



ITALIAN
PORTS
ASSOCIATION

**Estratto Rassegna Stampa Assoporti
venerdì, 15 febbraio 2019**



Prime Pagine

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

Primo Piano

15/02/2019	Avvisatore marittimo Pagina 3 Il futuro dei porti passa anche dal turismo	<i>Antonio Di Giovanni</i> 24
------------	---	-------------------------------

Trieste

14/02/2019	Ferpress Free zone Trieste: De Monte (PD), opportunità straordinaria per crescita e lavoro	26
------------	--	----

15/02/2019	Il Piccolo Pagina 19		27
<hr/>			
15/02/2019	Il Piccolo Pagina 19		28
<hr/>			
14/02/2019	Informazioni Marittime		29
<hr/>			
15/02/2019	Italia Oggi Pagina 34		30
<hr/>			
15/02/2019	Messaggero Veneto Pagina 16		31
<hr/>			
14/02/2019	Transportonline		32
<hr/>			

Venezia

15/02/2019	Corriere del Veneto Pagina 11	<i>Alberto Zorzi</i>	33
<hr/>			
14/02/2019	Corriere Marittimo		35
<hr/>			
15/02/2019	Il Gazzettino Pagina 30		36
<hr/>			
15/02/2019	Il Gazzettino Pagina 30	<i>MICHELE FULLIN</i>	37
<hr/>			
14/02/2019	Informazioni Marittime		39
<hr/>			
15/02/2019	La Nuova di Venezia e Mestre Pagina 18	<i>Alberto Vitucci</i>	40
<hr/>			

Savona, Vado

15/02/2019	Il Secolo XIX (ed. Savona) Pagina 29		42
<hr/>			

Genova, Voltri

14/02/2019	Ansa		43
<hr/>			
15/02/2019	Il Secolo XIX Pagina 7		44
<hr/>			
15/02/2019	Il Secolo XIX Pagina 9		46
<hr/>			
15/02/2019	Il Secolo XIX Pagina 24		47
<hr/>			
14/02/2019	inforMARE		48
<hr/>			
15/02/2019	La Repubblica (ed. Genova) Pagina 8		49
<hr/>			
15/02/2019	La Repubblica (ed. Genova) Pagina 8		50
<hr/>			
14/02/2019	The Medi Telegraph	<i>GIORGIO CAROZZI</i>	51
<hr/>			

Ravenna

14/02/2019 **Il Resto del Carlino (ed. Ravenna)** Pagina 42
E45 riaperta, ma solo alle auto «Porto, a rischio 1500 container» 52

14/02/2019 **inforMARE**
Nel quarto trimestre del 2018 il traffico delle merci nel porto di Ravenna è
cresciuto del +0,6% 53

Livorno

15/02/2019 **La Nazione (ed. Livorno) - Il Telegrafo** Pagina 42
Il porto sospeso fra procura e Tar 54

Piombino, Isola d' Elba

15/02/2019 **Avvisatore marittimo** Pagina 5 *Marco Di Giovanni*
Moby, Toremar e albergatori si alleano per il rilancio turistico dell'isola d'Elba 55

15/02/2019 **Il Tirreno (ed. Piombino-Elba)** Pagina 13
Messa in sicurezza della falda progetto all' esame in Regione 56

Ancona

14/02/2019 **Il Resto del Carlino (ed. Ancona)** Pagina 45
Pure il porto di Ancona rischia di «annegare» 57

14/02/2019 **Primo Magazine** *maurizio de cesare*
Porto di Ancona: partiti lavori rotatoria biglietteria 58

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

15/02/2019 **Il Messaggero (ed. Civitavecchia)** Pagina 37
Marina yachting il piano vincente si conoscerà tra 2 settimane 59

Napoli

14/02/2019 **Corriere Marittimo**
Napoli, Spirito incontra l' ambasciatore israeliano in Italia 60

15/02/2019 **Il Mattino** Pagina 37
Fincantieri, aria di festa per il via alla maxi -nave 61

15/02/2019 **Il Mattino (ed. Salerno)** Pagina 30
L'ambasciatore d'Israele visita il terminal Gallozzi 62

14/02/2019 **Informazioni Marittime**
Due anni di governance a Napoli e Salerno, convegno Propeller 63

14/02/2019 **Primo Magazine** *maurizio de cesare*
Pietro Spirito riceve l'ambasciatore israeliano in Italia 64

Salerno

14/02/2019 **Il Nautilus**
Porto di Salerno: 2018 con -5% in traffico ro-ro 65

14/02/2019 **Primo Magazine** *maurizio de cesare*
Porto di Salerno: 2018 con 5% traffici ro-ro 66

Taranto

15/02/2019 **La Gazzetta del Mezzogiorno (ed. Taranto)** Pagina 35
«L' economia del mare può essere trainante» 67

Olbia Golfo Aranci

Cagliari

15/02/2019	L'Unione Sarda Pagina 21	
	E se via Roma finisse sott' acqua?	69

Messina, Milazzo, Tremestieri

15/02/2019	Gazzetta del Sud Pagina 15	
	Rfi assicura: «Nessun disimpegno nello Stretto»	71

15/02/2019	Gazzetta del Sud Pagina 26	
	Sviluppo del crocerismo La strada da perseguire	72

Catania

15/02/2019	Quotidiano di Sicilia Pagina 8	
	2100: odissea sulla Terra, anche in Sicilia Ecco i porti che rischiano di "annegare"	73

Palermo, Termini Imerese

15/02/2019	Avvisatore marittimo Pagina 7	
	Alleanza per la cantieristica navale	74

Focus

15/02/2019	Avvisatore marittimo Pagina 2	<i>Michele D'Amico</i>	
	Il settore marittimo sia tra i temi della prossima campagna elettorale		75

15/02/2019	Avvisatore marittimo Pagina 8	<i>Ambra Drago</i>	
	I nuovi eco-reati nell'ordinamento italiano		76

15/02/2019	Corriere della Sera Pagina 27		
	CROCIERE MADE IN ITALY		77

14/02/2019	Informazioni Marittime		
	Torino-Lione, Confetra: "Sulla Tav decida il Parlamento"		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



In Europa perde la Lazio Inter ok con Lautaro Bene anche il Napoli

Servizi, commenti e pagelle
da pagina 46 a pagina 48



Domani Io Donna

L'attrice Rose Byrne:
voglio controllare tutto
ma non ci riesco

di **Alessandra Venezia**
nel settimanale in edicola



Aiutare le famiglie

LA DROGA E I NOSTRI RITARDI

di **Antonio Polito**

C'è una nuova emergenza droga tra gli adolescenti. L'inchiesta del Corriere lo sta testimoniando oltre ogni dubbio. L'eroina è tornata, ma è diversa per qualità e costo. Nuove sostanze hanno creato nuovi consumatori. Sempre più spesso i ragazzi non sanno neanche bene che cosa stanno assumendo, e per questo la soglia di percezione del rischio si è abbassata. In termini medici sono definite «pollassunzioni», ma i giovani le chiamano il «mischione», mix di droghe più o meno pesanti, fumate, ingerite o iniettate. Le norme che regolano il sistema della prevenzione e dell'assistenza risalgono agli anni '90 del secolo scorso, e furono scritte per un fenomeno del tutto diverso. Nuovi problemi emergono, e richiedono una riflessione seria e senza preconcetti.

1) I ragazzi che si drogano hanno bisogno di un aiuto prima che sia troppo tardi. La loro salvezza è questione di tempo. E invece la prima rete di intervento sul territorio è debole, con poche risorse, spesso inadatta ai più giovani. I Serd (Servizi per le dipendenze patologiche) non sempre sono la porta d'ingresso migliore per chi incontra le droghe per la prima volta, e questo al di là dell'impegno e della dedizione con cui tanti operatori lavorano. Tarati sulla gestione dei tossicodipendenti cosiddetti «cronici», di lunga durata e di età matura, «gestiti» con il metadone, ai nuovi arrivati non possono offrire molto di più che un colloquio psicoterapeutico e dei farmaci.

continua a pagina 21

Riforme Tensione con Salvini sui poteri alle Regioni. Negozi chiusi la domenica, tutto da rifare

Autonomia, l'alt dei 5 Stelle

E alla Camera bagarre sul referendum: lite tra Pd e Fico, che poi si scusa

FISCO: ROMA, MILANO E FIRENZE ESCLUSE?

