,00 (R. 2,00 - € 3,00)

Episodio n. 47 art. 1 € 1,11 - 468,023 Milano - UK £ 1,40 - CH-F. 452 Franco € 1,20



BORSA +1,12% 1€ = \$1,1296

BORSE ESTERE	Euro-Yen	124,70	
Dow Jones	29.427	Euro-Ftse	1.1381
Nasdaq	7.414	Rip 10 Y	3,8225
S&P 500	20.894	Bund 10 Y	0,0077
Francforte	11.156	FUTURE	
Zurigo	8.127	Euro-Sp	125,57
Londra	7.133	Euro-Bund	163,48
Parigi	8.458	US T-Bond	145,87
VALUTE-RENDIMENTI	Ftse Mib	19.805,28	
Euro-Dollari	1,1296	S&P500 Cme	2.741
Euro-Sterlina	0,8771	Nasdaq100 Mkt	7.099

FOCUS OGGI

Alleanza pensa alla salute
La compagnia assicurativa del gruppo Generali chiude il 2018 con oltre 5 miliardi di premi e spinge sulle polizze sanitarie
Messia a pagina 8

IL ROMPIESPREAD
Anche Lasseburg accoglierà i migranti.
Dal fuso

RIFORME LA MAGGIORANZA È AL LAVORO SU UN PROVVEDIMENTO CHE FAVORISCA IL VARO DEGLI ELTIF

Il governo rilancia i Pir chiusi

Tesoro e Mise studiano strumenti per defiscalizzare i fondi d'investimento europei a lungo termine che per mancanza di coperture erano rimasti esclusi dalle agevolazioni previste nell'ultima manovra
(Pira e Valentini a pagina 3)

IL CLUB BIANCONERO DEBUTTA SUL MERCATO OBBLIGAZIONARIO CON UN'EMISSIONE DA 150 MILIONI A CINQUE ANNI

La Juve allunga il debito con il Ronaldo bond

Oggi il lancio del prestito, curato da Morgan Stanley-Ubi e riservato agli investitori qualificati
(Mondellini a pagina 11)

EBA ED ESMA
Dall'Ecofin ok alla riforma delle autorità di vigilanza Ue
(Ninfolo a pagina 5)

ALSTOM-SIEMENS
Parigi e Berlino ora vogliono regole antitrust su misura
(Salerno Aletta a pagina 4)

SALVATAGGIO
Nodo debito sull'offerta di Salini per Astaldi
(Follis a pagina 7)

PULIZIA
Unicredit pronta a cedere altri 2,5 mld di sofferenze
(Gualtieri a pagina 9)

BEERS & CRAFT BEERS | FOOD | BEVERAGE

BeerAttraction

FIERA INTERNAZIONALE DELLE SPECIALITÀ BIRRARIE, BIRRE ARTIGIANALI E FOOD PER L'HORECA

www.beerattraction.com #BeerAttraction

Riservata agli operatori di settore

600 aziende
10 padiglioni

16-19 FEBBRAIO 2019

organizzato da **ITALIAN EXHIBITION GROUP**

in collaborazione con: **BBTech expo** (Fiera professionale delle tecnologie per birre e bevande), **FoodAttraction**, **HorCa meeting**, **italgrob**, **ingreditalia**, **Stangis**

Solo sabato 16, aperta anche ai BEER & FOOD lovers

organizzato da **ITALIAN EXHIBITION GROUP** (Presenting by Inter-Expo)

Porti: Confetra, la governance del sistema resti incardinata in P.a

Confederazione incontra Rixi, al centro ipotesi riforma Autorità

Confetra, Confederazione generale dei trasporti, ha incontrato il vice ministro dei trasporti e infrastrutture Edoardo Rixi: al centro del colloquio le ipotesi di riforma delle Autorità di sistema portuale. Lo si legge in una nota di Confetra, in cui si precisa che il presidente Nereo Marcucci ha ribadito la posizione della Confederazione affinché la governance del sistema portuale resti solidamente incardinata nell'ambito della pubblica amministrazione centrale dello Stato. "Ma occorre anche rilanciare il coordinamento nazionale in capo al Ministero dell'intero settore della portualità - prosegue la nota -, ridando incisività ed efficacia alla Conferenza Nazionale delle Autorità di sistema portuale, affinché si continui a procedere nella strategia di razionalizzazione centrale degli investimenti e delle azioni di semplificazione normativa e regolamentare che rappresentano, ad oggi, forse l'elemento di maggior gap competitivo per la portualità nazionale". Marcucci ha inoltre espresso il sostegno della Confederazione al Governo e ad **Assoporti** in ambito di negoziato con la Ue per la non assoggettabilità degli scali al regime fiscale privatistico che equiparerebbe, anche per l'Italia, il Regolatore pubblico alle imprese private di mercato che generano profitto. Parte del confronto - si legge nella nota - è stato inoltre dedicato a fare il punto sullo stato di attuazione del Dl Genova, con particolare riguardo alle misure volte a sostenere il traffico ferroviario dello scalo e le connessioni tra questi ed i principali inland terminal del nord ovest. Confetra - conclude la nota - ha chiesto infine con forza che, anche dopo il 2019, il 'pacchetto' di misure a supporto dello shift modale (ferrobonus, sconto pedaggio, marebonus) venga prorogato. Accanto alla piena attuazione del Contratto di Programma Rfi. (ANSA). P.VN-COM/

Confetra incontra il vice ministro Rixi. Riforma Authority, logistica, mare-ferrobonus i temi trattati

(FERPRESS) Roma, 12 FEB Confetra ha incontrato il vice ministro Edoardo Rixi. Al centro del colloquio le ipotesi di riforma delle AdSP. Il presidente Nereo Marcucci ha ribadito la posizione della Confederazione affinché la governance del sistema portuale resti solidamente incardinata nell'ambito della pubblica amministrazione centrale dello Stato. Ma occorre anche rilanciare il coordinamento nazionale in capo al Ministero dell'intero settore della portualità, ridando incisività ed efficacia alla Conferenza Nazionale delle AdSP, affinché si continui a procedere nella strategia di razionalizzazione centrale degli investimenti e delle azioni di semplificazione normativa e regolamentare che rappresentano, ad oggi, forse l'elemento di maggior gap competitivo per la portualità nazionale. Marcucci ha inoltre espresso il sostegno della Confederazione al Governo e ad Assoporti in ambito di negoziato con la UE per la non assoggettabilità degli scali al regime fiscale privatistico che equiparerebbe, anche per l'Italia, il Regolatore pubblico alle imprese private di mercato che generano profitto. Parte del confronto è stato inoltre dedicato a fare il punto sullo stato di attuazione del DL Genova, con particolare riguardo alle misure in esso contenute e volte a sostenere il traffico ferroviario dello scalo, e le connessioni tra questi ed i principali inland terminal del nord ovest. Confetra ha chiesto infine con forza che, anche dopo il 2019, il pacchetto di misure a supporto dello shift modale ferrobonus, sconto pedaggio, marebonus venga prorogato. Accanto alla piena attuazione del Contratto di Programma RFI, per la parte investimenti, che rappresenta la gamba infrastrutturale delle politiche per il rilancio del Cargo Ferroviario delle merci.

The image shows a screenshot of the Ferpress website. At the top, there are logos for 'Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti', 'alboautotrasporto', and 'TRANSPORTEC'. Below these is the date and location: 'SABATO 23 FEBBRAIO 2019 ORE 08:30:13.00 - VERONAFIERE - PADIGLIONE 4 - SALA DONIZETTI'. The main header features the 'Ferpress' logo and the text 'AGENZIA DI INFORMAZIONE FERROVIE, TRASPORTO LOCALE E LOGISTICA'. There is also a 'ANCHE SU twitter' badge. The article title is 'Confetra incontra il vice ministro Rixi. Riforma Authority, logistica, mare-ferrobonus i temi trattati'. The text of the article is partially visible, starting with '(FERPRESS) - Roma, 12 FEB - Confetra ha incontrato il vice ministro Edoardo Rixi...'. A sidebar on the right contains a 'Log in' section, a 'NEWSLETTER' sign-up form, and a 'Mantieniamolo quello che gli altri promettono!' advertisement for a mobile device. The footer includes social media icons and a 'Riproduzione autorizzata' notice.

Informazioni Marittime

Primo Piano

Confetra chiede pedaggio, ferro e marebonus anche per quest'anno

Anche per quest'anno Confetra chiede la riconferma del pacchetto di misure a supporto dello shift modale, ovvero ferrobonus, sconto pedaggio e marebonus, il tutto parallelamente all'attuazione del contratto di programma di Rete Ferroviaria Italiana, per la parte investimenti, «che rappresenta la gamba infrastrutturale delle politiche per il rilancio del cargo ferroviario delle merci». Sono le richieste che il presidente di Confetra, Nereo Marcucci, fa al viceministro ai Trasporti, Edoardo Rixi, incontrato a Roma martedì. Al centro del colloquio, le ipotesi di riforma delle autorità di sistema portuale. Il presidente Nereo Marcucci ha ribadito la posizione della confederazione affinché la governance del sistema portuale resti solidamente incardinata nell'ambito della pubblica amministrazione. Ma occorre anche rilanciare il coordinamento nazionale in capo al ministero dell'intero settore della portualità, ridando incisività ed efficacia alla conferenza nazionale delle autorità di sistema portuale, «affinchè si continui a procedere nella strategia di razionalizzazione centrale degli investimenti e delle azioni di semplificazione normativa e regolamentare che rappresentano, ad oggi, forse l'elemento di maggior gap competitivo per la portualità nazionale». Sostegno di Marcucci al governo, insieme ad Assoport, sul negoziato in corso con l'Ue proprio sullo statuto delle autorità portuali, in questo caso in difesa della loro natura pubblica, quindi non soggetta un regime fiscale privatistico. Parte del confronto è stato inoltre dedicato a fare il punto sullo stato di attuazione del decreto legislativo per Genova, con particolare riguardo alle misure per il traffico ferroviario dello scalo e le connessioni tra questi ed i principali terminali terrestri del nord ovest.

Porti e interporti: un ruolo anche di connessione ferroviaria

Massimo Belli

ROMA Assoport, in collaborazione con Uir, ha organizzato un convegno sul tema dell'ultimo miglio ferroviario: Porti e interporti: un ruolo anche di connessione ferroviaria che si terrà a Verona il 22 Febbraio, nell'ambito della manifestazione Transpotec Logitec. L'incontro che sarà moderato dal prof. Roberto Zucchetti dell'Università Bocconi, è previsto iniziare alle ore 10,15 con i saluti del sindaco di Verona, Federico Sboarina, e dell'assessore ai Lavori pubblici, Infrastrutture e Trasporti della Regione Veneto, Elisa De Berti. A seguire, i presidenti delle due associazioni, Zeno D'Agostino per Assoport e Matteo Gasparato di Uir (Unione Interporti Riuniti), illustreranno le loro considerazioni in merito ai nodi della rete. Sarà poi Massimiliano Maurizi (Ice / Invitalia) a presentare la relazione La logistica nell'attrazione degli investimenti. Quindi, intorno alle 11,30 sarà aperta la tavola rotonda Gli operatori in gioco a cui prenderanno parte: Christian Colaneri, Rfi; Giancarlo Laguzzi, Fercargo; Gianpiero Strisciuglio, Mercitalia Logistics Spa; Giuseppe Acquaro ed Olimpia Di Naro, Terminali Italia; Carla Roncallo, presidente AdSp Mar Ligure orientale e Guido Rocco Nastasi, presidente Interporto di Livorno Guido Rocco Nastasi. Le conclusioni sono affidate al prof. Zucchetti.

The screenshot shows the website interface for Messaggero Marittimo. At the top, there is a navigation bar with 'PORTI' highlighted. The main article title is 'Porti e interporti: un ruolo anche di connessione ferroviaria'. Below the title, there is a sub-headline 'Convegno di Assoport il 22 Febbraio a Verona' and a byline 'di Massimo Belli'. A large image of a port terminal with a crane is featured. To the right of the article, there is a newsletter sign-up form with fields for 'Nome e cognome' and 'Indirizzo email'. Below the sign-up form, there is a 'ULTIME POPOLARI VIDEO' section with several article thumbnails and titles, such as 'No al dosaggio dei ttr al Brennero' and 'Evasione tariffaria Tpt: un danno da 500 milioni'.

Confetra incontra il vice ministro Rixi

Colloquio su riforma delle Authorities, logistica e Marebonus-Ferrobunus

Massimo Belli

ROMA Confetra ha incontrato il vice ministro Edoardo Rixi per un colloquio che ha visto quale argomento principale le ipotesi di riforma delle AdSp. Il presidente Nereo Marcucci ha ribadito la posizione della Confederazione affinché la governance del sistema portuale resti solidamente incardinata nell'ambito della pubblica amministrazione centrale dello Stato. Ma occorre anche rilanciare il coordinamento nazionale in capo al Mit dell'intero settore della portualità, ridando incisività ed efficacia alla Conferenza Nazionale delle AdSp. Questa consentirebbe di continuare a procedere nella strategia di razionalizzazione centrale degli investimenti e delle azioni di semplificazione normativa e regolamentare che rappresentano, ad oggi, forse l'elemento di maggior gap competitivo per la portualità nazionale. Marcucci ha inoltre espresso il sostegno della Confederazione al Governo e ad Assoport in ambito di negoziato con l'Unione europea per la non assoggettabilità degli scali al regime fiscale privatistico che equiparerebbe, anche per l'Italia, il Regolatore pubblico alle imprese private di mercato che generano profitto. Un'altra parte del confronto è stata inoltre dedicata a fare il punto sullo stato di attuazione del DL Genova, con particolare riguardo alle misure in esso contenute e volte a sostenere il traffico ferroviario dello scalo, e le connessioni tra questi ed i principali inland terminal del nord ovest. Infine, Confetra ha chiesto con forza che, anche dopo il 2019, il pacchetto di misure a supporto dello shift modale Ferrobunus, sconto pedaggio, Marebonus venga prorogato. Accanto alla piena attuazione del Contratto di Programma Rfi, per la parte investimenti, che rappresenta la gamba infrastrutturale delle politiche per il rilancio del Cargo Ferroviario delle merci.

The screenshot shows the website interface for 'Messaggero Marittimo.it'. At the top, there is a navigation bar with 'LOGISTICA' highlighted. The main headline reads 'Confetra incontra il vice ministro Rixi' with a sub-headline 'Colloquio su riforma delle Authorities, logistica e Marebonus-Ferrobunus'. Below the headline is a photo of two men in suits sitting on a sofa. To the right of the photo is a 'ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER' form with fields for 'Nome e cognome' and 'Indirizzo email'. Below the form are sections for 'ULTIME POPOLARI VIDEO' and a list of recent news items with small thumbnail images.

Porti e Interporti - L'ultimo miglio ferroviario

12 febbraio 2019 - Assoportri ha organizzato il convegno "Porti e interporti: un ruolo anche di connessione ferroviaria" che si terrà a Verona in occasione della Fiera Transpotec, il prossimo 22 febbraio. Dopo i Saluti delle istituzioni locali il convegno prevede la relazione I nodi della rete a cura del Presidente Assoportri: Zeno D'Agostino e del Presidente UIR: Matteo Gasparato. La logistica nell'attrazione degli investimenti sarà curata invece da ICE/INVITALIA - Massimiliano Maurizi. A seguire la tavola rotonda Gli operatori in gioco con RFI - Christian Colaneri; FERCARGO - Giancarlo Laguzzi; Mercitalia Logistics SpA - Gianpiero Strisciuglio TERMINALI ITALIA - Giuseppe Acquaro/Olimpia Di Naro; Presidente AdSP Mar Ligure Orientale - Carla Roncallo; Presidente Interporto di Livorno - Guido Rocco Nastasi. Conclusioni di Roberto Zucchetti, (Università Bocconi).

The screenshot shows a website page with a dark header and a main content area. The header includes a Google Analytics notice and navigation links like 'ABOUT US', 'EVENTI', 'CONTATTI', 'LAVORA CON NOI', and 'LISTINO'. The main title is 'Porti e Interporti - L'ultimo miglio ferroviario'. Below the title is a large image featuring the logos of 'ITALIAN PORTS ASSOCIATION', 'ASSOPORTI', and 'UIR'. To the right of the main content is a sidebar with a 'CATEGORIE E NUMERO ARTICOLI' section listing various topics and their article counts. Below the main text, there are several small news snippets with images and titles, such as 'Anzietà portuale di Haifa', 'Notiziario: nautica diventa importante per l'economia', and 'Firenze: inaugurata la linea oltre-airporto'. At the bottom right, there is a vertical stack of logos for various port and logistics organizations, including BORTO Interporto, GRIMALDI GROUP, THIS IS US, Federazione Italiana Piloti dei Porti, S.A.M.M.I., CARGO MAR, and OMLLOG LIFESTYLE LOGISTICS.

Seareporter

Primo Piano

Convegno Porti e interporti: un ruolo anche di connessione ferroviaria Verona, 22 febbraio 2019

Per poter partecipare è necessario accreditarsi inviando i propri dati, includendo e-mail personale. RSVP: info@assoporti.it t.murgia@assoporti.it milotti.zalog@qevr.it entro il 20 febbraio 2019



FreeEste di Trieste si inaugura domani

Sarà presente il direttore generale dell'Agenzia delle dogane Benedetto Mineo

Redazione

TRIESTE La Free zone di Trieste, denominata FreeEste presso Bagnoli della Rosandra, verrà ufficialmente inaugurata domani, 13 di febbraio alla presenza del direttore generale dell'Agenzia delle dogane Benedetto Mineo. Lo ha reso noto il presidente di Assoporti e dell'Autorità di Sistema portuale Mar Adriatico orientale, Zeno D'Agostino. Il Punto Franco del porto di Trieste è stato trasferito a Bagnoli della Rosandra (Trieste) in un'area di proprietà dell'Interporto di Trieste, dove si sta incardinando un polo retroportuale logistico e industriale che stimolerà lo sviluppo dello scalo giuliano. La FREEeste la nuova free zone industriale di Trieste nasce dall'accordo tra Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale, Prefettura di Trieste, Regione Fvg, Comuni di Trieste e San Dorligo della Valle e Consorzio di Sviluppo Economico Locale dell'Area Giuliana. La struttura di Bagnoli è stata acquisita dall'Interporto di Trieste da Wärtsila Italia nel 2017, con 21 milioni euro, comprende un'area di 240 mila metri² (74 mila coperti) e include un raccordo ferroviario con la stazione di Aquilinia. Domani da Trieste, giorno dell'inaugurazione, commenti e interviste realizzate dal nostro direttore Vezio Benetti.

The screenshot shows the website interface for 'Messaggero Marittimo'. At the top, there is a navigation bar with 'PORTI', 'SHIPPING', 'LOGISTICA', 'PORTI', and 'AUTOPORTUFO'. The main headline reads 'FreeEste di Trieste si inaugura domani'. Below the headline, it states 'Sarà presente il direttore generale dell'Agenzia delle dogane Benedetto Mineo'. There is a small profile picture of Benedetto Mineo and a 'Redazione' label. To the right, there is a newsletter sign-up form with fields for 'Nome e cognome' and 'Indirizzo email'. Below the main text, there are sections for 'ARGOMENTI CORRELATI' and 'POTREBBE INTERESSARTI' with small thumbnail images. On the far right, there is a 'POPOLARI' section with video thumbnails and titles like 'No al dosaggio dei ttr al Brennero' and 'Pa presenta "Civiltavecchia express"'. At the bottom of the screenshot, there are three small profile pictures of other individuals.

La Cina vuole i porti italiani, Venezia firma per aumentare il traffico

Roma. La Cina sembra sempre più attenta a entrare per vie preferenziali nei porti italiani. E l'accelerazione viene soprattutto dal fatto che la congiunzione astrale favorevole per siglare accordi strategici potrebbe non durare ancora a lungo. Quello **portuale** è infatti il settore che più spesso viene paragonato alla questione del 5G, almeno per quanto riguarda i dossier che valutano l'influenza di Pechino nei paesi stranieri. Non è un caso se nella proposta di legge sulla Golden power europea, di cui l'Italia era promotrice salvo poi un dietrofront del governo gialloverde, sia i porti sia le infrastrutture telefoniche ricadessero nell'ambito dello screening europeo sugli investimenti stranieri.

Ieri è stato firmato ad Atene un memorandum d'intesa finalizzato "a potenziare i rapporti e i traffici" tra il porto di Venezia e quello del Pireo, controllato dal colosso pubblico cinese Cosco. L'accordo, secondo il presidente dell'**autorità di sistema portuale** dell'Adriatico settentrionale, Pino Musolino, "si somma alla collaborazione siglata negli scorsi mesi con Cosco Shipping per un collegamento settimanale Pireo-Venezia", e serve a "dimostrare che lo sviluppo dei traffici richiede primariamente accordi commerciali, ottimizzazione dei servizi e interventi infrastrutturali mirati". Venezia, secondo le mappe della Belt and Road Initiative, è il punto di arrivo del mastodontico progetto infrastrutturale e d'influenza cinese, lanciato nel 2014 dal presidente Xi Jinping, nella sua rete "marittima". Un memorandum d'intesa non è una cessione a Pechino, ma di certo un piccolo favore ai traffici che partono dal Pireo. Su questo, Musolino ha un approccio serio e pragmatico. Il 16 dicembre dello scorso anno su questo giornale, intervistato da Alberto Brambilla, Musolino diceva: "Noi come Italia ed Europa non abbiamo bisogno di finanziamenti cinesi, a noi interessa semmai avere flussi commerciali maggiori, che anche i cinesi possono offrire, e aumentare i traffici nei nostri porti". E poi: "E' preferibile mettere le società pubbliche in condizioni di lavorare meglio anziché procedere a una privatizzazione dei porti con delle Spa private messe sul mercato perché, eventualmente, molti soggetti privati, tra cui anche i cinesi, ci farebbero un lauto pasto.

Non è una prospettiva molto remota, in quel caso, la cessione del controllo di una struttura strategica per l'economia e per l'esistenza stessa di un paese costiero come il nostro. Di certo dobbiamo fare affari con tutti, ma se proprio dobbiamo fare una scelta preferisco l'alveo euro-atlantico piuttosto che finire sotto un Beijing consensus". Fare affari con tutti, ma con cautela.

Il problema, semmai, è capire cosa vuole fare esattamente il governo delle sue infrastrutture strategiche. Quel che sappiamo è che la Cina punta non solo al porto di Venezia, ma a vari infrastrutture nell'Adriatico. A giugno dello scorso anno il porto di Ravenna è diventato la sede europea della Cmit Europe, società della compagnia statale China Merchants Group. A metà dicembre una delegazione di Ravenna guidata dal sindaco Michele De Pascale e dal presidente dell'**Autorità portuale** Daniele Rossi è volata a Hong Kong. A breve uscirà il bando il Progetto Hub **Portuale** Ravenna, un investimento da oltre 260 milioni di euro, che però scarseggiano. Il porto di Ravenna ha bisogno di soldi e investimenti, la China Merchants Group è già lì.

Del porto di Trieste si parla già da tempo.

Il sottosegretario allo Sviluppo economico, Michele Geraci, oltre alle molte missioni in Cina è presente spesso anche a Trieste, che più volte ha indicato come "terminale" della Belt and Road Initiative cinese. "Trieste e il nord-est Adriatico offre tantissime opportunità di sviluppo e la cooperazione con partner stranieri, vista anche la posizione strategica a ridosso della frontiera", ha detto durante una visita ai cantieri insieme con il viceministro alle Infrastrutture Edoardo Rixi.

Il 21 settembre 2018 Geraci ha agevolato un incontro tra il ministro dello Sviluppo economico, Luigi Di Maio, l'assessore alle Attività produttive della regione Friuli Venezia Giulia, Sergio Emidio Bini, e il presidente dell'**Autorità di sistema portuale** dell'Adriatico orientale, Zeno D'Agostino. Legittimo, se non fosse per un particolare, il luogo in cui è avvenuto: la città di Chengdu, nella provincia industriale del Sichuan, dove era in corso la fiera Western China



International che serve a promuovere proprio la Belt and Road Initiative.
Giulia Pompili.

Autostrade e treni I nodi da sciogliere

'Le resistenze di Toninelli: unica apertura sulle linee secondarie' Per porto e aeroporti a Venezia solo la competenza sui progetti

ALDA VANZAN

IL FOCUS VENEZIA C' è il no politico, come quello che il ministro pentastellato alle Infrastrutture Danilo Toninelli ha apposto appena ha sentito parlare di autostrade e ferrovie. Ossia: la Regione Veneto vuole diventare ente concedente, al posto del ministero, delle autostrade? Non se ne parla. Perché? Perché no. E poi ci sono i no che per un po' diventano sì e poi ritornano no. Il punto è che in fatto di trasporti e infrastrutture, l' autonomia potrebbe essere sottotitolata Brooklyn.

Non il ponte, ma le gomme da masticare. Un tira e molla che va avanti da mesi.

Chiaro che, come il bicchiere mezzo pieno o mezzo vuoto, questa partita dell' autonomia rafforzata abbia chiavi di lettura differenti: il Nord la invoca, stanco com' è dei tagli lineari che colpiscono chi non spreca e delle tasse che solo parzialmente tornano sul territorio; il Centro e il Sud la osteggiano, preoccupati di perdere rendite di posizione. Ed è quantomeno singolare che solo ora i fabbisogni standard vengano osteggiati quand' è dal 2009 che, per legge, dovrebbero essere applicati e quindi lo scandalo, semmai, è che da dieci anni a questa parte nessuno, né di destra né di sinistra nè sopra le parti, si sia preoccupato di farli applicare.

Certo, non è detto che ci riescano adesso: se anche si arrivasse alla firma dell' intesa tra il premier Giuseppe Conte i governatori di Veneto, Lombardia ed Emilia Romagna, poi il provvedimento dovrà essere approvato a maggioranza assoluta dal Parlamento. E non è detto che, tenuta dell' esecutivo permettendo, alla Camera e al Senato questo avvenga.

Tant' è, a poche ore dalla presentazione dell' intesa, la trattativa sulle infrastrutture registra le seguenti posizioni.

FERROVIE Il Veneto ha chiesto di sostituirsi al ministero come ente concedente. La risposta è stata negativa con la motivazione che il ministero ha già in essere una concessione con Rfi, cioè la Rete Ferroviaria Italiana partecipata al 100% da Ferrovie dello Stato con funzioni di gestore dell' infrastruttura ferroviaria nazionale. Intervenire sul contratto di programma siglato a suo tempo tra ministero e Rfi - è stata l' opposizione di Roma - non è possibile.

C' è stata, però, una apertura, sulle linee secondarie. Significa che la competenza sulla Verona-Venezia non sarà delegata a Palazzo Balbi, ma magari la Vicenza-Schio, la Venezia-Treviso, la Venezia-Bassano sì. In tutto sono 18 tratte ferroviarie. Solo che dopo un sì iniziale, al ministero ci hanno ripensato, è sorta qualche obiezione ed è arrivata la marcia indietro.

PORTI La Regione ha chiesto di nominare il presidente del **Porto**.

Principalmente il **Porto** di Venezia, ma c' è anche quello di Chioggia. Risposta: no. È stato però acconsentito a passare alla Regione l' approvazione dei progetti portuali: oggi se ne occupa Roma, domani spetterà a Venezia.

AEROPORTI Palazzo Balbi ha chiesto di trasferire al demanio della Regione, da quello dello Stato, gli aeroporti nazionali insistenti nel territorio veneto e la relativa competenza legislativa e amministrativa. La risposta è stata negativa. Ma è stata proposta una mediazione: sui progetti aeroportuali, che oggi sono approvati dal solo ministero delle Infrastrutture, la Regione potrà dire la sua. Dovrà esserci, cioè, un' intesa comune.

AUTOSTRADE E STATALI Il no, come sul fronte dei treni, è stato tassativo: Il ministero ha ritenuto preminente l' interesse nazionale all' unitarietà della rete infrastrutturale ferroviaria e autostradale. La Regione Veneto voleva diventare ente concedente delle autostrade al posto del ministero, potrà al massimo diventare concessionario (come già avviene per il Passante di Mestre che è gestito da una società, la Cav, partecipata al 50% da Anas e al 50% dalla stessa Regione Veneto). Il via libera sul ruolo di concessionario potrebbe comunque andar bene a Palazzo Balbi



perché consentirebbe la creazione della holding autostradale del Nordest.

Retromarcia, infine, del ministero sulle strade statali che il Veneto vorrebbe riclassificare come regionali: dal no iniziale si è passati al sì e poi di nuovo al no.

© RIPRODUZIONE RISERVATA.

La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

portualità

Grandi navi, anche nel 2019 si passerà davanti a San Marco

Le alternative non arrivano, le crociere per quest'anno transiteranno in Bacino L' incontro a Ca' Farsetti tra il sindaco Brugnaro e le compagnie degli armatori

Alberto Vitucci Nel 2019 le grandi navi fino a 96 mila tonnellate continueranno a passare davanti a San Marco. Si torna al punto di partenza. Il governo non decide sulle alternative, le crociere non si fermano.

Dunque, la stagione turistica che va a incominciare avrà ancora San Marco sullo sfondo.

Lo hanno ribadito ieri a Ca' Farsetti i rappresentanti di Clia, l'associazione internazionale degli armatori e i dirigenti di Clia, l'associazione internazionale degli armatori e i dirigenti di Costa, Msc e Caribbean, che hanno incontrato il sindaco Luigi Brugnaro.

Sorrisi e strette di mano. Il primo cittadino ha ribadito la volontà del Comune di risolvere il problema. «Noi abbiamo presentato due anni fa il progetto per portare le grandi navi a Marghera, e fare arrivare le altre alla Stazione Marittima attraverso la bocca di porto di Malamocco e il canale Vittorio Emanuele», ha detto il sindaco, «un progetto appoggiato dalla regione e dall' **Autorità portuale**. Approvato dal Comitato nel novembre del 2017. Ma non è successo nulla».

Il cambio del governo non ha abbreviato i tempi. Il ministro delle Infrastrutture Danilo Toninelli ha annunciato una soluzione «imminente» nel novembre scorso. «Tornerò qui fra un mese e decideremo insieme», aveva detto allora.

Ma ancora nulla trapela. Il ministro ha fatto sapere di preferire «soluzioni fuori della laguna», mentre il suo sottosegretario, il leghista Rixi, è venuto in sopralluogo a Marghera ad appoggiare l' ipotesi sostenuta dal Porto di Musolino. Decisioni, nulla. E la situazione si complica. Perché nei giorni scorsi, nel rispondere a una interrogazione del deputato veneziano del Pd Nicola Pellicani, il sottosegretario agli Interni Carlo Sibilia ha parlato di «13 progetti inviato dall' **Autorità portuale** ora all' esame dei tecnici del ministero». Sono compresi anche quelli con le navi fuori dalla laguna, a Santa Maria del Mare e al Lido, l' avamposto galleggiante a San Nicolò, Marghera.

Ma la decisione non arriva. E adesso gli armatori hanno programmato la loro attività per l' anno in corso arrivando dal «solito» percorso.

Bocca di porto di Lido, San Marco, canale della Giudecca, Marittima. le crociere inizieranno a metà marzo, tra un mese, per poi toccare il culmine nella stagione estiva, con sette-otto grandi navi ormeggiate contemporaneamente alla Marittima. Situazione critica, a sette anni dal naufragio della Costa Concordia e dal decreto Clini-Passera che imponeva soluzioni alternative. Ma il sindaco ha ribadito anche ieri la sua linea: «Via le navi da San Marco, ma la crocieristica dà lavoro e deve restare a Venezia. Su questo mi hanno votato i cittadini. Per il momento si resta a San Marco. In attesa di decisioni da Roma.

-- BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI.



L'Avvisatore Marittimo

Venezia

Via della Seta Venezia si allea con il Pireo

Il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale, Pino Musolino, e il ceo dell'Autorità Portuale del Pireo, Capitano Fu Chenggiu, hanno siglato un memorandum d'intesa finalizzato a potenziare i rapporti e i traffici tra i due scali portuali. «Le due parti s'impegnano a dar vita a una cooperazione stabile e reciproca, utile a sviluppare i rispettivi porti e servizi portuali, supportando politiche di connettività infrastrutturale e servizi portuali atti ad implementare il flusso commerciale tra i mercati dell'Europa, del Mediterraneo e dell'Estremo Oriente attraverso i due porti» spiega l'Authority veneziana. Pino Musolino, numero uno dei porti di Venezia e di Chioggia, spiega: «In uno scenario prossimo che vede un vigoroso aumento dei traffici tra Asia ed Europa lungo la nuova Via della Seta marittima, è necessario puntare con decisione sulla razionalizzazione delle catene logistiche, partendo dagli scali portuali e dai collegamenti viari con i mercati interni, per accorciare le distanze, abbassare i costi di trasporto, togliere camion dalle strade e migliorare la sostenibilità ambientale dei traffici. Venezia che è indicata come punto di arrivo via mare dalla strategia cinese Belt Road Initiative, anche in quanto scalo più vicino ai mercati dell'Europa centrale e snodo primario nella rete infrastrutturale europea TENT si muove da tempo in questo senso, lavorando quotidianamente con operatori privati ed enti gestori per dare concretezza e sostanza al flusso commerciale tra Europa, Mediterraneo ed Estremo Oriente».

L'AVVISATORE MARITTIMO

ANNO LV - N° 45

INTERVISTA ALL'ADMARINATO

«Isc, nel 2020 l'anno della svolta»

Quest'estate arrivano i nuovi locomotori e potrà partire il progetto Tac con Rfi

LA FOTOGRAFIA DELLA SETTIMANA

MAXI ORDINE PER NAVAL GROUP

50 MILIARDI DALL'AUSTRALIA

GRIMALDI GROUP

servizio diretto Nord America - Messico - Mediterraneo

SERVIZIO REGOLARE SETTIMANALE PER CARICO ROVABLE, PROJECT CARGO, SPECIAL CARGO

AVVISATORE MARITTIMO - VIA DELLA SETA 10 - 30135 VENEZIA - TEL. 041 2711111 - WWW.AVVISATOREMARITTIMO.IT

Alleanza Venezia-Pireo in nome della Cina

2 Febbraio 2019 - Venezia - Il porto di Venezia ha siglato un accordo con il Porto del Pireo per l'avvio di una stretta collaborazione. Lo scalo greco è di proprietà di Cosco (China ocean shipping company), compagnia di navigazione che ha già avviato un collegamento diretto Venezia-Pireo. L'accordo con lo scalo lagunare potenzia ulteriormente la presenza della Cina nelle aree strategiche per il traffico mercantile in Mediterraneo. Parlano cinese infatti porti israeliani, spagnoli, tunisini. Interesse è stato dimostrato anche per Genova, Savona, Trieste. Per quanto riguarda Ravenna si attende la conferma della visita di Cmit, dopo il viaggio a Shanghai di una delegazione ravennate nel dicembre scorso

Informatica

Questo sito e gli strumenti terzi da questo utilizzati si avvalgono di cookie necessari al funzionamento ed utili alle finalità illustrate nella cookie policy. Se vuoi saperne di più o negare il consenso a tutti o ad alcuni cookie, consulta la cookie policy. Chiudendo questo banner, scorrendo questa pagina, cliccando su un link o proseguendo la navigazione in altra maniera, accetti l'uso dei cookie.

Intesa fra il porto del Pireo e quello di Venezia per rafforzare i traffici

Il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale, Pino Musolino, e il CEO dell'Autorità Portuale del Pireo, Capitano Fu Chengqiu, hanno siglato oggi, nel corso di un incontro tenutosi presso la sede del Porto greco, un memorandum d'intesa finalizzato a potenziare i rapporti e i traffici tra i due scali portuali. Le due parti s'impegnano a dar vita a una cooperazione stabile e reciproca, utile a sviluppare i rispettivi porti e servizi portuali, supportando politiche di connettività infrastrutturale e servizi portuali atti ad implementare il flusso commerciale tra i mercati dell'Europa, del Mediterraneo e dell'Estremo Oriente attraverso i due porti. Il memorandum mira anche a migliorare lo scambio di buone pratiche e conoscenze in ambito di gestione portuale nei campi dell'information technology, dell'attrazione degli investimenti e della comunicazione. L'obiettivo comune finale è migliorare le prestazioni dei due scali, snodi fondamentali nei collegamenti marittimi internazionali del futuro lungo la nuova Via della Seta. Pino Musolino, presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale, porti di Venezia e di Chioggia, dichiara: In uno scenario prossimo che vede un vigoroso aumento dei traffici tra Asia ed Europa lungo la nuova Via della Seta marittima, è necessario puntare con decisione sulla razionalizzazione delle catene logistiche, partendo dagli scali portuali e dai collegamenti viari con i mercati interni, per accorciare le distanze, abbassare i costi di trasporto, togliere camion dalle strade e migliorare la sostenibilità ambientale dei traffici. Venezia che è indicata come punto di arrivo via mare dalla strategia cinese Belt Road Initiative, anche in quanto scalo più vicino ai mercati dell'Europa centrale e snodo primario nella rete infrastrutturale europea TEN-T si muove da tempo in questo senso, lavorando quotidianamente con operatori privati ed enti gestori per dare concretezza e sostanza al flusso commerciale tra Europa, Mediterraneo ed Estremo Oriente. Con questo accordo, che si somma alla collaborazione siglata negli scorsi mesi con Cosco Shipping per un collegamento settimanale Pireo-Venezia, vogliamo dimostrare che lo sviluppo dei traffici richiede primariamente accordi commerciali, ottimizzazione dei servizi e interventi infrastrutturali mirati. E' questa la strada per creare valore per la nostra economia e per il nostro territorio, oltre che per uscire da una visione della crescita viziata e autoreferenziale che, a Venezia e in Italia, ha visto sempre al primo posto la costruzione di opere elefantache e dispendiose. Capitano Fu Chengqiu, CEO dell'Autorità Portuale del Pireo, dichiara: Il porto del Pireo, il maggiore scalo della Grecia e del Mediterraneo orientale, è uno snodo di collegamento ideale tra l'Asia e l'Europa centrale e orientale. E' il primo hub per le più grandi navi porta-container in servizio diretto Europa-Far East dopo aver attraversato il Canale di Suez e offre soluzioni di trasporto intermodali ed efficienti servizi ad alto valore aggiunto per le merci, che possono viaggiare su strada, ferrovia e via mare. La scelta di stabilire una cooperazione con l'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale mira a rafforzare i rapporti commerciali tra Asia e Mediterraneo e a potenziare il ruolo dei porti come motori di sviluppo per l'economia europea. Grazie all'attuale piano di investimenti, il porto del Pireo intende favorire nei prossimi anni la crescita dell'economia locale e regionale, sviluppando ogni aspetto dell'industria marittima compresi i container, la cantieristica, la logistica, la crocieristica e i traghetti.

The screenshot shows the Transportonline website interface. At the top, there's a navigation bar with 'transportonline' logo and 'ISCRIVITI ALLA RASSEGNA STAMPA REGISTRATI AREA UTENTE ENG'. Below that, a banner reads 'LA COMMUNITY DELLA LOGISTICA MERCI' with a sub-headline 'Qui potrai acquistare o vendere servizi di spedizione, trasporto, logistica e fatture per la movimentazione'. There are buttons for 'Registra gratis la tua' and 'Entra nella Community'. A main navigation menu includes 'CHE COS'È TRANSPORTONLINE', 'OFFERTE', 'ANNUNCI', 'NEWS', 'EVENTI', 'PRIMO PIANO', 'LEGGI', and 'CONTATTI'. A 'HELP' section is also visible. The main content area features a news article titled 'Intesa fra il porto del Pireo e quello di Venezia per rafforzare i traffici' dated 12 Feb 2019. The article includes a photo of Pino Musolino and Fu Chengqiu, and text detailing the memorandum of understanding. On the right side, there are several promotional banners for services like 'Scopri il nuovo sito Eni Multicard', 'OCEAN', 'TIMOCOM' (offering up to 750,000 offers), and 'ARIBIO'.