Rottamazione, caos città

di **Andrea Ducci**

Caos rottamazione delle cartelle esattoriali: non si può fare se la riscossione dei tributi non sia stata affidata a Equitalia, così come a Roma, Milano e Firenze.

a pagina 32

PUBBLICA AMMINISTRAZIONE

Lo Stato ora paga prima

di **Federico Fubini**

Pagamenti pubblici (un po') più veloci. A sorpresa lo Stato salda i conti. Il ritardo di Roma scende a 8 giorni, quello di Milano a uno. Campania puntuale.

a pagina 33

GIANNELLI



Il treno dell'autonomia regionale si è fermato. Annunciato in partenza e diretto alle tre regioni del Nord che ne avevano fatto richiesta (Veneto, Lombardia, Emilia-Romagna), non è si mosso dal binari del consiglio dei ministri. I 5 Stelle hanno fermato tutto: «No a cittadini di serie A e B». La Lega ha ribadito che il treno ha solo subito uno stop, ma partirà presto. Mentre in consiglio dei ministri si litiga, alla Camera c'è stato un duro scontro tra il Pd e il presidente Fico durante la discussione sul referendum costituzionale. Intanto bisogna ripartire daccapo sulle chiusure domenicali dei negozi.

da pagina 2 a pagina 7
e a pagina 23

PROCESSI ITALIANI

Quanti insulti ai giudici nella stagione del risentimento

di **Paolo Mieli**

Quando tra qualche tempo ci dedicheremo a mettere a fuoco l'attuale stagione di rabbia e risentimento, gioverà soffermarci, quantomeno per quel che riguarda l'Italia, su questo inizio 2019 nel quale in poco più di un mese per ben tre volte in aule di tribunale un'udienza è stata turbata da urla e insulti alla corte. La prima fu per la condanna (in appello) di Antonio Ciontoli, padre della fidanzata di un giovane, Marco Vannini, ucciso nella loro casa a Ladispoli nel maggio del 2015.

continua a pagina 28

Viaggio in cento giorni fino al voto del 26 maggio

«Io bambino e quella luce Così la scelta di vivere in Europa»

di **Mika**

«Danzavamo con le lacrime agli occhi, anche quando erano esplose le bombe dello stesso pomeriggio. Avevamo adottato la regola del sufismo, vivere ogni giorno come fosse il nostro ultimo giorno. Non lasciavamo che fosse la nostra sofferenza a definirci, ma la nostra resistenza».

continua alle pagine 16 e 17

intervento di **Silvia Avallone**

a pagina 15 **Caizzi**



Il cantante Mika, 35 anni, originario di Beirut, in un momento del video girato a Bruxelles

VARESE TRASPORTATO CON L'ELISOCORSO

Malore in casa Bossi ricoverato in rianimazione

di **Marco Cremonesi** e **Andrea Pasqualetto**

Il fondatore della Lega Nord Umberto Bossi, 77 anni, da ieri pomeriggio è ricoverato in gravi condizioni nel reparto di rianimazione dell'ospedale di Varese. Il Senatur ha avuto una crisi epilettica dovuta a problemi cardiaci e alla reazione di alcuni farmaci ed è crollato a terra perdendo conoscenza. Per soccorrerlo in fretta è stato necessario fare intervenire l'elisoccorso. Esclusa una emorragia cerebrale. Molte, dal mondo politico, le testimonianze di affetto e i messaggi. Da Berlusconi a Maroni, da Calderoli a Caslini: «Guerriero non mollare».

alle pagine 8 e 9

ROMA HA 22 MESI, PICCHIATA E SEVIZIATA

Ridotta in fin di vita dal compagno della madre

di **Margherita De Bac**, **Fulvio Fiano** e **Rinaldo Frignani**

a pagina 20

CHE COSA RESTA DEL SOGNO AMERICANO?

libreria SOLFERINO

IL CAFFÈ

di **Massimo Gramellini**

La solita figura di nichel

Immaginate che un faccendiere talmente autorevole da essere soprannominato Marchese del Grillo intenda saldarsi un debito miliardario con un tronchetto di nichel srotolabile. Chiamereste la Neurodeliri o più banalmente la Guardia di Finanza, come hanno fatto dei privati a Vicenza, appena il Marchese ha provato ad appioppare un tronchetto della (sua) felicità anche a loro. Invece il Comune di Roma ci è cascato come un torlo e da anni custodisce un gruviglio di fili come se valesse 55 milioni, mentre vale 40 mila euro. La truffa sarà stata ben congegnata, con tanto di certificato di garanzia emesso da una società svizzera, che sui nostri provinciali fa sempre un certo effetto, ma qualche sospetto sulla salute morale e mentale dell'amministrazione capitolina ci assale.

Non è questione di colore politico: prima della Raggi, che adesso dovrà gestire il danno della voragine finanziaria e la beffa di una figuraccia planetaria, ad abboccare all'amo di nichel del Marchese erano state giunte di destra e di sinistra. La fonte di ogni iattura è il preseppe burocratico a cui hanno contribuito tutti i partiti in decenni di assunzioni pilotate. Il tronchetto sarà transitato sul tavolo di un funzionario probabilmente colluso, di un altro sicuramente incapace e di un terzo che avrà lasciato perdere per indolenza. (Ci pare di sentire la sua voce: «ma-che-me-frega-a-mme»). E nessuno che nemmeno per un secondo abbia pensato che quei soldi, essendo nostri, fossero anche suoi.

La voce di Victoria

Rovesciamo gli stereotipi sull'età!

Scopriro all'interno de il Corriere della Sera

9 771120 418008



Con un **+0%** del Pil nell'ultimo quadrimestre 2018, pure la **Germania** sfiora la **recessione**: lo capiranno ora che l'**austerità** non conviene a nessuno?



Venerdì 15 febbraio 2019 - Anno 11 - n° 45
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 "Bosky Money"
Spedizione abb. postale D.L. 353/03 (conv. in L. 27/02/2004 n. 46)
Art. 1 comma 1 Roma Aut. 1/4/2009

PRESCRIZIONE Vuole ridurre da 10 a 5 anni il tempo per chiedere i risarcimenti

L'ultima di Bankitalia: meno tutele ai truffati dalle banche

■ In un documento ufficiale chiede al governo di dimezzare i termini di prescrizione per ricorrere all'Arbitro bancario e finanziario, lo strumento di tutela che oggi garantisce i piccoli risparmiatori

◦ A PAG. 14

BOLOGNA

Più smog: Merola vuole la tangenziale che costa il doppio

◦ RONCHETTI A PAG. 5

Mannelli



SI TAV: IL BUCO CON LA MENTE INTORNO

LE ULTIME BALLE Chi vede solo benefici

Tav, il contro-dossier è senza numeri
Colpa di Ponti pure il ponte Morandi



◦ ARMINIO E DI FOGGIA A PAG. 4-5

Matteo Pitagorico

di MARCO TRAVIGLIO

Houston, abbiamo un problema: l'analisi costi-benefici sul Tav "non convince". Matteo Salvini. E questo è un bel guaio. I professori Ponti&C, incaricati di valutare se convenga o bucare 60 km di montagna e spendere 13 miliardi sulla carta (più il 40% fisso per sprechi&tangenti) per una ferrovia aggiuntiva a quella che già porta merci e passeggeri fra Italia e Francia, si erano illusi che bastasse comparare la carissima offerta alla scarsissima domanda. Avevano anche sentito dire che, in tempi di ristrettezze e recessione, non conviene buttare 7-8 miliardi in un'opera inutile, con tutte quelle utili che i cittadini attendono da una vita. E si erano fatti l'idea che la spending review sia una cosa buona, vista anche la popolarità acquisita dal professor globetrotter Carlo Cottarelli, che stava addirittura per diventare premier senza un solo voto in Parlamento. Purtroppo non avevano calcolato che l'analisi costi-benefici sul Tav, come peraltro i testi delle canzoni di Sanremo e le sceneggiature di Montalbano, deve convincere Salvini. Che purtroppo non si è convinto. Quali punti, in particolare, il noto economista padano intendeva contestare, non è dato sapere: vincendo la proverbiale ritrosia alle telecamere, s'è limitato a un laconico "più le merci e le persone viaggiano veloci, meglio è". Nessuno l'ha informato che da decenni, fra Italia e Francia, le persone viaggiano velocissime sul Tgv, mentre che una merce arrivi un'ora prima o un'ora dopo a Lion non frega niente a nessuno.