Porti: entro maggio 2020 banchine Genova Prà elettrificate

Lavori per mitigare smog e rumore inizieranno a marzo

(ANSA) - GENOVA, 12 FEB - Entro maggio 2020 le banchine del porto di Genova Prà saranno elettrificate. I lavori inizieranno a marzo con l'obiettivo di ridurre le emissioni gassose ed acustiche dello scalo. Lo annuncia l'assessore regionale alle Infrastrutture Giacomo Giampedrone stamani a Genova in Consiglio regionale rispondendo a un'interrogazione del capogruppo di Rete a Sinistra/LiberaMente Liguria Gianni Pastorino. "La durata media della sosta delle navi a Prà varia da 8 a 36 ore, ci sono numerose problematiche che coinvolgono la cittadinanza compreso il rumore generato dai gruppi elettrogeni di bordo - sottolinea l'assessore - che vengono sentiti dalla popolazione soprattutto durante le ore notturne". Il bando di gara da 11,4 milioni di euro per l'elettrificazione delle banchine è già stato pubblicato e la progettazione esecutiva è già stata ultimata, prevede di erogare 2 megawatt alle grandi navi, un megawatt alle navi medio- piccole, per 24 ore giornaliere. Secondo il capogruppo Pastorino "finalmente si delinea un'opera di mitigazione del porto di Prà, un risultato positivo per l'intera comunità genovese". (ANSA).



L'Avvisatore Marittimo

Genova, Voltri

Senza decisioni riparazioni navali in crisi

Pesano la mancanza di una vasca più grande e la sfiducia crescente da parte del sistema bancario

ALBERTO GHIARA

GENOVA. Mancanza di spazi, sfiducia delle banche, difficoltà a pagare da parte dei fornitori: il settore delle riparazioni navali genovesi lamenta da anni la disattenzione delle istituzioni e comincia a pagarne le conseguenze. L'ultima situazione di difficoltà riguarda un'impresa storica, la General montaggi genovesi (Gmg). A dicembre non è stato pagato il saldo degli stipendi e adesso si attende di capire che cosa succederà con la paga di gennaio. Intanto i cantieri Mariotti non hanno ancora trovato la copertura finanziaria per realizzare due navi per il gruppo Carnival, una commessa da 400 milioni di euro. E i lavoratori di Ente Bacini, la società che gestisce le vasche genovesi, sono entrati in agitazione. C'entra l'impasse del processo di privatizzazione, con una sentenza del Tar che ha bocciato la gara con cui l'Autorità portuale aveva assegnato l'ente a una cordata formata da Fincantieri, San Giorgio del Porto e Amico. «La Gmg spiega Antonio Pedranghelu, di Fiom sta lavorando per far rientrare i crediti che vanta dai clienti. Il sindacato ha la massima comprensione per la situazione, che non è facile. Purtroppo ci sono problemi con le banche, che non fanno credito pur essendoci carichi di lavoro assicurati». Dal canto suo, Stefano Milone (Fim) spiega che «la preoccupazione è che non capiamo la motivazione. Ci sono molte aziende che pur avendo commissioni assicurate non ottengono credito dalle banche». Gmg è una realtà che opera all'interno del distretto delle riparazioni navali genovesi. Occupa circa 30 persone direttamente e altre 12 attraverso la società controllata Campanella. Complessivamente sono quindi 42 i lavoratori interessati da questa impasse. «Le motivazioni del mancato pagamento degli stipendi continua Milone può essere la scarsa liquidità dovuta al fatto che le banche non fanno fidi oppure che i clienti non pagano. È vero che il lavoro delle riparazioni navali è calato, ma il motivo non può essere quello». Il calo del lavoro è paradossale. La flotta mercantile mondiale fra 2014 e 2018, secondo i dati Unctad, è cresciuta del 6,1 per cento per numero di navi e del 14 per cento in tonnellate di portata lorda (dwt), mentre la dimensione media delle navi è cresciuta del 7,4 per cento. Eppure nel settore delle riparazioni genovesi il numero dei lavoratori è calato, anche se è difficile stabilire precisamente le dimensioni di questo calo, che riguarda soprattutto, ma non soltanto, le ditte in subappalto, spesso con operai provenienti da altri paesi, come ad esempio Turchia, Bangladesh o Croazia. Anche per questo, forse, la perdita di lavoro fa meno rumore. Secondo i sindacati c'è stato quasi un dimezzamento. «Il settore delle riparazioni navali a Genova ricorda Pedranghelu è arrivato negli anni passati a dare lavoro a quasi 4.000 persone, fra dipendenti diretti delle aziende, che erano circa mille, e indotto. Oggi siamo lontani da quelle cifre, i lavoratori diretti sono circa 800 e con l'indotto si arriva in media a 2.000 lavoratori». Secondo Bruno Guglielmini, presidente della sezione riparatori navali di Confindustria Genova, le cifre sono meno drammatiche. «Ormai sono anni che il numero di dipendenti diretti si è stabilizzato a 1.700 persone, a cui vanno aggiunti altri mille lavoratori indiretti». Si tratta comunque di meno lavoratori che in passato. «Da un lato spiega Guglielmini ha avuto effetto la mancata realizzazione di una vasca di dimensioni maggiori, che ha portato altrove alcune attività. Dall'altro però si stanno aprendo nuovi mercati che 20 anni fa non c'erano, come il refitting dei maxiyacht». L'atteggiamento delle banche, aggravato dalla crisi della genovese Carige, sta mettendo in difficoltà il settore navale. Già a dicembre, Il Secolo XIX aveva dato notizia degli ostacoli incontrati dai cantieri Mariotti per finanziare la costruzione di due navi. E' una commessa da 400 milioni arrivata dal gruppo Carnival per i quali le banche non avevano garantito il prestito. Una situazione che si è prolungata fino a oggi, come conferma Marco Bisagno, amministratore delegato dei Mariotti: «Il mondo è cambiato, è molto più difficile convincere le banche, anche se si sono già fatte insieme 5 mila operazioni. Temo il fatto che le nostre imprese hanno poca capitalizzazione, rispetto a commesse che valgono anche 20 volte il capitale sociale. E dopo le vicende Mps e Carige c'è stato un irrigidimento» Conclude Pedranghelu: ««La politica non fa niente, compreso il ministero

Senza decisioni riparazioni navali in crisi
Pesano la mancanza di una vasca più grande e la sfiducia crescente da parte del sistema bancario

Produzione industriale in calo a dicembre
Flessione dell'indice destagionalizzato dello 0,8%, anno su anno giù del 2,5%

Aumento di capitale per d'Amico International

delle Infrastrutture e Trasporti da cui dipende il porto di Genova» e anche «il progetto del nuovo bacino è fermo perché nessuno decide finché non si decide chi gestisce la struttura».

«Fincantieri, cinquecento assunzioni negli ultimi tre anni» / INTERVISTA

MATTEO DELL' ANTICO

Genova - L' ultima sfida, solo in ordine di tempo, è la ricostruzione del ponte dopo il crollo del Morandi. Segno che Fincantieri, colosso della navalmeccanica a livello mondiale, ha nella Liguria uno dei territori strategici per la crescita del proprio business. Il gruppo, negli ultimi tre anni, ha assunto sul territorio regionale un totale di 500 lavoratori tra Genova, Riva Trigoso e La Spezia e occupa in Liguria tremila persone più settemila dell' indotto. Il genovese Alberto Maestrini, oltre ad essere direttore generale di Fincantieri, è stato recentemente nominato presidente della società "PerGenova", realtà creata per la ricostruzione del viadotto sul torrente Polcevera e composta paritariamente da Fincantieri e Salini Impregilo. Partiamo dall' ultimo impegno che Fincantieri ha preso con Genova e la Liguria. Per quale motivo avete deciso di mettervi in gioco per ricostruire il ponte? «Per il semplice fatto che, al di là della commessa, Fincantieri ha voluto fare qualcosa di concreto per un territorio da sempre strategico per la nostra azienda. Ci siamo, fin dallo scorso agosto, resi disponibili a progettare e ricostruire il viadotto perché all' interno del nostro gruppo, conosciuto soprattutto per realizzare navi da crociera e unità militari, ci sono competenze in grado lavorare anche sulle infrastrutture». Il cantiere navale di Genova, a Sestri Ponente, è uno degli stabilimenti storici del gruppo Fincantieri. Servono però nuovi spazi per realizzare navi da crociera sempre più grandi. Il ribaltamento a mare è davvero essenziale? «Assolutamente sì. Il progetto presentato nel 2009 è stato recentemente rinnovato perché l' obiettivo del gruppo è quello di rendere il sito di Sestri uno dei cantieri di riferimento in Italia per la nostra azienda al pari degli stabilimenti più grandi di Monfalcone e Marghera. Fincantieri, negli ultimi anni, ha ottenuto molte commesse per costruire navi da crociera e abbiamo lavoro da qui ai prossimi anni. Ma non possiamo realizzare nuove unità in stabilimenti che non hanno spazi adeguati. Il fatto che Fincantieri abbia voluto rivedere e sviluppare il progetto iniziale del ribaltamento a mare è un segnale concreto di quanto il gruppo punti sullo sviluppo di Sestri, a partire dalla creazione di un nuovo maxi-bacino di carenaggio che per noi è fondamentale». Fincantieri, a Genova, non è solo Sestri Ponente. «Abbiamo la Direzione navi militari, in via Cipro, il Cetena, Seastema e Orizzonte Sistemi Navali. Sono centri essenziali per la nostra attività dove vengono progettate le navi del futuro. Parliamo di realtà tecnologicamente all' avanguardia dove lavorano ingegneri che sviluppano buona parte dei progetti che poi vengono realizzati in cantiere. Possiamo contare su software all' avanguardia e simulatori navali che ci vengono invidiati in tutto il mondo. Abbiamo stretto una fortissima collaborazione con l' Università di Genova: la sfida è quella di formare proprio in città ragazzi che poi, finiti gli studi, potranno entrare in azienda». Nuove costruzioni, parliamo di militare. Quali sono i progetti per il cantiere integrato di Riva Trigoso e Muggiano, alla Spezia? «Su questo specifico comparto, ormai da anni, Fincantieri ha acquisito una leadership non solo a livello nazionale ma mondiale. Questi due stabilimenti sono destinati a crescere e continueranno a costruire nuove navi militari, parte delle quali entreranno nella flotta della Marina italiana». Parliamo di riparazioni navali. Fincantieri è in corsa per la privatizzazione dei bacini di carenaggio di Genova. Non è più remunerativo il business della costruzione di nuove navi? «Quella del refit è un' attività dove abbiamo volumi interessanti. Si tratta di un servizio che un gruppo come il nostro può offrire agli armatori: un mercato fondamentale anche per quanto riguarda operazioni di allungamento delle navi dove Fincantieri ha dimostrato di essere all' avanguardia. Proprio per questi motivi, abbiamo deciso di partecipare alla privatizzazione della società Ente Bacini avviata dall' **Autorità di sistema portuale** di Genova-Savona. Purtroppo, la gara è stata congelata per via di un ricorso al Tar che sta bloccando lo sviluppo delle riparazioni navali genovesi».



The Medi Telegraph

Genova, Voltri

Genova, a maggio 2020 le banchine di Pra' saranno elettrificate

GIORGIO CAROZZI

Genova - Entro maggio 2020 le banchine del porto di **Genova Pra'** saranno elettrificate. I lavori inizieranno a marzo con l'obiettivo di ridurre le emissioni gassose ed acustiche dello scalo. Lo annuncia l'assessore regionale alle Infrastrutture Giacomo Giampedrone stamani a **Genova** in Consiglio regionale rispondendo a un'interrogazione del capogruppo di Rete a Sinistra/LiberaMente Liguria Gianni Pastorino. «La durata media della sosta delle navi a Pra' varia da 8 a 36 ore, ci sono numerose problematiche che coinvolgono la cittadinanza compreso il rumore generato dai gruppi elettrogeni di bordo - sottolinea l'assessore - che vengono sentiti dalla popolazione soprattutto durante le ore notturne». Il bando di gara da 11,4 milioni di euro per l'elettificazione delle banchine è già stato pubblicato e la progettazione esecutiva è già stata ultimata, prevede di erogare 2 megawatt alle grandi navi, un megawatt alle navi medio- piccole, per 24 ore giornaliere. Secondo il capogruppo Pastorino «finalmente si delinea un'opera di mitigazione del porto di Pra', un risultato positivo per l'intera comunità genovese».



Porti: Spezia, Andrea Fontana nuovo presidente spedizionieri

Esordio con invito a rilancio logistica integrata e intermodale

ANDREA FONTANA

(ANSA) - GENOVA, 12 FEB - Andrea Fontana, socio della Dario Peroli spa, è il nuovo presidente dell' Associazione spedizionieri del Porto della Spezia. L' elezione è avvenuta ieri nell' ambito dell' assemblea congressuale presso Confindustria La Spezia. Fontana succede a Alessandro Laghezza recentemente confermato nel direttivo nazionale di Fedespedit, e ha già ricoperto incarichi nell' ambito del cluster marittimo. Ha esordito sottolineando come in questa fase di forte competizione è sempre più necessario procedere in modo definitivo al rilancio della logistica integrata e intermodale in Italia - segnala l' Associazione spedizionieri in una nota -, un processo che può concretizzarsi solo attraverso il completamento delle principali direttrici infrastrutturali. Sul piano locale resta da definire al più presto l' avvio del centro unico dei servizi a Santo Stefano Magra. Oggi è possibile trovare sintesi sui progetti solo attraverso una più ampia condivisione fra gli attori in campo, su questo argomento, ha affermato Andrea Fontana, "continuerò a collaborare fattivamente con tutti gli Enti in particolare con l' Agenzia delle Dogane e **Adsp** che da sempre sono al fianco delle nostre professioni". (ANSA).

The screenshot shows a news article on the ANSA website. The main headline is "Porti: Spezia, Andrea Fontana nuovo presidente spedizionieri". Below the headline is a sub-headline: "Esordio con invito a rilancio logistica integrata e intermodale". The article text is partially visible, starting with "(ANSA) - GENOVA, 12 FEB - Andrea Fontana, socio della Dario Peroli spa, è il nuovo presidente dell'Associazione spedizionieri del Porto della Spezia...". The article is accompanied by a large aerial photograph of the port of Spezia. To the right of the article is a sidebar with various widgets, including "ANSAVloggiArt", "Blue Resolutari", "PREVISIONI METEO - MARINE", and a list of related websites such as "www.cofiterna.it", "www.assport.it", "www.federpecca.net", "www.federestremomare.it", "www.cina.org", "www.asselogistica.it", "www.federagenti.it", "www.academiamaritimercante.it", "www.cocostore.it", "www.crysalislibsea.it", "www.mecroscara.it", "www.federvola.it", "www.fedespedit.it", "www.solly.it", "ASSONAT", and "FEDARLINEA".

Il Secolo XIX (ed. La Spezia)

La Spezia

Fontana presidente degli spedizionieri

Andrea Fontana, socio della Dario Perioli Spa, è il nuovo presidente dell'Associazione Spedizionieri del **Porto** della Spezia. L'elezione è avvenuta nell'ambito dell'assemblea congressuale convocata in Confindustria La Spezia. Fontana, che succede ad Alessandro Laghezza, recentemente confermato nel direttivo nazionale di Fedespediti, ha già ricoperto incarichi nell'ambito del cluster marittimo e stato presidente degli agenti marittimi spezzini e vice nazionale.

Fontana rileva che è necessario procedere «al rilancio della logistica integrata e intermodale in Italia con il completamento delle principali direttrici infrastrutturali. Sul piano locale bisogna definire al più presto l'avvio del centro unico dei servizi a S Stefano». Il direttivo è composto da Andrea Fontana, Alessandro Laghezza, Sergio Landolfi, Fabio Bucchioni, Sandro Bucchioni, Paolo Stanzione, Alberto Cerrone.

Revisori: Massimo Frolla, Piero Fiaccadori Alessandro Rossi.

Probiviri: Paolo Rinaldi; segretario: Salvatore Avena.

-

LA SPEZIA
13 FEBBRAIO 2019
LA SPEZIA

Propaganda a scuola, CasaPound si difende

L'avvocato Enrico Guidi «Né tra gli studenti e i ricettori le Foto, non serveva alcun contraddittorio per raccattare i fatti»

LA SPEZIA
L'articolo di casaPound è stato pubblicato sul sito della scuola. Il presidente della scuola, il professor...
L'avvocato Enrico Guidi...
Il sberleffo sul caso dell'Imbandi...
Martina a Castelnuovo...
Fontana presidente degli spedizionieri...

Informazioni Marittime

La Spezia

Andrea Fontana alla guida degli spedizionieri spezzini

Andrea Fontana, socio della Dario Pericoli, è il nuovo presidente dell'Associazione Spedizionieri del Porto della Spezia. L'elezione è avvenuta lunedì nel corso dell'assemblea congressuale tenutasi a Confindustria La Spezia. Fontana succede ad Alessandro Laghezza, recentemente confermato nel direttivo nazionale di Fedespediti. Ha già ricoperto incarichi nell'ambito del cluster marittimo, essendo stato presidente degli agenti marittimi della Spezia e vicepresidente nazionale. Fontana ha commentato l'elezione affermando che «in questa fase di forte competizione è sempre più necessario procedere in modo definitivo al rilancio della logistica integrata e intermodale in Italia. Un processo che può concretizzarsi solo attraverso il completamento delle principali direttrici infrastrutturali. Sul piano locale resta da definire al più presto l'avvio del centro unico dei servizi a Santo Stefano Magra. Continuerò a collaborare fattivamente in particolare con l'Agenzia delle Dogane e l'autorità di sistema portuale che da sempre sono al fianco delle nostre professioni». Il direttivo dell'Associazione spedizionieri di La Spezia è composto da: Andrea Fontana, Alessandro Laghezza, Sergio Landolfi, Fabio Bucchioni, Sandro Bucchioni, Paolo Stanzione, Alberto Cerrone. Revisori Massimo Frolla, Piero Fiaccadori, Alessandro Rossi. Probiviri Paolo Rinaldi. Segretario Generale Salvatore Avena.

La Nazione (ed. La Spezia)

La Spezia

LA SPEZIA SOCIO DELLA 'PERIOLI', SUCCEDE NELL' ASSOCIAZIONE DEL PORTO A LAGHEZZA

Fontana nuovo presidente degli spedizionieri

ANDREA Fontana, socio della Dario Perioli spa, è il nuovo presidente dell' Associazione spedizionieri del Porto della Spezia. L' elezione è avvenuta ieri nell' ambito dell' assemblea congressuale presso Confindustria La Spezia. Fontana succede a Alessandro Laghezza recentemente confermato nel direttivo nazionale di Fedespediti, e ha già ricoperto incarichi nell' ambito del cluster marittimo. Ha esordito sottolineando come in questa fase di forte competizione è sempre più necessario procedere in modo definitivo al rilancio della logistica integrata e intermodale in Italia - segnala l' Associazione spedizionieri in una nota - un processo che può concretizzarsi solo attraverso il completamento delle principali direttrici infrastrutturali. Sul piano locale resta da definire al più presto l' avvio del centro unico dei servizi a Santo Stefano Magra. Oggi è possibile trovare sintesi sui progetti solo attraverso una più ampia condivisione fra gli attori in campo, su questo argomento, ha affermato Andrea Fontana, «continuerò a collaborare fattivamente con tutti gli Enti in particolare con l' Agenzia delle Dogane e **Adsp** che da sempre sono al fianco delle nostre professioni».

LA NAZIONE LIGURIA - MERCOLEDÌ 13 FEBBRAIO 2019

LA SPEZIA SOCIO DELLA PERIOLI, SUCCEDE NELL'ASSOCIAZIONE DEL PORTO A LAGHEZZA

Fontana nuovo presidente degli spedizionieri

ANDREA Fontana, socio della Dario Perioli spa, è il nuovo presidente dell'Associazione spedizionieri del Porto della Spezia. L'elezione è avvenuta ieri nell'ambito dell'assemblea congressuale presso Confindustria La Spezia. Fontana succede a Alessandro Laghezza recentemente confermato nel direttivo nazionale di Fedespediti, e ha già ricoperto incarichi nell'ambito del cluster marittimo. Ha esordito sottolineando come in questa fase di forte competizione è sempre più necessario procedere in modo definitivo al rilancio della logistica integrata e intermodale in Italia - segnala l'Associazione spedizionieri in una nota - un processo che può concretizzarsi solo attraverso il completamento delle principali direttrici infrastrutturali. Sul piano locale resta da definire al più presto l'avvio del centro unico dei servizi a Santo Stefano Magra. Oggi è possibile trovare sintesi sui progetti solo attraverso una più ampia condivisione fra gli attori in campo, su questo argomento, ha affermato Andrea Fontana, «continuerò a collaborare fattivamente con tutti gli Enti in particolare con l'Agenzia delle Dogane e **Adsp** che da sempre sono al fianco delle nostre professioni».

COOLETELTO Lettura di affida al ministero per La Stoppa

RAPALLO Troppi cantieri stradali - Chioderone entra Pasquale

GENOVA Un esposto sulle multe nel quartiere del sindaco Bucci

Cambiare per crescere.

Quotidiana nel lavoro pubblica ogni giorno centinaia di offerte di aziende della tua città. È il più completo motore di ricerca nel settore recruiting, da oggi ancora più efficace e facile da usare.

The Medi Telegraph

La Spezia

La Spezia, Fontana nuovo presidente degli spedizionieri

GIORGIO CAROZZI

La Spezia - Andrea Fontana, socio della Dario Perioli spa, è il nuovo presidente dell' Associazione spedizionieri del Porto della Spezia. L' elezione è avvenuta ieri nell' ambito dell' assemblea congressuale presso Confindustria La Spezia. Fontana succede a Alessandro Laghezza recentemente confermato nel direttivo nazionale di Fedespedi, e ha già ricoperto incarichi nell' ambito del cluster marittimo. Ha esordito sottolineando come in questa fase di forte competizione è sempre più necessario procedere in modo definitivo al rilancio della logistica integrata e intermodale in Italia - segnala l' Associazione spedizionieri in una nota -, un processo che può concretizzarsi solo attraverso il completamente delle principali direttrici infrastrutturali. Sul piano locale resta da definire al più presto l' avvio del centro unico dei servizi a Santo Stefano Magra. Oggi è possibile trovare sintesi sui progetti solo attraverso una più ampia condivisione fra gli attori in campo, su questo argomento, ha affermato Andrea Fontana, «continuerò a collaborare fattivamente con tutti gli Enti in particolare con l' Agenzia delle Dogane e **Adsp** che da sempre sono al fianco delle nostre professioni»

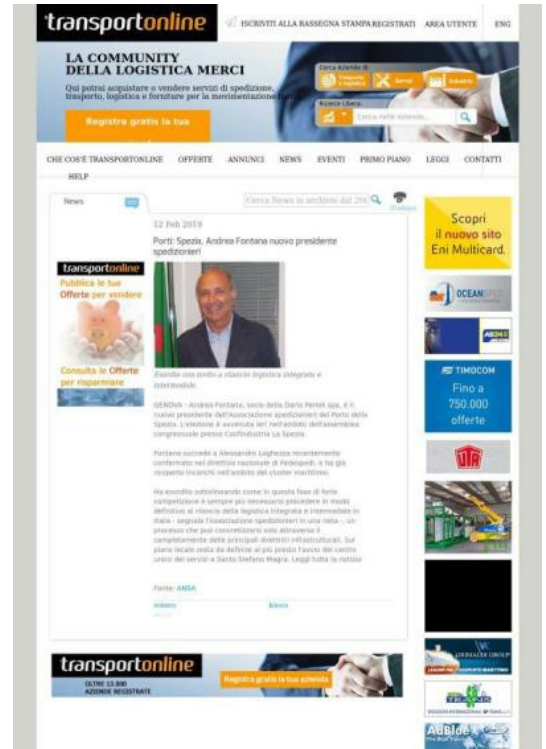


Transportonline

La Spezia

Porti: Spezia, Andrea Fontana nuovo presidente spedizionieri

GENOVA - Andrea Fontana, socio della Dario Peroli spa, è il nuovo presidente dell'Associazione spedizionieri del Porto della Spezia. L'elezione è avvenuta ieri nell'ambito dell'assemblea congressuale presso Confindustria La Spezia. Fontana succede a Alessandro Laghezza recentemente confermato nel direttivo nazionale di Fedespediti, e ha già ricoperto incarichi nell'ambito del cluster marittimo. Ha esordito sottolineando come in questa fase di forte competizione è sempre più necessario procedere in modo definitivo al rilancio della logistica integrata e intermodale in Italia - segnala l'Associazione spedizionieri in una nota -, un processo che può concretizzarsi solo attraverso il completamento delle principali direttrici infrastrutturali. Sul piano locale resta da definire al più presto l'avvio del centro unico dei servizi a Santo Stefano Magra. Leggi tutta la notizia



LA CAMPAGNA INTERVENTO DI ARPAT AL SEMINARIO DI ANCONA

Rumori in porto, i primi risultati

LA QUALITÀ dell'aria all'interno del porto e la 'matrice' del rumore nello scalo labronico sono stati temi centrali dell'intervento di Arpat durante il seminario nazionale sulla gestione sostenibile delle attività portuali svoltosi ad Ancona. Il porto livornese infatti è il principale della Toscana e uno dei più importanti italiani, sia per il traffico passeggeri che, soprattutto, per quello merci. Gaetano Licitra, coordinatore Area Vasta della Costa, ha parlato del monitoraggio della matrice rumore, con particolare riferimento ai progetti Interreg Marittimo in corso Mon Acumen e Report di cui Arpat è partner. I progetti consentiranno a Livorno nell'ambito di una collaborazione italo-francese di governare lo sviluppo portuale in maniera sostenibile. I primi risultati della campagne effettuate su postazioni strategiche hanno messo in evidenza che la presenza del porto diventa determinante soltanto in alcune ore del giorno in cui il traffico stradale dovuto alle attività portuali è maggiore. Inoltre - fa sapere Arpat - il confronto tra le misure evidenzia la stagionalità del rumore portuale dove nel periodo estivo, con un maggior numero di sbarchi ed approdi, si registra un maggior rumore notturno.

2 PRIMO PIANO LIVORNO MERCOLEDÌ 13 FEBBRAIO 2019 **IL TELEGRAFO**

LA CITTA' E IL MARE

La procura di Roma ha acquisito gli atti della commissione
Anche la Procura di Roma si prepara per fare giustizia sulla strage del Moby Prince. Il procuratore capo Giuseppe Pisano, insieme ai funzionari della procura, ha fatto sapere di aver acquisito gli atti della commissione parlamentare

Sergio Albanese
Anche la giustizia si è mossa una volta, con la richiesta della causa di ingiuria, ma che si è pronta da quella della giustizia. Anche il procuratore della procura di Roma, Giuseppe Pisano, ha fatto sapere di aver acquisito gli atti della commissione parlamentare

Dopo tanti anni abbiamo speranza di ottenere giustizia
«Open an area della causa di ingiuria della Commissione la cui relazione ha chiarito la verità storica del caso. È un momento storico per il Moby Prince. È un momento storico per la giustizia. È un momento storico per la verità»

Silvio Lisi
L'8 marzo il presidente della commissione parlamentare sul Moby Prince. È un momento storico per la giustizia. È un momento storico per la verità. È un momento storico per la giustizia. È un momento storico per la verità.

Caso Moby Prince «Non ci sono due verità Basta con le illusioni»

Torna a parlare l'ammiraglio Sergio Albanese

IL PARCO
L'8 marzo il presidente della commissione parlamentare sul Moby Prince. È un momento storico per la giustizia. È un momento storico per la verità. È un momento storico per la giustizia. È un momento storico per la verità.

LA CAMPAGNA INTERVENTO DI ARPAT AL SEMINARIO DI ANCONA
Rumori in porto, i primi risultati
LA QUALITÀ dell'aria all'interno del porto e la 'matrice' del rumore nello scalo labronico sono stati temi centrali dell'intervento di Arpat durante il seminario nazionale sulla gestione sostenibile delle attività portuali svoltosi ad Ancona. Il porto livornese infatti è il principale della Toscana e uno dei più importanti italiani, sia per il traffico passeggeri che, soprattutto, per quello merci. Gaetano Licitra, coordinatore Area Vasta della Costa, ha parlato del monitoraggio della matrice rumore, con particolare riferimento ai progetti Interreg Marittimo in corso Mon Acumen e Report di cui Arpat è partner. I progetti consentiranno a Livorno nell'ambito di una collaborazione italo-francese di governare lo sviluppo portuale in maniera sostenibile. I primi risultati della campagne effettuate su postazioni strategiche hanno messo in evidenza che la presenza del porto diventa determinante soltanto in alcune ore del giorno in cui il traffico stradale dovuto alle attività portuali è maggiore. Inoltre - fa sapere Arpat - il confronto tra le misure evidenzia la stagionalità del rumore portuale dove nel periodo estivo, con un maggior numero di sbarchi ed approdi, si registra un maggior rumore notturno.

'La Superba', patto per Gorgona

Accordo con il traghetto veloce. Ma prima vanno risolte due questioni

SARÀ il piccolo traghetto veloce 'La Superba', dell' armamento privato dell' imprenditrice Alice Colli, a collegare ogni sabato e ogni lunedì il nostro porto con l' isola di Gorgona. L' annuncio, dato giorni fa dalla Regione e dalla Toremar - c' è un accordo di base tra la compagnia regionale del gruppo Onorato e la Regione stessa - chiude un periodo di isolamento della piccola isola facente parte del comune labronico: ma a quanto pare, perché il collegamento venga avviato senza problemi 'accessori', vanno ancora risolti alcuni importanti dettagli. Il primo è l' ormeggio della navetta in porto.

Fino all' anno scorso 'La Superba' attraccava in darsena vecchia, a fianco del peschereccio-ristorante 'Ca' moro', sulla stessa banchina delle altre barche da pesca.

DA QUI è stato 'sfrattato' dall' **Adsp**, senza che gli fosse garantito - ha più volte lamentato l' armatrice - un ormeggio accettabile in porto: tanto da costringere il traghetto a concludere la stagione delle gite sulle isole - collegava in particolare Capraia e l' Elba - senza fisso attracco. Per il nuovo servizio con Gorgona, 'La Superba' sperava gli fosse confermato l' accosto in Darsena Vecchia, ma così non è stato: grazie all' intervento della Toremar il traghetto avrà probabilmente l' accosto giornaliero sul molo Elba, che tuttavia sia per la sua altezza sia perchè aperto ai venti di traversia, rappresenterebbe un rischio. Da qui la reiterata richiesta, avviata anche con un legale, di un accosto più adatto.

IL SECONDO problema è la tariffa per i rifiuti di bordo. Il traghetto è stato inserito nella categoria delle navi entro 4mila tonnellate, per la quale la tariffa, da pagare alla Labromare, specializzata nel trattamento dei rifiuti di bordo, è improponibile su un mezzo da sole 38 tonnellate: e che compiendo il suo tragitto in meno di un' ora non prevede praticamente rifiuti a bordo. Anche su questo argomento è in corso un contenzioso che dovrà essere risolto entro la fine del mese, se si vorrà che il collegamento cominci - come previsto dagli accordi - ai primi di marzo.

Se tutto sarà aggiustato, Gorgona avrà finalmente quel collegamento veloce e 'ognitempo' da anni sollecitato anche dalla polizia penitenziaria, che è rimasta per lunghi mesi isolata, dovendo affidarsi alle sole motovedette, del tutto inutili con tempo cattivo.

A.F.



Livorno: Terminale Olt a pieno regime

Massimo Belli

LIVORNO Il Terminale di rigassificazione di Olt Offshore Lng Toscana sta lavorando a quasi il 100% della capacità. A circa un anno dall'introduzione del nuovo meccanismo di allocazione di capacità di rigassificazione tramite aste, Olt ha raggiunto una serie di risultati importanti, sia nell'ottica della sicurezza degli approvvigionamenti, sia in quella della diversificazione delle fonti, in linea con quanto stabilito anche nella Proposta di Piano Clima Energia. In particolare, grazie al nuovo meccanismo di allocazione, da Ottobre scorso sono stati allocati 38 slot su 41 disponibili per l'anno termico 2018/2019, provenienti da sei Paesi diversi, per un totale di circa 5.848.343 metri cubi liquidi di capacità allocati, equivalenti ad oltre il 92% della capacità di rigassificazione annuale del Terminale. Con l'introduzione prima del servizio integrato di rigassificazione e stoccaggio, il quale ha permesso l'allocazione della capacità di rigassificazione tramite aste, e poi con la definitiva introduzione del nuovo meccanismo d'asta in sostituzione del precedente metodo di allocazione, il nostro Paese ha potuto ricevere Gnl da tutte le parti del mondo. La nuova modalità di allocazione della capacità è infatti in grado di intercettare le richieste del mercato, specialmente sul breve periodo. Il nuovo percorso intrapreso ha dimostrato la flessibilità del modello di business di Olt che, combinato con l'adattabilità operativa che da sempre caratterizza il Terminale, rendono Fsr Toscana (nella foto) un punto fermo nella gestione della sicurezza energetica del Paese. L'impianto può ricevere differenti tipologie di gas, garantendo una copertura geografica che va dall'Europa alle Americhe, fino all'Africa e al Medioriente, potendo accogliere circa il 90% della flotta mondiale di navi metaniere attualmente in servizio (fino alla classe New Panamax che hanno una capacità di carico di circa 180.000 m3 liquidi). È inoltre da sottolineare che, dall'inizio delle operazioni commerciali, il Terminale ha ricevuto Gnl da dieci Paesi diversi (Algeria, Camerun, Egitto, Guinea Equatoriale, Nigeria, Norvegia, Peru, Qatar, Trinidad & Tobago, Stati Uniti), oltre a carichi provenienti da altri Terminali europei (Olandesi e Spagnoli). Infine, sempre a testimonianza dell'affidabilità dell'infrastruttura, durante il periodo Ottobre 2018 - Gennaio 2019, anche in presenza di condizioni meteo avverse, il Terminale è sempre stato in grado di garantire lo svolgimento delle operazioni di scarica. Siamo molto soddisfatti dei risultati raggiunti ha commentato l'azienda non si tratta certamente di un punto di arrivo, bensì di uno standard che Olt, per quanto di sua competenza, farà il possibile per mantenere. Da un punto di vista impiantistico e tecnologico, siamo inoltre pronti anche ad avviare il servizio di Small Scale Lng, che potrà fornire un contributo rilevante nel rendere il trasporto pesante, sia marittimo sia terrestre, concretamente sostenibile. Le tappe fondamentali del nuovo meccanismo delle aste A partire dal 2016, il Mise e l'Arera hanno attivato il Servizio Integrato di Rigassificazione e Stoccaggio, finalizzato a consentire alle imprese industriali l'approvvigionamento diretto di Gnl dall'estero. Il servizio ha previsto l'offerta tramite asta da parte delle imprese di rigassificazione e dell'impresa maggiore di stoccaggio Stogit della rigassificazione e la successiva immissione in stoccaggio di quantitativi di gas riconsegnati al Terminale, dando priorità nell'assegnazione del servizio al gas proveniente da Stati dai quali non sono in corso importazioni, che siano di durata uguale o superiore ad un anno. Olt ha offerto tale servizio negli Anni Termici 2016/2017 e 2017/2018, allocando complessivamente 15 slot di scarica, per un quantitativo totale di Gnl scaricato presso il Terminale di circa 2.050.000 m3. Nel 2017, con la deliberazione 660/2017/R/gas, l'Arera ha introdotto un meccanismo di allocazione di capacità di rigassificazione tramite procedure concorsuali, definendo al contempo le modalità di offerta ed i criteri di formazione del prezzo di riserva per ciascun processo di conferimento. Al fine di recepire tali sviluppi regolatori, Olt ha modificato il proprio Codice di Rigassificazione che, dopo una fase di consultazione pubblica, è stato approvato dall'Arera con deliberazione 110/2018/R/gas del 1° Marzo del 2018. Dal 10 Aprile 2018, attraverso la Piattaforma di assegnazione della capacità di rigassificazione (Par) gestita dal Gestore dei Mercati Energetici (Gme), gli utenti del Terminale

The screenshot shows the website interface for Messaggero Marittimo. At the top, there is a navigation bar with 'SHIPPING', 'LOGISTICA', 'PORTI', and 'AUTOTRASPORTO'. The main headline reads 'Livorno: Terminale Olt a pieno regime'. Below the headline, there is a sub-headline 'Da Ottobre 2018 allocati 38 slot da tutto il mondo' and a byline 'di Massimo Belli'. A large image of an LNG tanker is featured. To the right of the image is a newsletter sign-up form with fields for 'Nome e cognome' and 'Indirizzo email'. Below the image, there is a social media sharing section and a list of 'ULTIME POPOLARI VIDEO' with thumbnails and titles like 'No al dosaggio del trit al Brennero' and 'Evasione tariffaria Tpt: un danno da 500 milioni'.

possono inserire le proprie offerte per tutti i prodotti pluriennali, annuali ed infra-annuali offerti secondo quanto previsto dal Codice di Rigassificazione.

Il Tirreno (ed. Piombino-Elba)

Piombino, Isola d' Elba

progetti e proteste

Arrivate al porto le pale eoliche di 180 metri

A dicembre avviati al Quagliodromo i lavori di realizzazione di sei torri eoliche. Un altro progetto sul territorio piombinese che continua a sollevare critiche e proteste.

Al **porto** è arrivata la nave con le pale eoliche da installare di 180 metri altezza, larghezza pale 120 metri. (foto Paolo Barlettani)

A breve via ai lavori su tutti gli infissi del polo culturale
Capua: «Pronto il contratto. Due mesi per l'installazione. La biblioteca si prepara al trasferimento in piazza Aperta»

Giochi, teatro, musica: festa per l'inaugurazione con bambini e famiglie

Unicoip Tirreno punta al risparmio energetico

Arrivate al porto le pale eoliche di 180 metri

Il Tirreno (ed. Piombino-Elba)

Piombino, Isola d' Elba

portoferraio

Porto Cantieri, il Pd replica a Del Mastro: «Dal 2015 il Comune non ha fatto nulla»

Secondo De Rosas l' assessore al Demanio ha sbagliato: «Da lui solo l' inizio un po' goffo della campagna elettorale»

PORTOFERRAIO. «Del Mastro ha iniziato male la campagna elettorale, non è vero quello che dice sulla portualità portoferraiese». Il Pd dell' isola d' Elba, per voce del suo coordinatore Simone De Rosas, risponde in questo modo all' assessore al demanio che, in un suo intervento, ha spiegato come il progetto di Porto Cantieri sia naufragato da una parte perché la Regione lo ritenuto «non sostenibile dal punto di vista ambientale», dall' altra perché il «silenzio di Esaom Cesa è un sintomo del disinteresse economico ad intraprendere quel tipo di investimento».