Ma può darsi che il Capitano, oltre ai noti poteri taumaturgici, disponga anche di virtù mediche e riesca a colloquiare con le rape, le patate, i pomodori, i ravanelli e le mozzarelle (soprattutto di bufala, suo ramo di competenza), apprendendo dalla loro viva voce che sulla tratta Torino-Lione adorano l'ebbrezza della velocità. Noi però, curiosi come siamo, ci interroghiamo su quale, fra le centinaia di calcoli del pool Ponti, non abbia convinto Salvini. Così abbiamo compulsato riga per riga, tabella per tabella, le 80 pagine del dossier e siamo giunti alla conclusione che a destare le sue perplessità sia quest'espressione matematica: "SO=SMx(1-d)x(1-t)". Tutto il resto gli fila liscio come l'olio, ma "SO=SMx(1-d)x(1-t)" no: non riesce proprio a digerirlo. Perché i professori, forse insufflati da Toninelli, hanno inserito quei due segni meno, per giunta fra parentesi? Non potevano metterci due più, in nome dell'ottimismo della volontà? Gatta ci cova. E quella x minuscola, cosa vorrà mai sottintendere? Ponti non ce la racconta giusta.

SEGLUE A PAGINA 24

AUTONOMIA Testo in arrivo

"Secessione dei ricchi": i 5Stelle contro la Lega per le Camere aggirate



Luca Zaia e Luigi Di Maio

◦ GIARELLI E PALOMBI A PAG. 2-3

LA PADANIA SI SUICIDA SE DIVENTA TERRONIA

◦ PIETRANGELO BUTTAFUOCO A PAG. 13

CASO DICCIOTTI Pronto il video di Giarrusso per convincere la base a votare no ai giudici

Per salvare Salvini, il M5S chiede a Gasparri una relazione "light"

■ In attesa della Giunta di martedì, nel Movimento si pensa di modificare il documento, per ora troppo pro-ministro dell'Interno e definito "un trappolone"

◦ DE CAROLIS E PROIETTI A PAG. 8-9

La cattiveria

Renzi: Sono stato arrogante, ho sottovaluto le fake news". Tipo "Mps è risanato, investire è un affare" e "Mi ritiro dalla politica"

A PAG. 13

BOTTE Fogli contro Fico

Alla Camera la rissa, poi un weekend lungo fino a martedì



◦ CAPORALE A PAG. 8-9

FALSI Macchia sull'Arma

Cucchi, depistaggi e pestaggi: indagato l'ottavo carabiniere



◦ OSSINO E PACELLI A PAG. 10-11

ANTOLOGIA DEI RAGGIRI Ricatti online? Infami e senza rischio

Il web è una truffa, Totò un'arte

di PAOLO ISOTTA

Martedì 12 mi giunge una email di Marco Travaglio. Asserisce di trovarsi in Marocco, che gli hanno rubato portafogli e telefono. Richiede pertanto un urgente soccorso fraterno. Lo stesso giorno coloro che si trovano sulla rubrica della mia posta elettronica ricevono da me lo stesso tipo di messaggio, con l'aggiunta di accenni a



fantomatici ricatti foto con minorenni e tradimenti alla moglie: foto hard che potrebbero esserle ostese. Se Marco io andassimo con minorenni non lasceremo tracce; e chi mi conosce sa quanto sia restio a muovermi da Napoli. A novembre busavo analogamente a denari dalla Costa d'Avorio. Qualche coglione ha persino abboccato.

COME EVADERE IL FISCO E VIVERE FELICI

(ALLA FACCIA DI MILIONI DI ITALIANI ONESTI)



In edicola a 3,90€

Che c'è di BELLO

Copia originale, i Karamazov, l'ultimo Missiroli e donne alla Gam

DA PAG. 20 A PAG. 23



il Giornale



VENERDÌ 15 FEBBRAIO 2019

Quotidiano diretto da ALESSANDRO SALLUSTI

Anno XLVI - Numero 39 - 1.50 euro*

www.ilgiornale.it

Domani in edicola il diciassettesimo volume della «Storia militare d'Italia»

CONTI ALLO SBANDO

Moody's vede nero Ed è già iniziata la fuga dal governo

di Augusto Minzolini

Sabato scorso, nello splendido scenario della Basilica di San Giovanni in Laterano, a uno dei cardinali più estroversi della Chiesa italiana, che gli chiedeva lumi sul futuro del governo gialloverde, il ministro (...)

segue a pagina 4
servizi da pagina 4 a pagina 10

LA FARSA DEL TIRA E MOLLA

LA GIOSTRA DEGLI INCAPACI

di Alessandro Sallusti

Se abbiamo capito bene, questo governo vuole chiudere i negozi la domenica, ma anche no, visto che la tanto proclamata legge ieri è stata azzerata. Non solo. Ieri abbiamo annunciato su questa prima pagina il varo della riforma per dare l'autonomia fiscale al Nord, ma oggi scopriamo, al termine del Consiglio dei ministri, che non è proprio così, al massimo «se ne può discutere». Non parliamo della Tav: si fa sicuramente o non si fa certamente a ore alterne, dipende da quale dei ministri parla o twitta. E poi il reddito di cittadinanza, che c'è, ma non ancora (mancano i decreti e le strutture per farlo funzionare). Non solo. Bankitalia è indipendente (Mattarella), ma solo fino a un certo punto (Di Maio). E in politica estera è la stessa musica. Il dittatore venezuelano Maduro, la scorsa settimana era amico dell'Italia, da ieri è un nemico da deporre. Per non parlare di Macron: un pezzo del governo (Cinque Stelle) giudica il capo dell'Eliseo un cretino da abbattere, per l'altro pezzo (Lega) è solo un pericolo, ma per il nostro capo dello Stato è un grande statista e illustre amico che

presto sarà ricevuto al Quirinale con tutti gli onori.

Questo è soltanto un elenco, peraltro incompleto, dei fatti politici dell'ultima settimana. Capite bene, cari lettori, il frullatore nel quale ci troviamo anche noi cronisti che dovremmo fornirvi quotidianamente non dico verità assolute, ma almeno ipotesi di verità. Invece è tutta una babele di voci che si rincorrono e smentiscono nel giro di poche ore, qualche giorno al massimo. Berlusconi dice che per votare politici simili «bisogna essere dei matti». Aggiungo, più modestamente, che questi politici rischiano di tirare matto anche chi non li ha votati e la comunità internazionale che osserva attonita lo spettacolo.

Altro che sulla Tav: l'analisi «costi e benefici» andrebbe fatta sul governo e dubito che Conte e la sua squadra supererebbero il test. Ieri il presidente grillino Fico ha perso il controllo prima di se stesso e poi della Camera. A mettere insieme tutto è chiaro che il problema non è solo politico, ma prevalentemente e chiaramente psichiatrico. Accade quando persone inadeguate, direi meno che modeste, si trovano a gestire cose serie troppo grandi dei loro mezzi.

PAURA PER IL SENATÙR FORZA BOSSI

Malore in casa, è grave e in terapia intensiva
Autonomia al Nord, no dei 5 Stelle



«MAI MULA» Il motto della Lega di Umberto Bossi: mai mollare

Paura per Umberto Bossi. Il Senatùr (77 anni) si è sentito male ieri in casa sua, cadendo e battendo la testa. Salvato dall'elisoccorso, è ricoverato in terapia intensiva all'ospedale di Varese. Le sue condizioni sono delicate, anche se l'esito della Tac è positivo e dagli ambienti vicini allo storico leader leghista filtra «cauto ottimismo». Ancora riserbo sulla natura del malore.