«In verità il piano dei porti dell' amministrazione Peria è nato come accordo di pianificazione con la Regione, passando anche tramite il voto favorevole del consiglio regionale a integrazione del Pit - replica De Rosas - anche il piano regolatore portuale del Porto Cantieri ha avuto, prima dell' approvazione da parte del Comune, il parere favorevole dei competenti uffici regionali. Il progetto presentato dall' Ati citato, con capofila Esaom, a seguito di avviso pubblico, ha avuto invece parere negativo riguardo alla Via, per problematiche idriche afferenti il bacino della Madonnina, non risolte ed in apparente contrasto con una parte degli indirizzi di piano». Il parere prevedeva l' invito al Comune e al privato ad effettuare gli adeguamenti necessari, al fine di superare le problematiche evidenziate. «Il problema è proprio che il Comune non ha fatto alcunché dal 2015 - attacca il Pd - e il privato non ha presentato un nuovo progetto alternativo che superasse le problematiche idriche. Essendo il PRP un piano attuativo, decade dopo 5 anni se non realizzato. I 5 anni sono scaduti nel 2018. Figuriamoci se il Comune non sarebbe potuto intervenire o bandire una nuova gara! Non solo poteva, sarebbe stato suo dovere farlo, nei confronti della città. L' interesse pubblico sta nel trasformare quella porzione di territorio, migliorarla e renderla fruibile, non nel lasciarla nelle condizioni di degrado assoluto in cui versa adesso. L' ex Centrale Enel è un pezzo del piano dei porti della Giunta Peria dove il riuso si è trasformato in qualità urbana e servizi, pur con destinazioni d' uso non del tutto coerenti con la pianificazione originaria. Il problema è che questa amministrazione non ha prodotto niente a livello di pianificazione urbanistica, riuscendo addirittura a mandare in salvaguardia il regolamento vigente e generando la paralisi di tutte le attività edilizie comunali. Lo sanno benissimo le ditte del settore».

Per questo motivo, secondo De Rosas, «le scuse accampate dall' assessore Del Mastro per provare a giustificare la loro assoluta immobilità, non reggono quindi a nessun livello.

Sembra solo un inizio, un po' goffo, di campagna elettorale.

Il nostro obiettivo invece è continuare a darci da fare per costruire una compagine seria di governo, che sappia riprendere, dopo 5 anni di vuoto, i nodi irrisolti dello sviluppo urbano».



Porto, asfalto alla rotatoria della biglietteria

Per la riqualificazione di via Mattei prosegue il confronto sul piano

IL CANTIERE ANCONA Partiti gli interventi di bonifica, da parte del Comune di Ancona, della pavimentazione stradale della rotatoria di fronte al terminal biglietteria del **porto**, preludio a quanto sarà realizzato in via Mattei. Il lavoro, per un importo di 25mila euro, riguarda il rifacimento del piano viario per una profondità di 20 centimetri di tutte le parti più danneggiate della rotatoria e sarà concluso in settimana.

Questo è il primo di una serie di interventi che, con la stessa logica, saranno svolti lungo via Mattei nella parte di collegamento con il by-pass della Palombella e che rappresentano una prima azione definitiva e approfondita, oltre che una chiara prima risposta alle esigenze espresse dalle categorie produttive.

Il tavolo leri si è riunito il tavolo tecnico per il progetto complessivo di riqualificazione, coordinata dall' amministrazione comunale. Erano presenti all' incontro i rappresentanti di Autorità di sistema portuale del mare Adriatico centrale, del Comune di Ancona, di Capitaneria di **porto** di Ancona, di Marina Dorica e delle associazioni di categoria Cna, Confartigianato, Confcommercio e Confindustria.

Le esigenze Il progetto, illustrato dai tecnici del Comune, tiene insieme le esigenze, diverse, che convivono in quella zona: viabilità in sicurezza, parcheggi, accessibilità anche pedonale, decoro. Si tratta di una delle arterie principali dell' ingresso a nord e serve in particolare il **porto**, il cuore economico di Ancona.

È la zona dello sviluppo della cantieristica, con aziende ad alto ritmo di crescita. Le attività di logistica, i cui uffici sono sistemati qui, esprimono l' esigenza di soste veloci per i mezzi pesanti che ritirano la documentazione necessaria per le operazioni portuali. Infine, c' è la necessità di accompagnare alla sicurezza, il decoro e l' accessibilità al **porto** turistico di Marina Dorica, punto di eccellenza della città e approdo turistico tra i principali in Adriatico. Ne deriva un progetto di riqualificazione complessiva e non un semplice intervento stradale manutentivo.

© RIPRODUZIONE RISERVATA.



Il Resto del Carlino (ed. Ancona)

Ancona

IN CANTIERE ANCHE GLI INTERVENTI IN VIA MATTEI

Porto, strade colabrodo: qualcosa si muove

PARTITI gli interventi di bonifica, da parte del Comune di Ancona, della pavimentazione stradale della rotatoria di fronte al terminal biglietteria del **porto**, preludio a quanto sarà realizzato in via Mattei. Il lavoro, per un importo di 25mila euro, riguarda il rifacimento del piano viario per una profondità di 20 centimetri di tutte le parti più danneggiate della rotatoria e sarà concluso in settimana. Questo è il primo di una serie di interventi che, con la stessa logica, saranno svolti lungo via Mattei nella parte di collegamento con il by-pass della Palombella.

Il progetto, illustrato dai tecnici del Comune, tiene insieme le esigenze, spesso diverse, che convivono in quella zona: viabilità in sicurezza, parcheggi, accessibilità anche pedonale, decoro. Vi è l'esigenza primaria di avere una strada in sicurezza. Si tratta, infatti, di una delle arterie principali dell'ingresso a nord e serve in particolare il **porto**, il cuore economico di Ancona.



Traffico container, pressing sulla Regione «Migliorare i collegamenti con gli interporti»

LO SVILUPPO Antonino Pane «Gli interporti ci sono e sono perfettamente operativi». I dati sull' incremento del traffico contenitori nel **porto** di Napoli, nonostante il mancato coinvolgimento delle aree interportuali, aprono un nuovo fronte di polemiche. L' Interporto Sud Europa sottolinea in una nota che «occorre ricordare che gli interporti di Marcianise e Nola sono operativi e realizzati in aree idonee a raggiungere lo scopo per cui sono stati istituiti ai sensi della legge 240/90. Non si può pertanto parlare di assenza dal panorama logistico campano e nemmeno dal sistema portuale dal momento che oggi gli interporti sono completamente operativi e gli operatori logistici che lavorano al loro interno utilizzano con soddisfazione il sistema realizzato ed i servizi che vengono loro offerti, servizi che sono, e sono sempre stati, disponibili anche per tutti gli operatori logistici del **porto** ma che gli stessi per loro scelta non utilizzano».

E ancora. «Nel **Porto** di Napoli, vengono, al contrario - e tutti lo vedono - utilizzate aree per lo stoccaggio dei contenitori in zone che, per quanto limitrofe al **Porto**, non sono identificate in alcun piano logistico e questo provoca l' ulteriore aumento del già congestionato traffico con i Tir in entrata e in uscita».

Anche l' Interporto Sud Europa, comunque, invita la Regione a riflettere. «Vale la pena ricordare - si sottolinea - che negli anni gli interporti hanno a vario titolo proposto interventi tendenti a realizzare una maggiore sinergia con il sistema portuale tale da consentire un incremento dei volumi molto più importante rispetto a quelli raggiunti nel 2018, nel rispetto dell' ambiente con la riduzione della circolazione dei Tir. Ci spiace constatare che ogni proposta è stata accolta come un' invasione di campo. La conclusione è che gli interporti campani oggi sono un punto di riferimento per la logistica, come confermato dai numerosi operatori. L' auspicio è che anche gli operatori del **porto** si rendano conto che esistono e possono essere utili per il loro sviluppo».

© RIPRODUZIONE RISERVATA.



Il Nautilus

Brindisi

Delegazione dell'Autorità portuale di Haifa nei porti dell'AdSP MAM

BARI Il presidente, Ugo Patroni Griffi, e tutto il management dell'AdSP MAM, hanno ricevuto ieri nella sede di Bari, una delegazione dell'Autorità portuale di Haifa, Israele. Obiettivo del proficuo incontro, suggellare e rinforzare le sinergie già intessute durante la recente missione del Presidente in Israele. Ricco il programma della giornata. Gli ospiti, Mr. Maor e M. Brieman, per la prima volta in Italia, alla presenza del Console onorario di Israele in Italia, Luigi De Santis, sono stati accompagnati in un articolata visita guidata nello scalo Adriatico, nel corso della quale i vertici dell'Ente hanno illustrato le peculiarità operative e dinamiche del porto e le infrastrutturazioni tecnologiche di cui esso è dotato. Successivamente, la delegazione si è spostata negli uffici dell'Ente, dove, con il supporto di strumenti audiovisivi, sono stati proiettati i dati sui traffici, commerciali e passeggeri, e illustrati i numerosi progetti che l'AdSP ha messo in cantiere. L'economia israeliana continua a dimostrare un dinamismo impressionante- commenta il presidente Patroni Griffi- il Paese ha avviato e sviluppato traffici sia con la Cina, che ormai considera Israele al pari del canale di Suez e del porto greco del Pireo come elementi fondanti per la visione marittima della sua nuova Via della Seta, sia con gli sceicchi del Golfo: una ferrovia collegherà Haifa e la capitale omanita Mascate; inoltre, i sauditi si affidano alla tecnologia israeliana per proteggersi da possibili attacchi. Nell'ambito di questa economia espansionistica- continua il Presidente- il nostro Paese, e in particolare il Mezzogiorno, potrebbe recitare un ruolo importante, atteso che attualmente l'Italia, ha una quota di mercato sulle importazioni israeliane pari al 5,3%. Domani, la delegazione visiterà anche il porto di Brindisi- conclude Patroni Griffi- voglio candidare i porti del nostro sistema a svolgere il ruolo di ponte nel Bacino del Mediterraneo, considerato che Israele è totalmente dipendente dai traffici marittimi: il 99% del volume del suo import-export, infatti, passa per il mare e il commercio estero rappresenta il 63% del Pil. E' in giornate come questa che essere il console onorario d'Israele in Puglia dà un senso compiuto a un ruolo che fin dall'inizio ho inteso interpretare proprio come strumento di collegamento socio-economico fra la Puglia e Israele dichiara Luigi De Santis -, è chiaro che creare collegamenti marittimi fra i porti pugliesi e quello di Haifa significa creare un canale diretto e privilegiato che indubbiamente porterà risultati per i nostri imprenditori. Il Mediterraneo, spesso al centro della cronaca per tragedie umanitarie, può e deve diventare anche il Mare delle occasioni da cogliere grazie a queste nuove relazioni che non sono solo di facciata: l'interesse delle istituzioni e delle autorità israeliane nei confronti della Puglia è concreto. Infatti ricorda il console l'incontro di oggi non è casuale, ma nasce da un altro incontro avuto, poco meno di un anno fa, con l'Autorità portuale del Mare Adriatico Meridionale ed il ministro consigliere agli Affari Economici dell'Ambasciata d'Israele in Italia, Sharon Kabalo, che subito individuò nei porti pugliesi il nuovo punto di accesso per l'Europa da parte di Israele. Dopo la visita in Puglia l'Ambasciata d'Israele in Italia ed il Consolato hanno lavorato su questa ipotesi di lavoro per concretizzare il tutto ed ora ci accingiamo a raccogliere i primi risultati.



Il Nautilus

Brindisi

Visita della delegazione dell'Autorità portuale di Haifa nel porto di Brindisi

Brindisi-Il presidente dell'AdSP MAM, Ugo Patroni Griffi, ha incontrato una delegazione proveniente dall'Autorità portuale di Haifa per consolidare i rapporti di collaborazione già avviati e definire le linee programmatiche di sviluppo tra il porto di Haifa, il secondo scalo marittimo per attività in Israele dopo Ashdod, e il porto del mare Adriatico meridionale. Attraverso il supporto di slides e strumenti audiovisivi, il Presidente e il Management dell'Ente hanno presentato agli ospiti il porto e le sue peculiarità infrastrutturali.

The screenshot shows the homepage of the 'IL NAUTILUS' website. The main article is titled 'Visita della delegazione dell'Autorità portuale di Haifa nel porto di Brindisi'. The article text is partially visible, mentioning the meeting between Ugo Patroni Griffi and the Haifa delegation. The website layout includes a top navigation bar, a main content area with a photo of the meeting, and a right sidebar with various news snippets and advertisements for 'PEYRANI BRINDISI' and 'patagonia'.

LA VISITA ALCUNI RAPPRESENTANTI DELLO STATO COSTIERO ERANO IERI IN CITTÀ, OSPITI DEL PRESIDENTE DELL' AUTORITÀ DI SISTEMA, PATRONI GRIFFI

Delegazione israeliana «stregata» dal porto

«L' obiettivo è quello di sviluppare rapporti di collaborazione per fare qualcosa insieme»

Suggellare le sinergie già avviate dal presidente nella sua precedente visita in Israele.

Questo l' obiettivo dell' incontro promosso dall' **Autorità Portuale** del Mare Adriatico Meridionale, che ha accolto presso la sua sede una delegazione dell' **Autorità Portuale** di Haifa, la stessa che il giorno precedente si era recata a Bari con le stesse finalità.

L' interesse per Israele non è casuale, trattandosi di uno Stato il cui volume di import-export passa per oltre il 90% dal mare. Un interesse apparso, peraltro, reciproco, visto il compiacimento per la visita (e per ciò di cui si è discusso) espresso dai rappresentanti dell' **Autorità Portuale** straniera, ospiti a Brindisi. «Siamo contenti di essere qui - ha detto il Comandante Yigal Maor, direttore della navigazione e dei porti d' Israele presso il Ministero dei Trasporti - e l' obiettivo non può che essere quello di sviluppare rapporti commerciali reciproci. In quali settori? Penso alla tecnologia, all' università e ad altri affari in generale che bene si abbinano con il mercato dello "shipping". E poi, il porto di Brindisi è da secoli un punto di riferimento per i migranti israeliani e noi vogliamo tenere fede alle tradizioni».

Soddisfatto anche il presidente Ugo Patroni Griffi: «Il porto di Brindisi - ha detto - ha un' importanza notevole e, tra quelli del Mediterraneo, è il più vicino ed ha quindi anche una valenza logistica. Tra l' altro, la delegazione è rimasta favorevolmente impressionata dalla somiglianza, a loro dire, con il porto di Haifa».

Avvieremo, dunque, nuovi rapporti di collaborazione nella consapevolezza che in tal modo si può generare occupazione e sviluppo di traffici compatibili con quello che il porto di Brindisi consente».

[p. poti]



L'Autorità portuale di Haifa in Puglia

Giulia Sarti

BARI Si è conclusa con l'incontro negli uffici dell'Autorità di Sistema portuale del mare Adriatico meridionale la visita della delegazione proveniente dall'Autorità portuale di Haifa, invitata in Puglia per suggellare le intese già avviate dal presidente Ugo Patroni Griffi, nel corso della sua recente missione in Israele. Gli ospiti, Mr. Maor e M. Brieman, per la prima volta in Italia, alla presenza del Console onorario di Israele in Italia, Luigi De Santis, sono stati accompagnati in un articolata visita guidata nello scalo Adriatico, nel corso della quale i vertici dell'ente hanno illustrato le peculiarità operative e dinamiche del porto e le attrezzature tecnologiche di cui è dotato. Al rientro in sede, con il supporto di strumenti audiovisivi, sono stati proiettati i dati sui traffici commerciali e passeggeri, e illustrati i numerosi progetti che l'AdSp ha messo in cantiere. Il viaggio della delegazione prosegue oggi al porto di Brindisi. L'economia israeliana continua a dimostrare un dinamismo impressionante commenta il presidente Patroni Griffi. Il Paese ha avviato e sviluppato traffici sia con la Cina, che ormai considera Israele al pari del canale di Suez e del porto greco del Pireo come elementi fondanti per la visione marittima della sua nuova Via della seta, sia con gli sceicchi del Golfo: una ferrovia collegherà Haifa e la capitale omanita Mascate; inoltre, i sauditi si affidano alla tecnologia israeliana per proteggersi da possibili attacchi. Nell'ambito di questa economia espansionistica - continua - il nostro Paese, e in particolare il Mezzogiorno, potrebbe recitare un ruolo importante, atteso che attualmente l'Italia, ha una quota di mercato sulle importazioni israeliane pari al 5,3%. La delegazione visiterà anche il porto di Brindisi - conclude Patroni Griffi - voglio candidare i porti del nostro sistema a svolgere il ruolo di ponte nel Bacino del Mediterraneo, considerato che Israele è totalmente dipendente dai traffici marittimi: il 99% del volume del suo import-export, infatti, passa per il mare e il commercio estero rappresenta il 63% del Pil. È in giornate come questa che essere il console onorario d'Israele in Puglia dà un senso compiuto a un ruolo che fin dall'inizio ho inteso interpretare proprio come strumento di collegamento socio-economico fra la Puglia e Israele ha detto Luigi De Santis al termine dell'incontro. È chiaro che creare collegamenti marittimi fra i porti pugliesi e quello di Haifa significa creare un canale diretto e privilegiato che indubbiamente porterà risultati per i nostri imprenditori. Il Mediterraneo, spesso al centro della cronaca per tragedie umanitarie, può e deve diventare anche il Mare delle occasioni da cogliere grazie a queste nuove relazioni che non sono solo di facciata: l'interesse delle istituzioni e delle autorità israeliane nei confronti della Puglia è concreto. Infatti -ricorda il console- l'incontro di oggi non è casuale, ma nasce da un altro incontro avuto, poco meno di un anno fa, con l'Autorità portuale del mare Adriatico meridionale ed il ministro consigliere agli Affari Economici dell'Ambasciata d'Israele in Italia, Sharon Kabalo, che subito individuò nei porti pugliesi il nuovo punto di accesso per l'Europa da parte di Israele. Dopo la visita in Puglia l'Ambasciata d'Israele in Italia ed il Consolato hanno lavorato su questa ipotesi di lavoro per concretizzare il tutto ed ora ci accingiamo a raccogliere i primi risultati.

The screenshot shows the top of a web page from 'Messaggero Marittimo.it'. The header includes the logo 'm sc AGENZIA MARITTIMA ALDO SPADONI SRL' and the site name. Below the header, there's a navigation bar with 'PORTI' selected. The main article title is 'L'Autorità portuale di Haifa in Puglia'. Below the title, there's a sub-headline: 'Patroni Griffi: "L'economia israeliana continua a dimostrare un dinamismo impressionante"'. The article text is partially visible, starting with 'BARI - Si è conclusa con l'incontro negli uffici dell'Autorità di Sistema portuale del mare Adriatico meridionale la visita della delegazione proveniente dall'Autorità portuale di Haifa...'. To the right of the article, there's a newsletter sign-up form with fields for 'Nome e cognome' and 'Indirizzo email:'. Below the form, there's a section titled 'ULTIME POPOLARI VIDEO' with several video thumbnails and titles like 'No al dosaggio dei trit al Brennero', 'Fa presenta "Civiltà vecchia express"', 'Evasione tariffaria Tpi: un danno da 500 milioni', 'Livorno: Terminale Olt a pieno regime', and 'Confetra incontra il vice ministro Risi'.

Primo Magazine

Brindisi

Autorità portuale di Haifa visita i porti dell'Adsp MAM

12 febbraio 2019 - Oggi alle ore 11.30, presso la ex sala Comitato degli uffici di Brindisi, piazza Vittorio Emanuele II, il presidente dell'AdSP MAM, Ugo Patroni Griffi, incontrerà una delegazione proveniente dall'Autorità portuale di Haifa per consolidare i rapporti di collaborazione già avviati e definire le linee programmatiche di sviluppo tra il porto di Haifa, il secondo scalo marittimo per attività in Israele dopo Ashdod, e il porto del mare Adriatico meridionale. Attraverso il supporto di slides e strumenti audiovisivi, il Presidente e il Management dell'Ente presenteranno agli ospiti il porto messapico, le sue peculiarità infrastrutturali, il nuovo raccordo ferroviario e i progetti in cantiere. La visita istituzionale di martedì è la diretta conseguenza della missione effettuata dal Presidente dell'Ente portuale lo scorso giugno, durante la quale i porti dell'AdSP MAM si sono candidati a rivestire un ruolo di porta, per i traffici israeliani, attraverso la quale accedere ai corridoi terrestri che conducono nel nord Europa.

Questa sito utilizza cookie di Google per erogare i propri servizi e per analizzare il traffico. Il tuo indirizzo IP e il tuo agente utente sono condivisi con Google, in modo da poter migliorare i nostri servizi e la nostra sicurezza, per garantire la qualità del servizio, generare statistiche di utilizzo e rilevare e contrastare eventuali abusi.