Cotrone, Fazzo e Filippi
alle pagine 2-3

BAGARRE ALLA CAMERA

Delirio Fico: crisi di nervi e chiude l'Aula

Roberto Scafuri
alle pagine 4-5

UN'ALTRA RETROMARCIA

Chiusure domenicali, dietrofront Tav, i sei strafalcioni nell'analisi costi-benefici



CAVALIERE IN CAMPO
Parla Berlusconi: «Il mio erede? Ho chiesto a Cairo ma ha rifiutato»

di Anna Maria Greco
a pagina 6

Laura Cesaretti

Contrordine, gialloverdi: sulle aperture domenicali è tutto da rifare. Un buco nell'acqua le promesse di Di Maio perché sulla legge bandiera anti-liberalizzazioni la Lega si è messa di traverso. E l'analisi costi-benefici dei professori anti Tav è piena di errori e contraddizioni.

a pagina 6
Forte a pagina 8

SCOPERTA A POMPEI

Quell'affresco di Narciso, papà dei selfie

di Vittorio Macioce

Pompei è una meraviglia macchinosa del tempo. Ogni tanto, da questa città pietrificata, riaffiora qualcosa, perché gli scavi non finiscono mai. La lava del Vesuvio nasconde porte magiche che parlano con l'eternità e da (...)



segue a pagina 20

LA SCELTA DI SIMONA

Diventare suora per riempire la politica vuota

di Luca Doninelli

La notizia parla di una donna, giovane assessore ai Servizi sociali, laureata in ingegneria, che, dopo anni dedicati attivamente al servizio dei più disagiati, lascia la carica e la carriera politica per farsi suora (...)



segue a pagina 16

IN ITALIA, FATTE SALVE ECCEZIONI TERRITORIALI VEDI GERENZA
SPEDIZIONE IN ABONNAMENTO - C.A. 30000 LOM. N. 295000008 - C.A. 041 - C.T. 1.000 MILANO

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

SUSTENIUM PLUS

1° SERVIZIO

*Farmaci della IAS - Vendita a volume integro
*Farmaci, senza autorizzazione di vendita 2016
*Gli integratori alimentari non vanno intesi
come un sostituto di una dieta varia.
*Qualità da 27 anni 100% di alta qualità.

IL GIRO D'AFFARI DELLE AGROMAFIE È DI 24,5 MILIARDI DI EURO

Come difendersi dal cibo taroccato

di Andrea Cuomo

Se il mondo è pieno di ristoranti «Cosa Nostra» e di vini «Il Padrino» in fondo non è strano. È logico, anzi. Perché una parte non trascurabile di quello che mangiamo è frutto di affari loschi, gestiti da organizzazioni criminali talora transnazionali che delincono in tutte le fasi della filiera del cibo, dalla produzione al trasporto, dalla distribuzione alla vendita. Con danni per il nostro portafogli, per il (...)

segue a pagina 21

CHOC POST-TRAUMATICO

Arriva la pillola per dimenticare il mal d'amore

Francesco De Remigis

a pagina 17

INTERVISTA ESCLUSIVA

«Sono il primo jihadista italiano Portatemi a casa»

Fausto Biloslavo

a pagina 13

Anche il tuo sogno saprà trasformare in realtà.

Parolo di Roberto Carino

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

immobildream
Non vende sogni ma solide realtà.

1.963.000 lettori (Audipress 2018/II)



LE 10 DONNE SPIA CHE HANNO FATTO LA STORIA

IN EDICOLA A € 9,90 IN PIÙ

Fondato nel 1956

IL GIORNO

VENERDÌ 15 febbraio 2019 | € 1,40 | Anno 64 - Numero 39 | **QN** Anno 20 - Numero 45 | www.ilgiorno.it

NAZIONALE

SPADA
ROMA

SALDI -70%

OFFERTA VALIDA DAL 5/01 AL 15/03

MILANO, IL GIURAMENTO IN OSPEDALE
**L'avvocato precipitato
«Ritournerò a vivere»**



Antonio Montinaro

GIANNI ■ A pagina 17

LO STUDIO A LIMONE
**Sul Garda
alla ricerca
dell'elisir
di lunga vita**

PACELLA ■ A pagina 18

SPADA
ROMA

SALDI -70%

OFFERTA VALIDA DAL 5/01 AL 15/03

IL COMMENTO
di RAFFAELE MARMO
**PROPAGANDA
E MERCATO**

PÌÙ MERCATO e meno Stato si diceva un tempo e forse, con l'ultraliberismo globalizzato degli anni 90 e Duemila, si è esagerato. Ma non è che, per reazione, la ricetta equilibrata sia quella di tornare all'interventismo regolatorio e invasivo dello Stato. Magari sarebbe meglio affidare alle parti sociali e alle istituzioni territoriali la gestione delle aperture festive e domenicali di negozi e centri commerciali.

■ A pagina 4

IL COMMENTO
di GABRIELE CANÈ

**L'ITALIA
DEL SENATÙR**

SICCOME non è tempo di necrologi, prendiamo il malore di Bossi come un'occasione. Per fargli gli auguri, ovvio, e per rinfrescare un po' la memoria. Cosa che non guasta in questi tempi di rimozione, di azzeramenti di tutto ciò che è stato, di «nuovi che avanzano» che già odorano di naftalina. Il Senatùr, a causa dell'ictus di 14 anni fa, non è più in gioco da parecchio tempo.

■ A pagina 2

Domenica chiuso, la Lega non ci sta

Commercio Salta l'accordo: troppo poche 26 aperture l'anno

COMELLI, PASSERI e PEREGO ■ Alle pagine 4 e 5

MALORE IL SENATÙR IN RIANIMAZIONE. FORSE UNA CRISI EPILETTICA

PAURA per BOSSI



RIGANO e DE ROBERTIS ■ Alle pagine 2 e 3

Due anni, pestata a sangue: gravissima

Botte dal compagno della madre: «Un raptus». Ma aveva vecchi lividi e segni di morsi | B. RUGGIERO ■ A pagina 14

BAGARRE IN AULA



Rissa con il Pd
Contro Fico
volano i faldoni

COLOMBO ■ A pagina 10

IL PIANO

Alitalia di Stato
La maggioranza
a Governo e Fs

Servizi e TURANI ■ Alle pagine 6 e 7

NUOVI POTERI

Regioni del Nord,
l'autonomia
parte in salita

Servizi ■ Alle pagine 8 e 9

menghi

Loreto (AN)
www.menghishoes.com



L'INTERVISTA: I DUE CAMPIONISSIMI

**Valentino
ha 40 anni
Agostini:
resta in sella
alla moto,
tifo per te**



TURRINI ■ A pagina 15

Modenantiquaria

XXXIII MOSTRA DI ANTIQUARIATO

MODENA FIERE

9-17 FEBBRAIO

In contemporanea

PETRA EXCELSIOR

lun-mer: 15-20 | gio-dom: 10.30-20

WWW.MODENANTIQUARIA.IT



Su concessione del Ministero dei Beni e delle Attività Culturali e del Turismo. Archivio fotografico delle Gallerie Estensi - foto: Carlo Vanni





Speciale Emergency

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



Domani su Alias

BERLINALE Intervista a Rita Azavedo Gomez di «A Portuguesa» e la retrospettiva sulle registre del cinema tedesco anni Settanta



Ocalan 1999-2019

INTERVISTA A SARACENI A 20 anni dal rapimento del leader Pkk, il suo ex avvocato: «Italia, troppi silenzi» Cruciani, Merli pagina 7

CON LE MONDE DIPLOMATIQUE • EURO 2,00

VENERDÌ 15 FEBBRAIO 2019 - ANNO XLVIII - N° 39

www.ilmanifesto.it

euro 1,50

LA PROTESTA PER IL PREZZO DEL LATTE

Salvini non convince i pastori sardi

■ Eccola allora la proposta di Matteo Salvini per sbloccare la vertenza latte in Sardegna: 44 milioni di euro per il ritiro di 67.000 quintali di formaggio in eccedenza sul mercato. La proposta è arrivata nell'incontro convocato ieri pomeriggio

al Viminale dal ministro dell'Interno e con il ministro dell'Agricoltura Gian Marco Centinaio. Il ritiro dovrebbe far salire il prezzo del pecorino e di conseguenza del latte, che nel tempo dovrebbe raggiungere gradualmente il

prezzo di un euro al litro richiesto dai pastori. La delegazione degli allevatori sardi ha però respinto l'offerta: la loro richiesta è quella di arrivare subito a un prezzo di un euro al litro.

COSSU A PAGINA 5

TAV Scontro a colpi di analisi

■ Il leader della Lega Salvini ha finalmente letto l'analisi costi-benefici sul Tav, ma «non mi ha convinto», commenta. Nes-

suna sorpresa, ma lo scontro a colpi di analisi e contro analisi allontana l'eventuale mediazione con i 5S. COLOMBO A PAGINA 4

Secessione Non solo questione di soldi, in ballo c'è molto di più

MASSIMO VILLONE

Silenzi e menzogne: così nasce l'Italia di domani. A partire dal famigerato accordo, che per colpa o dolo, fu stipulato con i governatori di Lombardia, Veneto ed Emilia-Romagna, a pochi giorni dal voto, dal governo Gentiloni, benché limitato agli affari correnti. A seguire con la trattativa privata e segreta tra la ministra leghista e veneta Stefani e i governatori. A seguire, ancora, con la sostanziale accettazione di tutte le richieste. Per finire con la pretesa che l'accordo sia solo ratificato in consiglio dei ministri, e poi tradotto in ddl governativo da approvare in parlamento senza modifiche. Dopo il voto in Abruzzo la Lega ha spinto gli accordi finalmente svelati in consiglio dei ministri a gran velocità. — segue a pagina 15 —

Primarie Pd Una sfida tutta rivolta all'interno

GIAN GIACOMO MIGONE

— a pagina 15 —

Ue e copyright Le discese ardite e le risalite

VINCENZO VITA

— a pagina 15 —



Palazzo Chigi, sede del governo

L'M5S rallenta la corsa della Lega verso la secessione. L'autonomia rafforzata di tre regioni del Nord si affaccia in consiglio dei ministri ma i grillini piantano paletti: «A rischio il ruolo del parlamento». Salvini: «Serve un vertice». Cresce l'opposizione di sindaci e governatori del Sud

pagine 2,3

all'interno

Venezuela Maduro rompe l'assedio: petrolio all'India

CLAUDIA FANTI PAGINA 9

Varsavia Netanyahu e i paesi arabi uniti contro Tehran

MICHELE GIORGIO PAGINA 8

Usa/Iran Destabilizzazione mediorientale, fase due

ALBERTO NEGRI PAGINA 8

Diavolerie

A scuola di esorcismo con la legge 107 (pranzi compresi)

LUCA KOCCI

Evidentemente il ministro dell'Istruzione Marco Bussetti ha ritenuto necessario fornire ai docenti qualche strumento utile per domare gli studenti "indemoniati". E così Viale Trastevere propone a tutti gli insegnanti delle scuole medie e superiori un «Corso sull'esorcismo e la preghiera di liberazione». Il corso presenta i temi concernenti gli aspetti antropologici, fenomenologici, sociali, gli aspetti biblici, teologici, pastorali e spirituali, gli aspetti liturgici e canonici, e gli aspetti legali medici e psicologici dell'esorcismo e della preghiera di

liberazione», si legge su Sofia, la piattaforma del Miur riservata ai docenti, nella quale sono inserite tutte le iniziative di formazione (obbligatoria, permanente e strutturale, secondo la legge 107) accreditate dal ministero. Una settimana intensiva di corso, a Roma, dal 6 all'11 maggio, per un totale di 46 ore, a 400 euro, a carico del docente (ma nel prezzo sono compresi 5 pranzi), al termine della quale le professoresse e i professori partecipanti sapranno tutto sulle pratiche di esorcismo, utili anche — si legge nella scheda

di iscrizione — per la «tutela della salute e sicurezza nei luoghi di lavoro». Magari la preghiera potrà evitare che qualche scuola cada a pezzi! Ad organizzare il corso, l'Ateneo pontificio "Regina apostolorum", l'università della congregazione dei Legionari di Cristo, il cui fondatore, padre Marcial Maciel Degollado è stato riconosciuto colpevole, anche dal Vaticano (dopo essere stato protetto per anni da papa Wojtyła e dal card. Sodano), di aver compiuto abusi e violenze sessuali su decine di seminaristi e sui suoi figli (almeno 6) sparsi per il mondo.

biani



80215 Poste Italiane SpA s.p.a. - D.L. 353/2003 (conv. L. 46/2004) art. 1, c. 1, G/ps/CRM/232103 771623 421000



IL MATTINO



€ 1,20 ANNO CCDDV-N° 45 ITALIA
SPEDIZIONI IN ABBONAMENTO POSTALE 45%-ART. 2 COM. 20/01 L. 662/98

Fondato nel 1892



Venerdì 15 Febbraio 2019 •

Commenta le notizie su ilmattino.it

A EDNA E PROCCA, "IL MATTINO" - "IL QUOTIDIANO", EURO L.30

Il dossier
Gelate al Sud e xylella la crisi infinita dell'olio
Pignataro a pag. 12



La storia
Roberto, il ragazzo che combatte l'autismo vendendo i giornali
Pirro in Cronaca



La mostra
L'arte di amare di Chagall 150 capolavori alla Pietrasanta
Chianelli a pag. 14



Spacca-Italia, stop dei 5Stelle

► Autonomia, non c'è accordo su Veneto, Emilia Romagna e Lombardia. Parola al Parlamento Documento dei deputati grillini: «No a cittadini di serie A e B». Salvini: «Serve un chiarimento»

La rissa alla Camera
Onorevole grillino mostra le manette la gaffe di Fico



Movimentato episodio, ieri, nell'aula della Camera, con un violento scambio polemico M5S-Pd e una successiva fase che ha visto coinvolto... Il deputato M5S D'Ambrosio ha mimato il gesto delle manette al collega Pd Migliore. Proteste dei democristiani che hanno lasciato l'aula. Il presidente Fico: «Arrivederci». Lancio di fascicoli verso la presidenza. Poi le scuse di Fico.
Servizio a pag. 6

Il commento
IL GIOCHETTO DEL FISCO LOCALE CHE FA VINCERE SEMPRE I RICCHI

Gianfranco Venti

Si sta provando a cambiare radicalmente il volto dell'Italia in base ad un accordo fra pochi intimi. Le disposizioni sulla cosiddetta autonomia regionale differenziata descrivono le modalità di organizzazione e finanziamento di quasi tutti i principali servizi pubblici sulla base di testi assembleati dalle Regioni e dalla Ministra leghista Erika Stefani, e confrontati a porte chiuse con i Ministri, senza la minima discussione nel Paese.

Sono disposizioni di grande rilevanza. Impattano sulla scuola: in Lombardia e Veneto le regioni avranno persino il potere di «specificare le funzioni del sistema educativo regionale», oltre ad assumere direttamente il personale e a stabilirne le condizioni salariali e normative. Esperti di sanità, e le stesse organizzazioni dei medici, lamentano la possibile fine del Sistema Sanitario. E molto altro ancora.

Il venir meno delle regole, e il frammentarsi delle strutture dell'amministrazione nazionale nella Capitale indebolirebbe la capacità di governo del paese. O, per esempio, si intende affrontare il tema del riscaldamento climatico con normative regionali? E, lo si è già detto ma vale ripeterlo, indebolirebbe fortemente ruolo e prospettive di sviluppo di Roma.
Continua a pag. 47

Europa League Insigne, Callejon e Zielinski: tutto facile



La gioia di Callejon, autore del secondo gol del Napoli a Zurigo

Zurigo ko, qualificazione in banca

Roberto Ventre
Inviato a Zurigo

Quel che ci voleva, al Napoli. In Svizzera gli azzurri vincono e vedono gli ottavi di Europa League, ritrovando tre gol e il sorriso nel giorno dell'ufficialità di Hamsik in Cina. Di Insigne, Callejon e Zielinski i tre gol. Ancelotti: «Questa Coppa mi piace ma cambiamo i palloni».