ULTERIORI INFORMAZIONI OK

ABOUT US • EVENTI • CONTATTI • LA NOSTRA COMUNITÀ • LISTINO

Autorità portuale di Haifa visita i porti dell'Adsp MAM

12 febbraio 2019 - Oggi alle ore 11.30, presso la ex sala Comitato degli uffici di Brindisi, piazza Vittorio Emanuele II, il presidente dell'AdSP MAM, Ugo Patroni Griffi, incontrerà una delegazione proveniente dall'Autorità portuale di Haifa per consolidare i rapporti di collaborazione già avviati e definire le linee programmatiche di sviluppo tra il porto di Haifa, il secondo scalo marittimo per attività in Israele dopo Ashdod, e il porto del mare Adriatico meridionale.

Attraverso il supporto di slides e strumenti audiovisivi, il Presidente e il Management dell'Ente presenteranno agli ospiti il porto messapico, le sue peculiarità infrastrutturali, il nuovo raccordo ferroviario e i progetti in cantiere. La visita istituzionale di martedì è la diretta conseguenza della missione effettuata dal Presidente dell'Ente portuale lo scorso giugno, durante la quale i porti dell'AdSP MAM si sono candidati a rivestire un ruolo di porta, per i traffici israeliani, attraverso la quale accedere ai corridoi terrestri che conducono nel nord Europa.

TEMI INFRASTRUTTURE • NEWS

RELATED POSTS

- Autorità portuale di Haifa visita i porti dell'Adsp MAM
- Napoli: marittima ritorna importante per l'economia
- Firenze: inaugurata la linea centro - aeroporto

PREVIOUS Napoli: marittima ritorna importante per l'economia

NEXT You are seeing the Latest Post

REST & COMMENT • **BLICKER** • **EXCLUS** • **FACEBOOK**

News comment

CATEGORIE E NUMERO ARTICOLI

- REGIONIA 10952
- SHIPPING 10970
- LOGISTICA E TRASPORTI 10932
- INFRASTRUTTURE 10980
- NAUTICA 10952
- EVENTI E TERMINI 1742
- CULTURA 1120
- BREVETTO - FINI 100

PORTO Interporto

GRIMALDI GROUP

THIS IS US

Federazione Italiana Piloti dei Porti

SARMI

CARGO MAR

OMLOG

LIFESTYLE LOGISTICS

COSCO

La delegazione dell' Autorità portuale di Haifa ha apprezzato lo scalo brindisino: possibili comunque diversi tipi di traffico

Israeliani interessati al porto: «Ma c'è il limite dell' air-draft»

La presenza dell' aeroporto impedisce l' arrivo di portacontainer transoceaniche

Prova ad affacciarsi anche ai traffici con Israele il porto di Brindisi. Ieri, infatti, dopo la visita a Bari, la delegazione dell' **Autorità portuale** di Haifa guidata dal comandante Yigal Maor è stata nel capoluogo messapico dove ha incontrato i vertici ed i tecnici dell' **Autorità** di sistema **portuale** dell' Adriatico meridionale, a partire dal presidente Ugo Patroni Griffi, oltre al vice sindaco di Brindisi Tiziana Brigante e all' assessore alle Attività produttive Oreste Pinto.

I rappresentanti del porto israeliano hanno dimostrato un notevole interesse per il porto brindisino, sottolineando però anche i suoi limiti. A partire dalla presenza dell' aeroporto che, nonostante i lavori per elevare il cono di atterraggio, impedisce la presenza di grandi navi container, le quali richiedono gru molto alte.

«Loro - spiega il presidente dell' **Autorità** di sistema - hanno un problema simile ad Haifa e sostengono che due infrastrutture così vicine non siano sinergiche ma frenino, invece, l' una lo sviluppo dell' altra. Un porto come quello di Brindisi, potrebbe sviluppare un traffico container limitato, perché il problema del cono di atterraggio non permette di avere le gru necessarie. Del resto, anche Ylport era interessata a Brindisi, prima di Taranto. Ma per le navi portacontainer transoceaniche servono innanzitutto i fondali adeguati. Ma il problema vero è l' interferenza dell' aeroporto, nonostante i lavori per l' aumento dell' air draft».

Ad un certo punto, il rappresentante del porto di Haifa chiede quale danno per il territorio produrrebbe la chiusura dell' aeroporto, che impiega solo due o trecento persone a fronte di potenzialità di lavoro nel porto da almeno un paio di migliaia di posti. «Loro - spiega Patroni Griffi, che durante l' incontro ha sottolineato l' impossibilità di una ipotesi di quel genere - ne fanno una questione di impatto economico: il porto fa un numero maggiore di occupati rispetto all' aeroporto. Ma è un ragionamento di pura accademia, condizionato dalle vicende di Haifa. Noi, invece, lavoriamo con l' aeroporto per sviluppare sinergie, sul fronte delle crociere e del raccordo via mare porto-aeroporto».

Nonostante queste limitazioni, non mancano le possibilità di sviluppare altre tipologie di traffici con Israele. «Parliamo - sottolinea il presidente - di tutto il traffico dei rotabili, che oggi lambisce solo Bari e che è una cosa interessante. E poi tutto il traffico dei contenitori. Non è necessario, infatti, far arrivare navi transoceaniche. Brindisi, infatti, è attrezzata per far arrivare grandi feeder, mancano solo i fondali a -14. E infine il traffico delle rinfuse, che è sempre molto interessante».

Il risultato della visita della delegazione israeliana tra Bari e Brindisi, dunque, per il presidente dell' Authority è positivo. «Credo - conclude - che sia andata molto bene. Sono stati due giorni intensi, ci siamo confrontati su tante cose ed abbiamo rinsaldato questo ponte con Israele. Loro, infatti, ci hanno invitati di nuovo per discutere di buone prassi, soprattutto sul fronte informatico e della security.

Si sono dimostrati, tra l' altro, molto interessati a quelli che sono i possibili sviluppi dei porti, in particolare quello di Brindisi».

F.R.P.

Quotidiano di Puglia (ed. Brindisi)

Brindisi

Porto, serve un accordo per lo stop al ricorso

Il presidente di Confindustria Cesareo si propone come mediatore tra il Consorzio e l'Autorità

ALESSIO PIGNATELLI

«Tenendo conto dei tempi della giustizia italiana, non ci possiamo permettere di perdere ulteriori opportunità. Pur comprendendo i diritti di chi ha proposto il ricorso, a fronte di una disparità con un player internazionale e con un appeal superiore mi sentirei di andare avanti con il percorso di assegnazione alla multinazionale turca. Mi sento di condividere la scelta di Prete, immagino che abbia avuto tutte le rassicurazioni.

Conosco Yilport per la valenza nel campo del transhipment e non solo: è un ottimo player per il sistema portuale affinché viva un'altra vita.

Finché continuiamo a discutere, però, il porto resta fermo».

Nuovo endorsement per la multinazionale turca, promessa sposa del terminal container al Molo Polisetoriale.

Questa volta è il presidente di Confindustria, Vincenzo Cesareo, a schierarsi a favore della decisione assunta dall'Autorità di sistema portuale.

A una settimana dalla decisione del Tar di Lecce, da via Dario Lupo arriva un messaggio chiaro: «Apprezzo il coraggio del presidente Prete che va avanti nella sua scelta, mi sembra stia assumendo una decisione confortata da dati e carte. Credo che Yilport e il consorzio Set debbano trovare un punto d'incontro. Il rischio è uno: questi player hanno una carta geografica nella quale Taranto è un puntino, si fa presto a spostare l'investimento in altre aree».

Oltre al transhipment, l'auspicio è di sfruttare tutta la retroportualità che contraddistingue lo scalo jonico per creare valore aggiunto e innescare una filiera dell'indotto sul territorio che adesso languisce. Ricalcare quanto succede in altri porti internazionali considerando che qui a Taranto «abbiamo la fortuna di avere una piastra logistica con 5 celle frigorifere di grandezza abnorme, c'è la possibilità di cambiare il volto dell'economia. Se vogliamo proporci con attività complementari, abbiamo bisogno di strumenti e Yilport».

Il ragionamento di Cesareo si allarga anche su altre questioni. Acquario, porto, siderurgia: tre temi completamente diversi ma con un unico denominatore che il presidente degli industriali condanna senza appello. «Basta con la politica dei no a ogni costo. Abbiamo il dovere di controllare che siano rispettate le regole del gioco ma non possiamo continuare a dire no a tutto. Abbiamo detto no all'acquario, alla siderurgia: non è possibile che per ogni investimento sul territorio, ci sia qualcuno che si opponga con le ragioni più disparate.

Per carità tutte legittime ma poi la politica deve avere il coraggio di decidere e qui torna il mio plauso al presidente Prete. È uno dei compiti della politica fare delle scelte e assumersi delle responsabilità». Infine, un doppio appello. O, più specificatamente, invito. Alla multinazionale turca, Cesareo apre le porte di Confindustria per «presentare il piano industriale affinché tutta la comunità possa convincersi della rilevanza di questo processo. Troveranno inoltre delle imprese che potranno supportare le lavorazioni di cui necessitano».

Ma la chiamata è anche per il consorzio Southgate Europe Terminal guidato dal presidente Guacci. In questo caso, Cesareo si propone come conciliatore per sbloccare questa empassa. «Nell'ambito di procedure che prevedono ricorsi, non mi sembrava corretto ledere l'interesse legittimo di chi si sente in qualche modo depauperato di un diritto nel momento in cui l'Autorità portuale decide di andare in un'altra direzione. Però approfittando delle pagine di Quotidiano anche per rivolgermi a Set: se avessero voglia di relazionarsi con noi, ci offriremo un percorso di mediazione. Per quello che ho studiato e analizzato, ci sono tutte le condizioni per una futura collaborazione. Gli spazi ci sono. Facciamo questo appello ad affacciarsi da noi per chiudere questa diatriba con buona soddisfazione da parte di tutti».



«Lo scalo va rilanciato accelerare con Ylport»

Imprese Trasporti e Spedizionieri Doganali: non vanificare tutto

L' addio di Evergreen non ha penalizzato solo i 500 dipendenti finiti in cassa integrazione «dall' oggi al domani». La Federazione Nazionale delle Imprese di Trasporti e la Federazione Nazionale Spedizionieri Doganali di Taranto ricordano che «le circa 2000 unità lavorative facenti parte di agenzie doganali, case di spedizione, consorzi di autotrasportatori, hanno visto un finale ben più tragico anche perché non sorretti dagli ammortizzatori sociali. Molte aziende, molti consorzi hanno chiuso i battenti e chi è rimasto ha dovuto, per necessità di sopravvivenza, spostare le proprie attività in altri porti cercando di strappare e portare a casa un minimo di lavoro necessario anche per mantenere attivi i servizi minimi doganali e portuali».

A distanza di quasi dieci anni, quando «finalmente un terminalista riconosciuto a livello internazionale si affaccia sulle nostre banchine e la prospettiva di un concreto rilancio si fa più concreta - lamentano in una nota congiunta - gli ostacoli giudiziari che si frappongono sono tali che il rischio di vanificare il tutto è davvero inquietante, lasciando tutti gli attori che gravitano nel porto in una situazione di assoluta incertezza. E non ce lo possiamo permettere».

Non «se lo possono permettere - incalzano le due federazioni - i lavoratori della Taranto Port Workers Agency, nel limbo da troppi anni e tutto l' indotto portuale.

Spedizionieri, Agenti, Imprese e Trasportatori che attendono risposte concrete dopo anni di sofferenze e sacrifici».

Il punto centrale della discussione «è il lavoro. Il Molo Polisetoriale - viene spiegato - deve tornare a brulicare di attività affinché tutte le maestranze tornino ad occupare quelle banchine per troppo tempo deserta. Il motore di un porto sono gli operatori del settore che, con professionalità, tenacia e abnegazione, continuano ad operare in un contesto attuale senza una prospettiva a lungo termine. L' **Autorità** di Sistema **Portuale** del Mar Ionio deve continuare a promuovere il nostro porto ai protagonisti dello shipping internazionale e consentire ad ogni operatore che si affacci sulle nostre banchine di potere fare impresa».

Il rilancio «del nostro porto - puntualizzano la Federazione Nazionale delle Imprese di Trasporti e la Federazione Nazionale Spedizionieri Doganali - è il rilancio dell' economia di tutta la città. Questo non è il momento di scegliere il pacchetto migliore, è il momento di aprirsi al dialogo con tutte le parti interessate per cercare una soluzione che possa accontentare tutti. Con l' ampliamento del 4° sporgente e con le restanti porzioni libere di banchina il porto offrirà ulteriori spazi in cui investire con nuovi progetti e traffici. Ci auguriamo che il porto di Taranto possa tornare a splendere di luce propria con il successivo impegno da parte degli operatori del settore di poter, insieme all' **Autorità** di Sistema **Portuale** del Mar Ionio, di trovare una soluzione a tutte le criticità operative per far sì che il nostro porto possa essere competitivo o quanto meno alla pari con quanto offerto altrove».

Perché «ci possa essere - concludono una proficua ripresa del lavoro nel nostro Porto, è necessario che si possa iniziare ad operare offrendo dei servizi logistici e doganali, alla pari di quanto offerto altrove.

All' **Autorità Portuale** di Sistema del Mar Ionio, chiediamo che si faccia promotrice presso le **Autorità** operanti in questo Porto, affinché si affermi da subito il momento unico doganale e l' esordio su taranto della procedura di pre-clearing, come quella percorso in Porti all' avanguardia come Rotterdam. Pertanto, chiediamo all' Authority che ottenga un impegno chiaro ed indifferibile dell' attuazione di quanto sopra, nonché l' ottenimento di tanti benefici operanti in altre realtà portuali».



Tra una settimana il Tribunale Amministrativo Regionale di Lecce dovrebbe pronunciarsi sull'istanza cautelare L' APPROFONDIMENTO

Parte il conto alla rovescia per la decisione del Tar

Mancano esattamente sette giorni. Una settimana a una decisione che, è l' auspicio, sia tale. Cioè, in una maniera o nell' altra, si spera che il Tar di Lecce possa esprimersi sull' istanza cautelare richiesta dal consorzio Southgate Europe Terminal.

La richiesta di sospensiva presentata dal consorzio Set avverso la sospensione della procedura di confronto avviata con lo strumento del dialogo competitivo sulle istanze per la concessione della banchina del Molo Polisetoriale sarà discussa infatti mercoledì prossimo. Come si è arrivati a questo scontro frontale a colpi di carte bollate? Innanzitutto, vediamo quando. Era il 4 luglio 2018 e il Comitato di gestione dell' **AdSP** del Mar Ionio deliberava, su proposta del presidente della stessa Autorità, la sospensione della procedura di confronto avviata con lo strumento del dialogo competitivo tra quattro soggetti in lista. Tra di loro, figurava appunto il consorzio Southgate Europe Terminal.

Prete motivava la scelta dettata dal pubblico interesse in quanto si era palesato l' interesse della multinazionale turca Yilport a tutta la banchina.

La rilevanza del proponente e della portata operativa e di mercato della richiesta concessoria era tale da far emergere, sotto vari punti di vista, l' evidente concreta opportunità di perseguimento degli interessi pubblici tesi a garantire la più ampia e proficua utilizzazione del Molo Polisetoriale. Chiaramente, prima di ogni decisione, il presidente dell' Authority si era premunito confrontarsi con Avvocatura dello Stato e ministero dei Trasporti che sostanzialmente avevano avallato l' annullamento della vecchia procedura in quanto era stato riconosciuto l' interesse pubblico derivante dalla nuova offerta turca considerata più vantaggiosa. Si apriva quindi un secondo bando, un' altra procedura assestante.

In questo caso, l' unica offerta era di Yilport mentre si palesavano osservazioni da parte della Italcave Spa e osservazioni/opposizione da parte di Set. Quest' ultima poi si rivolgeva direttamente al tribunale amministrativo. La prima udienza del 24 ottobre veniva rinviata in un primo momento al 21 novembre a causa di un difetto di notifica.

Il 21 novembre, era lo stesso ricorrente a chiedere un differimento poiché nel frattempo la delibera di concessione dall' **AdSP** del giorno precedente aveva «introdotto nel giudizio pendente presso il Tar di Lecce un nuovo atto oggetto di prevedibile impugnazione da parte dei legali di Set». Nulla di fatto anche il 23 gennaio e altro slittamento al 20 febbraio. Con l' auspicio che si arrivi, finalmente, a una decisione.

A.Pig.



Gazzetta del Sud (ed. Catanzaro)

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi e Villa San Giovanni

Porto, i lavoratori rischiano di pagare lo scontro tra i due soci

Alfonso Nasoreggio calabria Gli scenari al porto di Gioia Tauro restano incerti ma allo stesso tempo preoccupanti. Dopo l'annuncio della società che gestisce le banchine dello scalo calabrese di procedere con una nuova riduzione del personale, resta alta la tensione. Ieri mattina si è svolta a Gioia Tauro una riunione durante la quale i rappresentanti di Medcenter hanno comunicato alle organizzazioni sindacali che ci sarà la lista delle ditte e dei lavori appaltanti (esternalizzazioni). Per quanto riguarda gli investimenti Mct ha sostenuto di avere fatto sempre investimenti e che continuerà a farli («senza dire - scrive il coordinamento portuali Sul- quando e quanto e soprattutto senza prendere impegni precisi per il rilancio del terminal. Sui volumi ha sottolineato che il terminal non è più attrattivo a causa di produttività bassa. Sempre il Sul al termine della riunione ha commentato: «Nei vari interventi abbiamo cercato di spronare l'azienda a prendere impegni e spiegando la gravità della situazione, ma non ha dato nessuna risposta aggiuntiva. La situazione è di una gravità assoluta che potrebbe portare a sviluppi catastrofici».

Nel pomeriggio di ieri la vertenza è stata affrontata anche nel corso di una riunione al palazzo del Governo a Reggio. Il prefetto Michele di Bari, unitamente al commissario dell' **Autorità portuale**, Andrea Agostinelli, ha ascoltato la posizione dei terminalisti (Mct ed Msc) e poi quella delle organizzazioni sindacali di Cgil, Cisl, Uil, Ugl, Sul e Orsa che hanno aspramente criticato la posizione dell'azienda contestando anche qualsiasi ipotesi di ulteriore riduzione dell'organico.

Nel vertice è venuta a galla ancora una volta la totale confusione su come affrontare la situazione. Mct da un lato ha rinfacciato a Msc, che è sua socia, la riduzione dei volumi. Dall'altro lato però sono arrivate precise accuse sulla mancanza di mezzi (gru e carrelli) in grado di far lavorare a pieno regime il terminal. Peralto Msc avrebbe messo nero su bianco anche la circostanza che ci sono state nell'ultimo anno ben 13mila ore di rada, cioè di attesa fuori dal bacino **portuale** per le navi. Alla fine, però, il risultato di questo stallo al vertice della governance della società rischia di ricadere sulle spalle dei lavoratori e per questo motivo il prefetto Michele di Bari ha cercato di fare da mediatore tra le parti e alla richiesta di sospendere le procedure di licenziamento si è deciso per uno slittamento della riunione a stamattina. Il prefetto si farà carico di far convocare una riunione a Roma.

Msc ed Mct confermano di avere al loro interno una "guerra fredda"



Il Quotidiano della Calabria

Gioia Tauro Crotono Corigliano Palmi e Villa San Giovanni

LA NOTA Il comune di S. Ferdinando con i portuali

«Lo Stato deve intervenire Non rispettati gli impegni»

SAN FERDINANDO (REGGIO CALABRIA) - «Le ricorrenti crisi che sconvolgono l'ansiaproduttiva del territorio e che segnano il destino individuale dei lavoratori e delle loro famiglie, sono il frutto amaro di una politica che ha avuto uno sguardo miope e mutilato e ha impedito una crescita organica e virtuosa del territorio». E' quanto si afferma in un comunicato dell'Amministrazione comunale di San Ferdinando in cui si esprime «vicinanza ai lavoratori dello scalo alle prese con notizie di crisi e nuovi licenziamenti» e si sollecita «l'intervento dello Stato per rilanciare la struttura». Una presa di posizione netta a fronte dell'ennesima crisi dei lavoratori, con circa cinquecento posti all'interno dell'area portuale nuovamente a rischio.