Alle pagg. 18 e 22
Ciriello, Trieste e servizi alle pagg. 20 e 21

Il punto

La via ritrovata del gol si apre un nuovo ciclo

Francesco De Luca

Avversario debole come nelle previsioni, però i tre gol a Zurigo hanno sbloccato il Napoli, che a Firenze ne aveva falliti almeno il triplo.
Continua a pag. 47

La Lega in ansia

Malore per Bossi il Senaturo ricoverato in terapia intensiva

Sta male Umberto Bossi. Quindici anni dopo l'attacco cerebrale che lo colpì, il senatore leghista torna in ospedale per una caduta in casa a Gemmonio. È in terapia intensiva.
Conti a pag. 7

Servizi alle pagg. 2, 3 e 5

Concorso scuola arriva la stretta per i prof precari

Il Tar del Lazio: esclusi i docenti non abilitati In Campania 1200 insegnanti tagliati fuori

Gianluca Sollazzo

Precari della scuola sempre più in alto mare. Chi ha insegnato per tre o più anni nelle scuole pubbliche e paritarie non ha diritto a partecipare alle prove suppletive del concorso a cattedra riservato ai colleghi con abilitazione. La doccia gelata arriva dal Tar Lazio che con due ordinanze distinte boccia più di 1.200 professori campani che avevano impugnato l'ultimo concorso a cattedra espletato nell'estate del 2018.
A pag. 10

Le idee

Le minoranze rumorose dei negozi chiusi di domenica

Serena Sileoni

La regolazione degli orari del commercio è una vera e propria tela di Penelope. Il governo Monti ne approvò la liberalizzazione nel 2011.
A pag. 47
Pucci a pag. 9

La rabbia degli avvocati

Giustizia lumaca, record a Napoli 2 anni per scrivere una sentenza

Leandro Del Gaudio

Ventuno mesi in attesa del deposito delle motivazioni della sentenza di primo grado. Quasi due anni ad aspettare che i giudici del Tribunale di Napoli offrano alle parti le motivazioni che hanno spinto nell'ormai lontano nove maggio del 2017 a condannare l'unico imputato, al termine di un processo per lesioni. Giustizia lumaca a Napoli, denunciata dall'avvocato di parte civile, che riporta l'attenzione a

un brutto fatto di cronaca. Correva l'anno 2013, quando un avvocato fu ferito dalla controparte che aveva perso un giudizio in sede civile ed era tenuta ad onorare il verdetto del giudice. Il legale venne gambizzato in sella allo scooter, quando fu colpito alle gambe. Brutale momento: l'imputato Paquale Alvinò (condannato a otto anni) aveva colpito l'avvocato solo per la sua funzione di legale svolta in un'aula di giustizia.
A pag. 11

dimagrire si può
DETOX
CINQUE-CINQUE-CINQUE

5 GIORNI
5 ORE
FINO A 5 KG

INFO E PRENOTAZIONI
800 58 77 17

Via Vittoria Colonna, 14 - Napoli
dimagrireシピو.it



Il Messaggero



€ 1,40* ANNO 141 - N° 45 ITALIA

NAZIONALE



Venerdì 15 Febbraio 2019 • ss. Faustino e Giovita

IL GIORNALE DEL MATTINO

Commenta le notizie su ILMESSAGGERO.IT

L'intervento "Roma", la forza seduttiva di un nome: da Cuarón alle città sparse nel mondo
Rutelli a pag. 27



La sorpresa Gioia Negramaro: Lele Spedicato torna e suona al debutto del tour
Molendini a pag. 28



Europa League Lazio brutta e in emergenza il Siviglia passa all'Olimpico (0-1)
Nello Sport



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

Squilibri nascosti
Lo spacca-Italia fa pagare al Sud la quota del fisco che resta al Nord

Gianfranco Viesti

Si sta provando a cambiare radicalmente il volto dell'Italia in base ad un accordo fra pochi intimi. Le disposizioni sulla cosiddetta autonomia regionale differenziata riscrivono le modalità di organizzazione e finanziamento di quasi tutti i principali servizi pubblici sulla base di testi assemblati dalle Regioni e dalla Ministra leghista Erika Stefani, e confrontati a porte chiuse con i Ministri, senza la minima discussione nel paese.

Sono disposizioni di grande rilevanza. Impattano sulla scuola: in Lombardia e Veneto le regioni avranno persino il potere di "specificare le funzioni del sistema educativo regionale", oltre ad assumere direttamente il personale e a stabilirne le condizioni salariali e normative. Esperti di sanità, e le stesse organizzazioni dei medici, lamentano la possibile fine del Sistema Sanitario nazionale. E molto altro ancora.

Il venir meno delle regole, e il frammentarsi delle strutture dell'amministrazione nazionale nella Capitale indebolirebbe la capacità di governo del paese. O, per esempio, si intende affrontare il tema del riscaldamento climatico con normative regionali? E, lo si è già detto ma vale ripeterlo, indebolirebbe fortemente ruolo e prospettive di sviluppo di Roma.

Continua a pag. 26

Autonomia, la frenata M5S

► Presentati in Cdm i testi di Lombardia, Veneto, Emilia: tutto rinviato, si passerà dal Parlamento
Dossier dei cinque stelle: «No a cittadini di serie A e B». Salvini: «Ora vertice per un chiarimento»

ROMA Legge sulle Autonomie, la frenata dei Cinque stelle. Presentato in Consiglio dei ministri il testo di Lombardia, Veneto ed Emilia. Nessun accordo, tutto rinviato al Parlamento. Il muro di gomma del leader pentastellato Luigi Di Maio. E Matteo Salvini, nel corso del Consiglio dei ministri, avverte: «Serve un chiarimento». Dossier dei gruppi grillini: «No a cittadini di serie A e B». Focus sui testi presentati: le Regioni tratteranno parte dell'Irpef.
Bassi, Canettieri e Gentili da pag. 2 a pag. 4

A Varese

Malore per Bossi grave in ospedale ansia nella Lega

Marco Conti

Quindici anni dopo l'ictus, Umberto Bossi torna in ospedale. Una caduta nella sua casa di Gemonio. A pag. 5

Referendum, poi il presidente si scusa Rissa alla Camera: Fico sotto accusa grillino mima le manette, il Pd esce

Il freddo linguaggio del resoconto stenografico la racconta così: «Vive proteste dei deputati del Partito democratico». Rissa alla Camera nel corso del dibattito



sulla nuova legge che regola i referendum: grillino mima le manette, il Pd esce, il presidente della Camera Roberto Fico finisce sotto accusa. A pag. 7

Il salvataggio Alitalia, lo Stato avrà più del 50% Il piano a marzo

Giusy Franzese

Alitalia, all'inizio di marzo il piano industriale. Il vicepremier Luigi Di Maio: «Lo Stato avrà più del 50%». A pag. 8

New York, ex pugile confessa 90 omicidi: «Non ricordo i nomi»



Il killer che disegnava i volti delle sue vittime

I ritratti delle donne che Samuel Little ha dichiarato di aver ucciso (Foto EPA) Gualta a pag. 13

Stretta baby gang l'età per il carcere scende a 12 anni

► Proposta di legge della Lega: niente benefici a chi è colpevole di associazione a delinquere

ROMA Abbassare il limite dell'imputabilità da 14 a 12 anni. Escludere le premialità previste per i reati compiuti dai minori se c'è l'aggravante dell'associazione. Una stretta sulla "difesa" dei minori che compiono reati: deve essere dimostrata in maniera stringente l'incapacità di intendere e volere. Sono solo alcune delle misure contenute in una legge che la Lega ha depositato. Fucci a pag. 19

Ieri la firma Delitti per disperazione Tre grazie dal Colle

Valentina Errante
Uccisero le mogli e, in un caso, un figlio, tutti malati. Grazia per tre ottantenni. A pag. 15

Orrore a Roma

«Piangi troppo forte» E massacrò la figlia della sua compagna

Chiara Rai e Raffaella Troili

I bambini piangono. Gli adulti li consolano e torna il sorriso, funziona quasi sempre così. Per Alice no, la storia è stata un'altra: è stata riempita di botte. Massacrata di botte dal compagno della mamma perché piangeva. Lei ora è ricoverata. Lui è stato arrestato per tentato omicidio. A pag. 17



SPADA ROMA

NEW OPENING
4 Maggio Piazza San Babila Milano

ROMA NAPOLI MILANO FIRENZE VENEZIA PALERMO ENNA

SHOP ONLINE spadaroma.com

SALDI -70% FINO AL

OFFERTA VALIDA DAL 5/01 AL 28/02

SEGNO DEL CANCRO VINCE LA PASSIONE

IL GIORNO DI BRANNO

Buongiorno, Cancro! Serenata sotto la Luna, la prima veramente romantica, nell'anno di Saturno... Bellissimo anche Marte, passionale in Toro, propizia nuovi incontri anche durante i viaggi. Novità sentimentali pure per le persone in là con gli anni, ma bisogna precisare che voi non invecchiate mai, il cuore resta sempre fanciullo. Conquiste facili, basta un lampo di luce nei vostri occhi. Poi bisogna insistere... Auguri.

© RIPRODUZIONE RISERVATA
L'oroscopo a pag. 35

* € 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 Tuttamercoledì € 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)



LE 10 DONNE SPIA CHE HANNO FATTO LA STORIA

IN EDICOLA A € 9,90 IN PIÙ

il Resto del Carlino

Fondato nel 1885

VENERDI 15 febbraio 2019 | € 1,50 | Anno 134 - Numero 39 | Anno 20 - Numero 45 | www.ilrestodelcarlino.it

IMOLA-BOLOGNA

SPADA
ROMA

SALDI -70%

OFFERTA VALIDA DAL 5/01 AL 15/03

DOMANI IN REGALO

Speciale
Valentino ROSSI

32 pagine in più

VALE 40

L'INTERVISTA: I DUE CAMPIONISSIMI
**Vale Rossi, 40 anni
Agostini: tifo per te**



TURRINI ■ A pagina 15

SPADA
ROMA

SALDI -70%

OFFERTA VALIDA DAL 5/01 AL 15/03

IL COMMENTO
di RAFFAELE MARMO
**PROPAGANDA
E MERCATO**

PÌÙ MERCATO e meno Stato si diceva un tempo e forse, con l'ultraliberismo globalizzato degli anni 90 e Duemila, si è esagerato. Ma non è che, per reazione, la ricetta equilibrata sia quella di tornare all'interventismo regolatorio e invasivo dello Stato. Magari sarebbe meglio affidare alle parti sociali e alle istituzioni territoriali la gestione delle aperture festive e domenicali di negozi e centri commerciali.

■ A pagina 4

IL COMMENTO
di GABRIELE CANÈ

**L'ITALIA
DEL SENATÙR**

SICCOME non è tempo di necrologi, prendiamo il male di Bossi come un'occasione. Per fargli gli auguri, ovvio, e per rinfrescare un po' la memoria. Cosa che non guasta in questi tempi di rimozione, di azzeramenti di tutto ciò che è stato, di «nuovi che avanzano» che già odorano di naftalina. Il Senatùr, a causa dell'ictus di 14 anni fa, non è più in gioco da parecchio tempo.

■ A pagina 2

Domenica chiuso, la Lega non ci sta

Commercio Salta l'accordo: troppo poche 26 aperture l'anno | COMELLI, PASSERI e PEREGO ■ Alle p. 4 e 5

MALORE IL SENATÙR IN RIANIMAZIONE. FORSE UNA CRISI EPILETTICA



PAURA per BOSSI

Due anni, pestata a sangue: gravissima

Botte dal compagno della madre: «Un raptus». Ma aveva vecchi lividi e segni di morsi | B. RUGGIERO ■ A p. 14

BAGARRE IN AULA

**Rissa con il Pd
Contro Fico
volano i faldoni**

COLOMBO ■ A pagina 10

IL PIANO
**Alitalia di Stato
La maggioranza
a Governo e Fs**

Servizi e TURANI ■ Alle p. 6 e 7

NUOVI POTERI
**Regioni del Nord,
l'autonomia
parte in salita**

Servizi ■ Alle pagine 8 e 9

menghi

Loreto (AN)
www.menghishoes.com

9 771128 674411

IMOLA, IL TEST

**Biciclette
contromano
in centro**

TASSI ■ In Cronaca di Imola

BOLOGNA, IL CASO

**Anarchici,
ritorna
l'incubo**

TEMPERA ■ In Cronaca di Bologna

Modenantiquaria
XXXIII MOSTRA DI ANTIQUARIATO
MODENAFIERE
9-17 FEBBRAIO
In contemporanea
PETRA EXCELSIOR
lun-mer: 15-20 | gio-dom: 10.30-20
WWW.MODENANTIQUARIA.IT

Su concessione del Ministero del Beni e delle Attività Culturali e del Turismo
Archivio fotografico delle Gallerie Estensi - edito Carlo Venturi



CALDI
SPECK
TRENTINO
€ 9,90
al KG
Via Trebisonda 56C

VENERDÌ 15 FEBBRAIO 2019

IL SECOLO XIX

CALDI
PROSCUITTO
CRUDO DI
PIEMONTE
EURO 16,90
AL KG
Via Trebisonda 56C
tel. 010 587147

QUOTIDIANO FONDATA NEL 1886 - EDIZIONE GENOVA

2,00€ con "Tv Sorrisi e Canzoni" in Liguria. 7,90€ il volume "Pattini d'argento" in Liguria. 1,50€ in tutte le altre zone - Anno CXXXIII - NUMERO 39, COMMA 20/B. Spedizione abb. post. - gr. 50



LE PRIME PAROLE DALLA SEMILIBERTÀ
Bozano dribbla il caso Sutter:
«Vorrei che questa storia finisse»

L'INVIATA P. ALBANESE / PAGINA 17



NIZZA, OGGI INCONTRO DI PACE TRA I SINDACI
Mentone, lacrimogeni sul treno
contro i migranti da Ventimiglia

MAZZARELLO / PAGINA 15



INDICE

primo piano	pagina 2
politica	pagina 12
cronache	pagina 14
economia & marittimo	pagina 18
genova	pagina 22
cinema/Tv	pagina 41/43
xte	pagina 44
sport	pagina 48

FUMATA NERA ALLA FINE DEL CONSIGLIO DEI MINISTRI. SALVINI NON TROVA L'INTESA NEANCHE CON I PASTORI SARDI

Regioni e autonomia, M5S dice no

«Disparità tra i cittadini». La Lega chiede un vertice con Conte e Di Maio. Moody's taglia le stime dell'Italia

La bozza di intesa tra governo e regioni arriva in consiglio dei ministri entro il termine indicato dal premier Giuseppe Conte, ma di fatto viene tutto rinviato perché M5S fa muro e il leader della Lega preferisce non forzare, a patto che l'intesa finale arrivi comunque entro pochi giorni. Salvini ha preteso un vertice con Conte e Di Maio già la prossima settimana. M5S ieri ha presentato un dossier, pronunciando un altolà: «Guai alla creazione di un contesto in cui ci sono cittadini di serie A e cittadini di serie B». Moody's intanto ha tagliato le stime di crescita dell'Italia.

L'INVIATO MASTROLILLI, BARONI E DI MATTEO / PAGINE 2, 3 E 12

IL COMMENTO

ALBERTO MINGARDI

LA PROVA PIÙ DIFFICILE DELL'ACCORDO DI GOVERNO

Autonomia è un'altra questione che scava solchi nella maggioranza. Ieri il governo ha rispettato la scadenza che si era dato per la presentazione delle intese, ma in consiglio dei ministri non si è votato nulla.

Siamo solo all'inizio del percorso, che metterà a dura prova il "contratto" fra Lega e Cinquestelle. Veneto e Lombardia vorrebbero più margini di manovra sulle infrastrutture, il centro frena sulle risorse, si torna a parlare di "fabbisogni standard" per attribuirle. Che ci sia tensione, fra un partito che ha il suo zoccolo duro al Nord e uno che ha fatto il pieno di voti al Sud, è comprensibile. L'autonomia è un nuovo tentativo di risolvere quella "questione settentrionale" che tiene banco da oltre trent'anni.

L'ARTICOLO / PAGINE 2 E 3



Genova punta sulla tecnologia per ripartire dopo la tragedia del ponte: la robotica dell'Ifi, la ricerca sull'intelligenza artificiale, le start-up nate intorno ai centri di ricerca e all'università, le città galleggianti hi-tech delle compagnie di crociera. Se n'è parlato nell'evento "Le sfide dell'innovazione", organizzato all'Acquario di Genova dal Secolo XIX. I lavori del ponte potrebbero essere l'aggregatore delle diverse realtà sul territorio. CABONIA, MENDUINI, QUARATEI E ROSSI / PAGINE 8-11

IL PERSONAGGIO

Alberto Quarati

Cingolani e l'Ifi:
«Investire nel nuovo e puntare sull'uomo»

L'ARTICOLO / PAGINA 9

SUL PIATTO 225 MILIONI, RIPARTIRÀ IL NODO FERROVIARIO GENOVESE

Salini salverà Astaldi «Sfida ai colossi cinesi»

DE FAZIO / PAGINA 7

DOPO IL NO ALL'AUMENTO

Carige, 3 miliardi volatilizzati: clienti eccellenti scelgono la fuga

A «bocciare» Carige non sarebbe stata la Bce ma i suoi stessi clienti. Anche quelli più importanti, anche vincolati da legami storici con l'istituto. Con una «corsa allo sportello» che non ha precedenti nella pur tribolata storia bancaria recente italiana e che ha rischiato di mettere in ginocchio l'istituto. Nel periodo tra il 22 dicembre e l'8 gennaio, quando arriva il decreto notturno del governo che stanziava 1,2 miliardi per intervenire su Carige e mette la garanzia pubblica sulla raccolta di liquidità, sarebbero usciti circa 3 miliardi di euro di depositi.