Una situazione difficile, risultato di decenni di scelte errate, secondo i sindacati e di una politica troppo distante da una realtà economica e territoriale così importante per una regione in affanno come la Calabria.

«Una politica industriale - è detto ancora nella nota - che non ha creduto nella crescita qualitativa dell'area, ha escluso l'investimento lungimirante sulle potenzialità del porto e oggi è inadempiente rispetto alla realizzazione di quegli obiettivi utili a corrispondere all'imperativo dello sviluppo e ai bisogni occupazionali. Una politica che non rispetta gli impegni assunti e che scarica tutte le sue contraddizioni e le sue crisi sui lavoratori che, oltre al disagio, sono costretti a vivere una condizione di incertezza e di assenza di qualunque prospettiva rispetto al futuro».

«Ci si trova di fronte a una realtà - è scritto ancora nel comunicato - che invece di essere valorizzata per creare ricchezza e abbondanza, viene assalita, da chi persegue la propria utilità e il proprio particolare.

Vicini al disagio e alla quotidianità preoccupata dei lavoratori - conclude il comunicato - chiediamo che lo Stato operi un ripensamento critico complessivo di questa realtà portuale, che ha tutti i requisiti per garantire una nuova edificazione e rendere il territorio pronto a vincere le sfide della contemporaneità».

The image shows a page from the newspaper 'Il Quotidiano della Calabria'. The main headline is 'Una «crisi indotta» a Gioia Tauro' with a sub-headline 'I rappresentanti: Colpa dello scontro fra Contship e Msc, riunione anche oggi'. Below the headline is a photograph of a port facility. To the right, there is a sidebar article titled 'LA NOTA Il comune di S. Ferdinando con i portuali «Lo Stato deve intervenire Non rispettati gli impegni»'. The sidebar article contains the text from the main document provided in the other blocks. The newspaper page also includes other news items and a 'CONVULSIONI FISCALI' section.



Il Quotidiano della Calabria

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi e Villa San Giovanni

PORTO Incontro in Prefettura tra sindacati e azienda per scongiurare 500 licenziamenti

Una «crisi indotta» a Gioia Tauro

I rappresentanti: «Colpa dello scontro fra Contship e Msc», riunione anche oggi

REGGIO CALABRIA - La crisi al porto di Gioia Tauro è drammatica, le soluzioni ancora lontane e lo spettro di oltre 500 licenziamenti è ormai quasi una realtà. Quello che è certo, almeno secondo i sindacati, è che si tratta di una crisi in un certo senso superabile. Una « crisi indotta» dallo scontro interno tra gli azionisti di Mct.

Tutto sembra essere venuto fuori in maniera prepotente nella riunione di fuoco in prefettura tra Cgil.

Cisl, Uil e Sul e i vertici della società. L'obiettivo: scongiurare i licenziamenti e rispettare l'accordo di rilancio firmato nel 2016. Il prefetto, dal canto suo, farà da tramite per un incontro con il governo ma ancora non è stato detto tutto. Non a caso le parti si incontreranno di nuovo questa mattina alle nove e trenta sempre in prefettura.

«Il gioco delle società dicono i sindacati al termine della riunione - che litigano alle spalle dei lavoratori non può più essere accettato. Mct dichiara un calo di volumi perché Msc sposta i traffici in altri porti, Msc dichiara l'impossibilità di aumentare i contenitori perché i mezzi non sono sufficienti. Abbiamo chiesto investimenti urgenti e di far rispettare ad Mct gli impegni presi nell'accordo di programma quadro ed un tavolo istituzionale al livello nazionale per definire questa situazione. Abbiamo chiesto ad Mct di non aprire procedure di riduzione del personale in considerazione della richiesta del tavolo con il governo. Il prefetto si farà promotore per l'incontro con il governo».

Per Giuseppe Larizza della Uil in questi anni abbiamo visto «una società quasi assente sia per l'accaparramento di volumi di produzione sia per l'aumento delle attività per come si era concordato a livello ministeriale». Si tratta dunque di una «crisi importante, difficile. Ci vuole impegno a tutti i livelli perché non accada l'irreparabile in una situazione sociale già insostenibile». I sindacati hanno già minacciato azioni eclatanti per difendere i posti di lavoro a rischio.

Per Aldo Libri del Sul «Il rilancio è una cosa possibile se lo vogliono gli attori principali. Siamo in presenza di una crisi indotta e non strutturale. Indotta dalla carenza di investimenti, dalle scelte aziendali e dalle spaccature della compagine proprietaria.

Nino Costantino della Cgil è ancora più diretto: «Chiediamo che sia rispettato l'accordo programma quadro del 2016 che prevede investimenti pubblici e privati. Gli investimenti pubblici si sono conclusi. Il gateway è finito, bisogna renderlo operativo con alcune modifiche alla linea ferroviaria, mancano per gli investimenti privati. Quelli che Mct aveva promesso per lavori su banchina, gru, macchinari e innovazione tecnologica. La crisi è dovuta alla mancanza di volumi garantita dall'armatore. Un calo che negli ultimi sei anni è arrivato al 30%. E' chiaro dunque che c'è un problema, questo calo non deriva dal fatto che c'è una crisi di sistema. E' che c'è una strategia, uno scontro fra aziende terminalista Contship e l'armatore Msc che si gioca sulla pelle dei lavoratori portuali».



La Calabria contro l' Authority dello Stretto

GIORGIO CAROZZI

Genova - «Mancato coinvolgimento della Regione»: è questa la motivazione con la quale la Giunta regionale della Calabria ha deciso di impugnare davanti alla Corte costituzionale la legge 136/2018, nella parte in cui prevede l' istituzione dell' **Autorità di sistema portuale** dello Stretto, comprendente i porti di Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni e Reggio Calabria. L' impugnativa è contenuta in una deliberazione assunta dall' esecutivo calabrese lo scorso 7 febbraio e pubblicata sull' ultimo Bollettino Ufficiale della Regione. Secondo la Giunta regionale «ai sensi dell' articolo 117, comma 3 della Costituzione rientra tra le materie di legislazione concorrente quella relativa a `porti e aeroporti civili', nell' ambito della quale ricade l' istituzione della nuova **autorità di sistema portuale**. «L' istituzione della nuova **autorità** dello Stretto è stata disposta - si legge nel provvedimento - senza aver previsto alcun coinvolgimento delle Regioni interessate, e in particolare della Regione Calabria, essendo mancato l' esame in sede di Conferenza Stato-Regioni, a differenza di quanto precedentemente accaduto in relazione ad altri interventi normativi di riforma del **sistema portuale**, tutti preceduti da ampia e approfondita discussione in sede di Conferenza Stato-Regioni, passaggio ritenuto necessario dalla stessa Corte costituzionale (sentenza 261 dell' 11 dicembre 2015)». La Giunta regionale, poi, ricorda che a marzo 2018 è stato «avviato l' iter per l' istituzione della Zona Economica Speciale (Zes) di Gioia Tauro, successivamente istituita con decreto del presidente del Consiglio dei ministri 11 maggio 2018» e che «l' amministrazione della Zes è affidata a un Comitato di indirizzo». Con l' istituzione dell' **Autorità di sistema portuale** dello Stretto, invece, a parere della Giunta calabrese, si verifica una irragionevole sovrapposizione di funzioni in capo all' **Autorità** stessa e al Comitato di indirizzo della Zes. Circostanza, questa, che comporta un aggravamento dei procedimenti amministrativi necessari per l' insediamento e lo svolgimento delle attività economiche in zona **portuale**, in spregio dei principi di buona amministrazione di cui all' articolo 97 Costituzione, nonché - conclude l' esecutivo calabrese nel ricorso alla Consulta - «dei principi costituzionalizzati di semplificazione e di efficienza dell' amministrazione».



Il Foglio

Focus

OPPORTUNI-TAV Perché un buco non è mai stato così utile

I motivi per non fermare la ferrovia Torino-Lione vanno oltre i calcoli aritmetici e riguardano commercio, ambiente, legalità e reputazione. L'analisi costi-benefici (non così negativa) è l'alibi del M5s per non deludere i movimenti del No, anche a costo di tradire i suoi principi

La ferrovia Torino-Lione sta diventando un argomento ideologico, nel quale lo scontro tra i favorevoli e i contrari è ormai più una "guerra di religione" piuttosto che una seria valutazione di quello che riguarda questa opera infrastrutturale. Negli anni passati il Movimento 5 stelle ha sostenuto le idee dei comitati antagonisti alla Tav usandoli come "taxi" per arrivare al governo. Ora non può deluderli e vuole fermare la grande opera in corso.

Il ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Danilo Toninelli, del M5s ha affidato una analisi dei costi e dei benefici economici derivanti dal proseguimento o meno della costruzione del tunnel ferroviario alla base del Moncenisio a un gruppo di cinque esperti (erano sei ma uno si è ritirato in polemica).

L'analisi, tenuta a lungo riservata, è stata pubblicata ieri e secondo il ministro Toninelli è "negativa e impietosa". In realtà a ben vedere il risultato non è così pessimo: per terminare l'opera si richiedono 2,7 miliardi in più di quanto costa non terminarla. Solo che, nel secondo caso, l'Italia non avrebbe mai una ferrovia ad alta velocità in pianura per passeggeri e merci tra Francia e Italia e dovrebbe tenersi la via storica di montagna che passa dal traforo del Frejus inaugurato 150 anni fa in epoca cavouriana. Così il paese sarebbe tagliato fuori dai corridoi ferroviari europei.

L'Italia ha già speso 1,7 miliardi, che non vengono contati dal ministero.

L'analisi costi benefici dice che da questo momento in poi completare la Tav costerebbe 6,9 miliardi di euro mentre fermarla costerebbe fino a 4,2 miliardi, lo scarto è di 2,7 miliardi.

Ma è un calcolo viziato quanto meno da una stima prudenziale. Il capitolo è incerto per stessa ammissione del ministero. Quella governativa pare infatti una valutazione molto conservativa di quanto potrebbe pagare l'Italia con uno stop unilaterale. Va valutato il rischio di sanzioni legali da parte della Francia perché Roma si ritirerebbe da un accordo bilaterale ratificato dai rispettivi Parlamenti nazionali nel 2016 dopo quattro anni di discussioni. L'Italia è socio dalla società che supervisiona l'opera, la Tunnel Euralpin Turin Lyon (Telt), partecipata da Ferrovie dello stato e dallo stato francese.

Nell'analisi viene considerato un costo la riduzione del gettito fiscale, pari a 1,6 miliardi, in termini di minori incassi per lo stato derivanti dalle accise sui carburanti, in quanto circolerebbero meno merci su mezzi pesanti in strada e di più su rotaia. Se verrà a mancare del gettito dalle accise (che il governo Lega-M5s aveva intenzione di ridurre fin dal primo Consiglio dei ministri, ma non l'ha mai fatto) ci sarà certo un costo maggiore per lo stato ma un parallelo beneficio per i cittadini che pagheranno meno tasse. Viene poi considerato un costo anche la riduzione, fino a 2,9 miliardi, del pagamento dei pedaggi autostradali che incassati anche dalla società Autostrade della famiglia Benetton, alla quale Toninelli voleva togliere le concessioni dopo il crollo del ponte Morandi a Genova.

Si capisce come nell'analisi voluta dal M5s sia lo stato - ma potremmo azzardare con malizia grillina le "lobby" dell'autotrasporto - a venire prima dei cittadini e, come vedremo, dell'ambiente.

Lo stesso professor Marco Ponti, consulente di Toninelli e capo del gruppo di lavoro ministeriale, in un articolo per la voce.info aveva giustamente ricordato che l'analisi costi benefici è solo una delle possibili analisi per decidere se costruire un'opera o meno, ma certo non può essere l'unica per prendere una decisione che rimane politica. Il M5s ha interesse a dimostrare di avere fatto il possibile per fermare la Tav perché non può deludere quei movimenti protestatari, come i No Tav, che in campagna elettorale aveva usato come bacino di voti. In sette mesi di governo il M5s ha già deluso i No Ilva e i No Tap avendo venduto l'acciaieria tarantina - che diceva di voler chiudere - ad ArcelorMittal e ha avallato il gasdotto Tap che approda in Puglia - che diceva di voler bloccare - non senza avere prima tentato di opporsi con pareri e analisi esterne a censura di quei progetti. Il metodo non cambia: l'analisi costi -



benefici Tav è un documento tecnico usato come alibi politico.

Tuttavia i costi della rinuncia alla Tav vanno al di là di calcoli aritmetici. L'opera rientra in quella che è la politica dei corridoi dell'Unione europea, che sta cercando di dotarsi, tramite finanziamenti cospicui, di un'infrastruttura ferroviaria unica e ben funzionante. La linea Torino -Lione fa parte di un corridoio ampio che è quello mediterraneo che prevede la costruzione di una linea con standard unici dalla Spagna fino alla frontiera con l'Ucraina, attraversa paesi che rappresentano il 18 per cento della popolazione europea e il 17 per cento del pil. In Europa esistono pochi corridoi, ma il trasporto **merci** ferroviario funziona bene nel momento in cui si hanno dei treni "lungi e pesanti".

Per potere fare questo, uno degli elementi essenziali - ma non unico - è quello di avere un'infrastruttura con determinati standard di pendenza e di sagoma dei treni. La Tav andrebbe a sostituire il vecchio traforo del Frejus, un tunnel a un'altitudine di 1.300 metri inaugurato più di un secolo fa. E' la linea di montagna percorsa da treni trainati da tre locomotive. Questo comporta che il trasporto **merci** ferroviario non sia efficiente con dei costi per treno chilometro intorno ai 30 euro ed emissioni di anidride carbonica superiori del 40 per cento rispetto a una linea ferroviaria in pianura - qual è appunto la Torino -Lione - con treni **merci** e passeggeri che superano i 200 km/h attraversando il tunnel di base tra Maddalena di Chiomonte e Saint -Martin La -Porte. Il traforo del Frejus è anacronistico e rappresenta un "collo di bottiglia" per il **traffico merci** perché è altamente inefficiente e nemmeno rispetta gli standard di sicurezza europei.

Fermare la Tav significa rinunciare ad avvicinarsi alla riduzione delle emissioni inquinanti concordate nella conferenza sui cambiamenti climatici di Parigi Cop 21 nel 2015, che ha tra gli obiettivi quello spostare il **traffico merci** da gomma a rotaia. Secondo i dati dell'agenzia dell'ambiente indipendente dell'Unione europea, il trasporto **merci** su gomma inquina circa dieci volte di più di quello su ferro. E' obiettivo della Commissione europea che, entro il 2030, il 30 per cento delle **merci** dovrà viaggiare su rotaia.

In Italia ogni anno 42 milioni di tonnellate di **merci** attraversano l'arco alpino, il 90 per cento viaggia su strada. Almeno la metà potrà usufruire della Torino -Lione con una riduzione di emissioni di gas serra pari a quelle prodotte in un anno da una città di 300 mila abitanti, dice una stima indicativa dell'Osservatorio tecnico della Torino -Lione. Un risultato, quello ambientale, che viene completamente minimizzato dalla analisi del ministero dei Trasporti italiano.

In Italia solamente il 15 per cento delle **merci** viaggia su rotaia, contro l'85 per cento che viaggia su gomma. Una percentuale diversa rispetto a molti degli altri paesi europei, per esempio la Svizzera, dove il trasporto su ferro raggiunge quasi il 40 per cento. Sarebbe una svolta "verde" per l'Italia avvicinarsi a quelle cifre.

E' quindi paradossale l'opposizione del M5s che pare tradire i suoi principi fondativi: nel suo simbolo due delle 5 stelle rappresentano "mobilità sostenibile" e "ambiente".

Altro tema caro al M5s è quello della legalità e del contrasto alle infiltrazioni della criminalità organizzata negli appalti edilizi. Il tunnel Torino -Lione rappresenta un esempio unico perché è il primo caso in Europa di applicazione della normativa antimafia a livello bilaterale, tra Francia e Italia, indipendentemente dalla nazionalità dei cantieri.

Anche da questo punto di vista dire "chis senefrega" a "un buco nella montagna" come ha detto il ministro Toninelli -sottintendendo che la Tav è inutile - risulta difficile.

Arrestare la Tav significherebbe arretrare su un progetto già in stadio avanzato. A fine 2018 è stato scavato oltre il 15 per cento delle gallerie previste per l'opera (tunnel geognostici, sondaggi, discenderie). Dal lato francese, a Saint -Martin -La -Porte, si è superato il 64 per cento dei 9 km degli scavi propedeutici alla realizzazione dell'opera. Dal lato italiano, a Chiomonte, lo scavo dei 7 km del cunicolo geognostico è stato completato a febbraio 2017 senza incidenti. La galleria servirà come accesso al cantiere del tunnel di base a doppia galleria dove correrà la ferrovia. Andrebbe quindi domandato al ministro se ritenga "inutile", come il "buco nella montagna", anche il lavoro dei tecnici e degli operai del cantiere italiano che impiegherà 170 persone da 460 imprese della provincia di Torino e della Val di Susa. Peralto chiudere le gallerie già costruite richiederebbe sette anni di lavoro.

Rinunciare alla Tav vuol dire rinunciare a futuri investimenti europei per oltre cinque miliardi di euro, ai quali possono concorrere anche imprese italiane. Sarebbe un atteggiamento ben poco "sovranista" quello di concedere ad altri paesi l'opportunità di beneficiare dei fondi europei al posto dell'Italia. Senza contare che tirarsi indietro da un accordo internazionale oramai ratificato metterebbe in ulteriore dubbio la già vacillante credibilità nazionale: nemmeno la Cina vorrebbe investire uno yuan del suo mega -piano euroasiatico di infrastrutture, la "nuova via della seta", in un paese totalmente inaffidabile.

L'analisi costi-benefici sulla TAV Torino-Lione bocchia l'opera infrastrutturale

Oggi il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha reso note le valutazioni sulla nuova linea ferroviaria alta velocità/alta capacità Torino-Lione effettuate dagli esperti della Struttura Tecnica di Missione del MIT, che hanno presentato un'analisi costi-benefici e una relazione tecnico-giuridica. L'analisi, elaborata sulla base di uno scenario di previsione della domanda che è definito dagli estensori dell'analisi più «realistico» rispetto a quello dell'Osservatorio 2011, evidenzia che il progetto «presenta una redditività fortemente negativa»: «considerato che i costi attualizzati di investimento a finire e gestione dell'opera assommano a 7,9 miliardi - si legge nelle conclusioni del documento - il valore attuale netto economico ossia la perdita di benessere - differenza tra costi sostenuti e benefici conseguiti - conseguente alla realizzazione dell'opera risulta pari a 7 miliardi». «A tale valore - precisa la relazione - devono essere sottratti i costi di ripristino delle opere realizzate finora (messa in sicurezza delle gallerie e rinaturalizzazione dei siti) stimati pari a 347 milioni e quelli della messa in sicurezza della linea storica che, a seconda degli scenari di traffico che si intenderà considerare, potrà essere garantita con interventi a basso impatto economico ovvero con altri di maggiore rilievo, da definirsi a seguito di una specifica analisi del rischio nonché dei benefici attesi, per un ammontare massimo di 1,5 miliardi. Al netto di tali costi, il VANE (valore attuale netto economico, ndr) risulterebbe pari a -5,7 miliardi». La relazione tecnico-giuridica, relativamente alle conseguenze patrimoniali derivanti dallo scioglimento dai vincoli relativi all'opera, evidenzia l'impossibilità di determinare in maniera netta i costi in caso di scioglimento: «su tale calcolo - si spiega - insiste principalmente la variabile costituita dall'esistenza di più soggetti sovrani che dovrebbero inevitabilmente considerare in sede negoziale le rispettive posizioni. Con tale riserva, le voci e gli importi oggetto di discussione possono essere indicati solo in via puramente ipotetica, tenendo presente che tutti andrebbero eventualmente fatti oggetto di dimostrazione alla luce di tutte le circostanze che hanno influenzato l'evoluzione dell'opera in questione. Pertanto, nell'enunciare tali voci deve essere tenuto presente che l'importo relativo potrebbe essere addebitato solo all'esito di un procedimento complesso il cui risultato è del tutto imprevedibile».

The screenshot shows a PDF document with the following content:

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

12 febbraio 2019

L'analisi costi-benefici sulla TAV Torino-Lione bocchia l'opera infrastrutturale

Il documento evidenzia che «il progetto presenta una redditività fortemente negativa»

Oggi il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha reso note le valutazioni sulla nuova linea ferroviaria alta velocità/alta capacità Torino-Lione effettuate dagli esperti della Struttura Tecnica di Missione del MIT, che hanno presentato un'analisi costi-benefici e una relazione tecnico-giuridica. L'analisi, elaborata sulla base di uno scenario di previsione della domanda che è definito dagli estensori dell'analisi più «realistico» rispetto a quello dell'Osservatorio 2011, evidenzia che il progetto «presenta una redditività fortemente negativa»: «considerato che i costi attualizzati di investimento «a finire» e gestione dell'opera assommano a 7,9 miliardi - si legge nelle conclusioni del documento - il valore attuale netto economico ossia la perdita di benessere - differenza tra costi sostenuti e benefici conseguiti - conseguente alla realizzazione dell'opera risulta pari a 7 miliardi». «A tale valore - precisa la relazione - devono essere sottratti i costi di ripristino delle opere realizzate finora (messa in sicurezza delle gallerie e rinaturalizzazione dei siti) stimati pari a 347 milioni e quelli della «messa in sicurezza» della linea storica che, a seconda degli scenari di traffico che si intenderà considerare, potrà essere garantita con interventi a basso impatto economico ovvero con altri di maggiore rilievo, da definirsi a seguito di una specifica analisi del rischio nonché dei benefici attesi, per un ammontare massimo di 1,5 miliardi. Al netto di tali costi, il VANE (valore attuale netto economico, ndr) risulterebbe pari a -5,7 miliardi».

La relazione tecnico-giuridica, relativamente alle conseguenze patrimoniali derivanti dallo scioglimento dai vincoli relativi all'opera, evidenzia l'impossibilità di determinare in maniera netta i costi in caso di scioglimento: «su tale calcolo - si spiega - insiste principalmente la variabile costituita dall'esistenza di più soggetti sovrani che dovrebbero inevitabilmente considerare in sede negoziale le rispettive posizioni. Con tale riserva, le voci e gli importi oggetto di discussione possono essere indicati solo in via puramente ipotetica, tenendo presente che tutti andrebbero eventualmente fatti oggetto di dimostrazione alla luce di tutte le circostanze che hanno influenzato l'evoluzione dell'opera in questione. Pertanto, nell'enunciare tali voci deve essere tenuto presente che l'importo relativo potrebbe essere addebitato solo all'esito di un procedimento complesso il cui risultato è del tutto imprevedibile».

Leggi le notizie in formato Acrobat Reader. Iscriviti al servizio gratuito.

Cerca il tuo albergo		
Destinazione	Data di arrivo	Data di partenza
	[13 >] [Pvb >]	[14 >] [Pvb >]
0 altre destinazioni	[2019 >]	[2019 >]

Cerca

L'Avvisatore Marittimo

Focus

La Commissione Ue chiede all'Imo regole chiare sugli scrubber

Nel mirino le conseguenze dello scarico a mare dei residui tossici prodotti dai gas delle navi

ALBERTO GHIARA

GENOVA. La Commissione europea chiederà all'Imo di stabilire regole chiare e uniformi per l'utilizzo degli Egcs (Exhaust gas cleaning systems), in vista dell'entrata in vigore dei nuovi limiti alle emissioni navali di zolfo, a partire dal primo gennaio 2020. E' quanto contenuto in un documento che la Commissione ha preparato in vista della settantaquattresima sessione del Marine environment protection committee (Mepc 74) dell'Imo, che si riunirà a Londra dal 13 al 17 maggio prossimi. La richiesta della Commissione arriva dopo che Singapore e Cina hanno messo al bando nei loro porti gli scrubber open loop, ossia quelli che scaricano in mare i residui dei gas filtrati. «Prima si sviluppano e adottano afferma il documento di lavoro della Commissione europea misure regolatorie uniformi e non ambigue, meglio sarà controllato il possibile inquinamento e meno sarà significativo l'impatto economico sulle imprese e sulle amministrazioni pubbliche. Queste misure sono considerate urgenti». Il documento, firmato da Jordi Ayet Puigarnau, direttore della segreteria generale della Commissione europea, indica la necessità di armonizzare le regole a livello internazionale. La Commissione sottolinea il rischio che altrimenti le navi saranno costrette ad adattarsi a regole regionali differenti nelle diverse aree del mondo. Uno dei problemi riguarda lo scarico in mare dei residui. La Commissione vuole che vengano definite le aree in cui questo può avvenire e le condizioni che devono regolare questa attività. Inoltre chiede all'Imo di fornire regole comuni per consentire l'accesso di navi equipaggiate con questo sistema. Molte compagnie si stanno equipaggiando con l'utilizzo di scrubber, anche se non è ancora chiaro quale sarà la preferenza fra i principali sistemi per abbattere le emissioni, fra cui rientrano anche l'utilizzo di combustibile pulito mantenendo i vecchi motori senza filtri e l'installazione di motori con combustibili considerati meno inquinanti, come il gas naturale liquefatto o il metanolo. La convinzione è che comunque ci sarà un notevole utilizzo degli scrubber e per questo si vuole definire il comportamento che dovranno tenere le navi dotate di questo sistema quando si troveranno all'interno dei porti o lungo le coste o in aree marine protette per evitare che l'ambiente venga contaminato dalle sostanze tossiche raccolte. «La potenziale tossicità afferma il documento delle acque scaricate dagli Egcs, dovuta alla natura delle sostanze inquinanti presenti nei gas esausti, e l'aumento nel numero di questi sistemi richiede una precisa valutazione per evitare l'inquinamento irreversibile dell'ambiente marino». A occuparsi di questi rischi è stato recentemente il Gesamp, un gruppo di scienziati che per conto delle Nazioni Unite studia i problemi della protezione ambientale marina. Un rapporto del Gesamp ha lanciato l'allarme sui rischi per l'ambiente se non verrà regolata la possibilità di scaricare in mare i residui degli scrubber. Per questo, la Commissione chiede che si arrivi a un regolamento internazionale riconosciuto dai paesi riuniti al tavolo dell'Imo: «La composizione e la pericolosità per l'ambiente marino dei residui liquidi scaricati dalla maggioranza di questi sistemi nei porti e in aree sensibili sta conducendo gli Stati a prendere misure di proibizione o regolazione a livello locale o regionale. Si propone che il Mepc consideri l'inclusione di un nuovo obiettivo nel suo programma per armonizzare le regole in tali aree e le modalità per lo scarico di questi residui».

The image shows a page from the Italian newspaper 'L'Avvisatore Marittimo'. The main headline reads 'La Commissione Ue chiede all'Imo regole chiare sugli scrubber'. Below the headline, there is a sub-headline: 'Nel mirino le conseguenze dello scarico a mare dei residui tossici prodotti dai gas delle navi'. The article text is partially visible, discussing the EU's request to the IMO for uniform rules on scrubbers. To the right of the text is a photograph of a port facility with a large red gantry crane and stacks of colorful shipping containers. A small caption below the photo reads 'Spazio di Long Beach in California'. At the bottom of the page, there is another article headline: 'Rigassificatore di Veglia, Croazia avanti nonostante i dubbi'.

La rivolta dell'Uruguay contro il porto cinese

Per abitanti e Ong il nuovo Terminal dedicato alla pesca «minaccia l'ecosistema dell'Atlantico»

ELISA GOSTI

A Montevideo i residenti si oppongono alla realizzazione di un nuovo terminal destinato ai pescherecci che, secondo gli esperti, potrebbe impoverire la diversità biomarina oltre a occupare una vasta fascia di suolo pubblico. La protesta si è concretizzata dopo che il Shandong BaoMa Fisheries Group ha ricevuto il benestare per la costruzione di una nuova zona dutyfree che prevede la realizzazione di un terminal con tanto di cantieri e di una zona industriale per trattare e congelare il pescato. Montevideo è il secondo porto a livello mondiale visitato da pescherecci illegali e non regolarmente registrati. Con il nuovo terminal in attuazione la situazione potrebbe degenerare: almeno cinquecento navi battenti bandiera cinese potrebbero presto fare capolino presso il porto uruguayano. Il progetto il cui valore stimato si attesta intorno ai 200 milioni di dollari dovrebbe svilupparsi su un'area di 28 ettari a Punta Yeguas, un'area prevalentemente rurale dove attualmente si trova un parco pubblico e questo ha provocato le ire dei residenti. I detrattori dell'intervento sostengono che la costruzione del porto potrebbe minacciare l'ecosistema marino dell'Atlantico meridionale che è già afflitto dalla piaga della pesca illegale dal momento che consentirebbe alle navi di prolungare le spedizioni. L'ipotesi progettuale prevede la realizzazione di una banchina della lunghezza di 800 metri che renderebbe possibile l'attracco di navi in grado di trasportare fino a 50mila tonnellate di cargo. In qualità di free-trade zone l'area consentirà alle navi di operare al di fuori del controllo del governo uruguayano. «È noto come siano le navi cinesi a beneficiare perlopiù delle operazioni di pesca non dichiarata nel sud dell'Atlantico spiega Rodrigo Garcia, fondatore di Oceanosanos, un'organizzazione non governativa che si occupa della salute delle acque marine. Ci chiediamo quindi quali possano essere le garanzie che questo progetto potrebbe fornirci, considerato che il luogo prescelto è uno dei luoghi del pianeta dotati della più ricca biodiversità e tutto ciò potrebbe essere profondamente danneggiato». Le flotte internazionali di pescherecci, tra le quali sono presenti anche molte navi illegali e non registrate, operano regolarmente al largo delle coste dell'Uruguay e dell'Argentina alla ricerca di grandi banchi di totani e calamari. I cefalopodi, infatti, rappresentano un anello chiave della catena alimentare purtroppo però l'attività di pesca disturba l'ambiente marino creando problemi alla sopravvivenza di altre specie, quali ad esempio i delfini e gli albatros. Il porto di Montevideo è pericoloso anche per gli stessi pescatori. Secondo quanto riporta la Anp (Uruguay's National Ports Administration), presso il porto è stata registrata in media, dal 2013 ad oggi, un decesso al mese tra i membri dell'equipaggio operanti su navi illegali. «Rispettiamo la pesca, un'attività che fornisce lavoro a moltissime persone ha dichiarato Juan José Dominguez, vicepresidente di Anp Dal nostro punto di vista qualsiasi nave può entrare nel porto di Montevideo purché sia legale. Noi siamo solo spettatori». I residenti però si oppongono fermamente al progetto. Le nuove strutture dovrebbero sorgere nei pressi di Santa Catalina e Pajas Blancas e sul parco di Punta Yeguas, un'area pubblica che include alcune delle più belle spiagge della città. D'altra parte la decisione della Shandong BaoMa di investire a Montevideo dimostra il sempre più stretto legame tra Uruguay e Cina, già suggellato con la partnership strategica del 2016 e con il coinvolgimento dell'Uruguay nell'iniziativa Belt and Road. www.themeditelegraph.it

SPECIALE PAESI EMERGENTI

IL PROGETTO DI PUNTA YEGUAS VALE 200 MILIONI E PREVEDE UNA MEGLIA BANCHINA PER I PESCHERECCHI

La rivolta dell'Uruguay contro il porto cinese

Per abitanti e Ong il nuovo Terminal dedicato alla pesca «minaccia l'ecosistema dell'Atlantico»

IN BILICO FINANZIARIAMENTE PER QUASI 100 MILIONI DI DOLLARI

In Tanzania per rifare i porti puntano sull'autonomia: «Basta soldi al governo»

Cosa frena i treni merci in Italia oltre la Tav Torino-Lione

Infrastrutture inadeguate, distorsione dei prezzi, burocrazia, mancanza di un grande campione nazionale: il governo si avvita sull'analisi costi-benefici della Tav Torino-Lione, pubblicata online sul sito del ministero dei Trasporti. Ma rimane il fatto che i problemi del trasporto merci via ferro in Italia sono più gravi e vengono da lontano. Secondo i dati dell'associazione Fercargo, la quota di trasporto merci su treno è per il nostro Paese del 12%, contro il 70% della Svizzera, il 25% della Germania, il 35% dell'Austria. L'Italia è storicamente poco attenta allo sviluppo della rete ferroviaria almeno da quando «quello che era buono per Fiat, era buono per il Paese» ma negli ultimi anni la situazione è molto peggiorata. Nel 2008 viaggiavano sui binari italiani 71 milioni di treni-chilometro. Nel 2018 si stima che siano stati 47,4 milioni (erano 48 nel 2017). Se si tiene conto che, rispetto al picco del 2008, il Pil dell'ultimo trimestre del 2017 è inferiore di circa il 5%, è chiaro come il crollo abbia ragioni ben più ampie e gravi della crisi economica. **ANDARE FINO A LIONE: A QUALCUNO FREGA Daniele Testi**, direttore marketing e comunicazione del gruppo Contship, spiega: «Non c'è solo una causa, ma ce ne sono molteplici. A partire dalla struttura orografica italiana e dal fatto che siamo un Paese di piccole e medie imprese, dove è difficile fare massa per riempire un treno». Parfrasando il ministro Danilo Toninelli, Contship è tra quelle aziende a cui frega eccome di andare a Lione. La società, che è attiva nel trasporto via mare, via strada, via ferro, ha infatti avviato a ottobre 2018 un servizio cargo regolare su binario che dal

centro intermodale di Melzo, alle porte di Milano, raggiunge Lione. Si tratta di tre treni alla settimana. «Io non entro nell'analisi costi-benefici, ma certamente se potessimo fare treni in maniera più economica il servizio potrebbe essere più competitivo e conquistare nuovi traffici che oggi non è facile togliere dalla strada, che ha prezzi più vantaggiosi e incentivi più sostanziosi». Per fare treni più convenienti e arrivare Oltralpe i nuovi tunnel sono necessari, ma non solo.

1. PROBLEMI: TRENI TROPPO CORTI E GALLERIE La prima evidente differenza tra Italia e resto d'Europa è la lunghezza dei treni. Nel nostro Paese viaggiano convogli lunghi 500-550 metri, nel resto d'Europa siamo a 750. Questo vuol dire una cosa molto semplice: le economie di scala si riducono del 25-30%. Il secondo problema sono le gallerie: per far salire i semirimorchi sui carrelli ferroviari, è necessario che questi poi non tocchino il profilo delle gallerie in altezza, gallerie che vanno quindi ri-sagomate e ampliate. «Da questo punto di vista», dice Testi, «la ferrovia ad alta velocità/alta capacità serve perché consente di superare punti critici come i valichi ferroviari che, quando troppo ripidi, impediscono il passaggio di treni troppo lunghi e pesanti». Allo stesso tempo, però, bisogna adeguare le infrastrutture esistenti: «Nel cronoprogramma di Rete ferroviaria italiana gli assi principali che collegano il Nord alla Pianura padana e quindi alla dorsale adriatica fino a Bari saranno disponibili nel 2020-2021 per treni lunghi 750 metri e capaci di caricare 2 mila tonnellate». Fino ad allora è chiaro che i treni viaggiano a scarto ridotto e che la Tav, da sola, non basta.

2. COSTI: DOPPIO MACCHINISTA E POCCHI COLLEGAMENTI COI PORTI Le infrastrutture, però, non sono l'unico problema. L'Italia rimane uno dei pochi Paesi in cui è obbligatorio il doppio macchinista, per una questione di sicurezza che, in realtà, è molto controversa (non sempre la doppia presenza permette di ridurre gli incidenti). Questo fa lievitare i costi di un 10%. Infine, per entrare-uscire dai porti e dagli interporti i collegamenti sono pochi efficienti. «Il costo delle cosiddette manovre ferroviarie per far entrare e uscire un treno dal porto incide, per la tratta tra un porto ligure e Milano, anche del 25-30%», spiega Testi.

3. CERTIFICATI: UNO DIVERSO PER OGNI TRATTA C'è poi la questione delle licenze e i certificati di sicurezza (i primi rilasciati dal ministero dei Trasporti e i secondi da Ansfisa, l'Agenzia per la sicurezza di ferrovie, strade e autostrade), perché per far circolare un locomotore i documenti non valgono su tutta la rete, ma solo per comparti geografici, ossia singole tratte della rete. «Questo vuol dire che, per far partire un nuovo treno, bisogna aspettare 6-12 mesi se si ha già una licenza; 16-18 mesi per una nuova azienda ferroviaria». E, infine, è tutto da capire il ruolo di Ferrrovie dello Stato (oggi Mercitalia), l'azienda pubblica. In altri Paesi, come la Germania con Deutsche Bahn (Db), l'operatore nazionale traina il mercato. L'Italia, dagli anni di Mauro Moretti in Fs, è in caduta libera. Altri due dati: nel 2008 il 95% dei traffici

The screenshot shows the Transportonline website interface. At the top, there's a navigation bar with 'transportonline' logo and user options like 'ISCRIVITI ALLA RASSEGNA STAMPA REGISTRATI AREA UTENTE ENG'. Below that, a main banner reads 'LA COMMUNITY DELLA LOGISTICA MERCI' with a sub-header 'Qui potrai acquistare o vendere servizi di spedizione, trasporto, logistica o forniture per la movimentazione merci'. A search bar and a 'Registra gratis la tua' button are visible. The main content area features a news article with the title 'Cosa frena i treni merci in Italia oltre la Tav Torino-Lione' and a sub-header 'Infrastrutture inadeguate, distorsione dei prezzi, burocrazia, mancanza di un grande campione nazionale: il governo si avvita sull'analisi costi-benefici della Tav Torino-Lione'. The article text is partially visible, starting with 'Ma rimane il fatto che i problemi del trasporto merci via ferro in Italia sono più gravi e vengono da lontano...'. On the right side, there are several promotional banners for services like 'Scopri il nuovo sito Eni Multicard', 'OCEAN', 'TIMOCOM Fino a 750.000 offerte', and 'ARIBIO'.

era fatto da Trenitalia. Oggi l'azienda di Stato è poco sopra il 50%, di fronte a traffici quasi dimezzati. Sono cresciuti, molto, i privati, ma questo non è bastato a fermare l'emorragia. «E sul mercato rimane un soggetto in perdita che ci fa concorrenza ma che, per evidenti motivi, non può fallire», commenta Testi.

4. ESEMPIO SVIZZERO: I TRAFFICI POSSONO CRESCERE

In questo contesto non appare così stupefacente che un'analisi costi-benefici basata semplicemente sull'esistenza della Torino-Lione non dia risultati spendibili a favore dell'opera. Per lanciare i treni serve fare anche altro: infrastrutture, burocrazia, investimenti. Se si facesse tutto questo, quanto potrebbe migliorare il trasporto merci su treno? Difficile dirlo, ma un assaggio dei benefici ottenibili si può intuire da quanto sta succedendo nei collegamenti tra Italia e Svizzera che, in attesa del completamento di Alp Transit cioè il nuovo sistema di tunnel di base del Gottardo e del Ceneri ha visto crescere di molto i servizi cargo dedicati, nonostante diverse criticità. «Come operatori privati cerchiamo soluzioni creative per superare gli attuali limiti», dice Testi, «noi di Contship per esempio dai porti liguri (La Spezia e Genova) e da Ravenna concentriamo i carichi su Melzo da dove poi possono partire treni pieni verso Basilea, Zurigo, Rotterdam». Così facendo si alzano un po' i prezzi andare diretti ovviamente costa meno ma il raggruppamento consente di riempire un treno al giorno. «Abbiamo spostato 20 mila container che prima sceglievano Rotterdam o Anversa invece che un porto italiano», conclude Testi.