DRESDI E PAGLUCCI / PAGINA 19

ROLLI



IL PIANO DEL GOVERNO

Alitalia atterra sul pubblico: Ferrovie e Mef sopra il 50%

Per Alitalia il governo sceglie la strada pubblica. Dopo 10 anni di controllo privato, con alterne fortune, parte il piano per coinvolgere il gruppo Ferrovie e il Mef. Insieme avranno più del 50%.

F. FERRARI / PAGINA 20

CASA CONDOMINIO AZIENDE

EUROPAM
GAS E LUCE

BUONGIORNO

Noi che allora avevamo vent'anni poco più, ci portavamo dietro un abbaglio e un'illusione. L'abbaglio riguardava Tangentopoli: eravamo persuasi che la corruzione avesse piegato il Paese, e invece il Paese si era piegato da sé, già allora affamato di stato sociale sotto forma di assistenzialismo e assenteismo e iniziativa privata sotto forma di frode fiscale (insomma, anche noi pensavamo che, tolti di mezzo i corrotti, gli onesti ci avrebbero messo le ali, e invece i corrotti erano più bravi e gli onesti non erano nemmeno più onesti, compresi gli elettori). L'illusione era che alla frantumazione del mondo comunista sarebbe seguita l'Europa senza frontiere, e del resto il 1993 non è soltanto l'anno del Terrore di Mani pulite ma pure di Schengen. Roma ladrona, per noi lombardi, era lo scemo slogan di ribel-

Un abbaglio e un'illusione

MATTIA FELTRI

lione alle ruberie e lo slogan meno scemo di emancipazione dalla forza centripeta della capitale, fin lì irrimediabile: i confini sarebbero esplosi e si sarebbero schiusi gli orizzonti d'Europa, dove i nostri imprenditori, piccoli e meno piccoli, da lustri avevano le loro prospettive di crescita. Non potevamo che essere leghisti. Umberto Bossi parlava di Europa dei popoli, come Giuseppe Mazzini, e diceva cose così: «Dopo aver sconfitto la partitocrazia, guardiamo inevitabilmente all'Europa: unita e federale non è un'utopia, è una necessità storica». Ben presto vennero però i tempi delle pagliacciate, del parlamento padano e dei riti celtici, che infine hanno prodotto il paradosso del salvinismo rinserrato a Roma. Ieri Bossi è stato ricoverato in pessime condizioni. Tieni duro, vecchio armegione. —

UN UNICO PARTNER, TANTI VANTAGGI.

Per saperne di più
010-7227277
europam.it

EUROPAM
GAS E LUCE



Il Sole 24 ORE

Fondato nel 1865
Quotidiano
Politico Economico Finanziario Normativo

Adepiamenti
Fattura elettronica,
per evitare
le sanzioni invii
entro lunedì 18

Plus24
Obbligazioni carta
straccia: tutte
le vie di uscita
per gli investitori

Caputo e Tosoni
— a pagina 22

— domani con il quotidiano



MARSH RISK CONSULTING

ESG: soluzioni per lo sviluppo sostenibile del business.

MARSH

FTSE MIB 19834,96 -0,78% | SPREAD BUND 10Y 270,20 +5,10 | €/S 1,1268 -0,33% | BRENT DTD 64,06 +0,61% | Indici&Numeri → PAGINE 28-31

Autonomie: 11 miliardi in gioco, ma è scontro

ACCORDO IN SALITA

Non ancora definite le Intese con Lombardia, Emilia-Romagna e Veneto

La prossima settimana previsto un vertice tra Conte e i due vicepremier

Il M5s non cede sui poteri dei ministri. Tensioni sul ruolo del Parlamento

Giornale chiuso in redazione alle ore 22

Le Intese sull'autonomia differenziata di Lombardia, Veneto ed Emilia Romagna arrivano al consiglio dei ministri. Ma per il via libera serve tempo e il dossier finirà la prossima settimana al centro di un vertice fra il premier Conte e i suoi due vice Di Maio e Salvini. Segno che i nodi sulle competenze sono ancora tutti da sciogliere. In gioco c'è il ruolo del Parlamento e una serie di poteri che i ministri M5s non vogliono cedere, dalla sanità all'ambiente, dalle infrastrutture ai beni culturali. È una torta che si può valutare intorno agli 11 miliardi di euro, all'interno dei 21 totalizzati dall'insieme delle competenze potenzialmente trasferibili alle Regioni.

ENERGIA



Rinnovabili. Pale eoliche dell'impianto Edison di Castiglione Messer Marino (Chieti)

Edison investirà in Italia due miliardi entro il 2021

Edison ha in programma investimenti in Italia per il triennio 2019-2021 pari a due miliardi di euro. Lo annuncia in un'intervista al Sole 24 Ore l'amministratore delegato della società, Marc Benayoun. Edison, insieme al partner F2i e EdF Renewables, punta a diventare il primo operatore di energia eolica in Italia.

Marzia Mangano — a pag. 13

Cdp pronta a raddoppiare in Tim

TLC

Ieri il cda ha autorizzato l'incremento della quota Obiettivo: unificare le reti

Cdp è pronta ad aumentare la quota in Telecom, da aprile ferma al 4,93%, mentre Vivendi svaluta la sua partecipazione (23,94%) per quasi 1,1 miliardi. L'annuncio della

Cassa - autorizzata ieri dal cda all'acquisto di ulteriori azioni - arriva nel bel mezzo di una contestata digiunazione tra i primi due azionisti, Elliott (9,56%), che ha ribaltato il board a maggio, e Vivendi (23,94%), che cerca la rivincita all'assemblea di fine marzo con la richiesta di un nuovo rimpasto. Cdp è destinata a essere l'ago della bilancia, ma l'obiettivo resta quello di favorire l'unificazione delle reti tra Telecom e Open Fiber.

CONSTRUZIONI

Offerta Salini per Astaldi: si va verso un maxipolo

Davi e Dominelli — a pag. 4

Ferrari: aperti all'interesse di altri soci come la Cdp

Laura Galvagni — a pag. 4

Scuola, 1 miliardo in più a Lombardia e Veneto

LE RISORSE

Tra le righe dell'Intesa raggiunta sui fondi dell'autonomia differenziata si nasconde un miliardo in più per la scuola in Lombardia e Veneto. Il 270 milioni aggiuntivi per la gestione di territorio e ambiente. Non ci sono teoremi per l'Emilia Romagna, perché le sue richieste puntano su competenze legislative e programmazione più che su strutture e personale.

RICHIAMO DI CANTONE

Codice appalti: il governo decida, rischio di instabilità

Giorgio Santilli — a pag. 2

TOGETHER TOWARD EXCELLENCE

TESTING • SPEZIONI • CERTIFICAZIONI

settori: industriale servizi manifatturiero

prodotti: sistemi di gestione impianti persone professionali

IMQ group

IMQ CSI

Imqgroup.eu

Di Maio: Mef e Ferrovie dello Stato oltre il 50% nella newco per Alitalia

SALVATAGGI

Il ministro: la presenza pubblica garantisce i livelli occupazionali

Il 20 febbraio incontro a Londra tra Fs e i vettori Delta Airlines e easyjet

Il Tesoro e le Fs potrebbero superare il 50% nella newco per la nuova Alitalia. Lo dice il ministro Di Maio all'incontro con i sindacati. Di Maio assicura che «non ci sarà un'Alitalia più piccola» aggiungendo che «quando parliamo di operazioni di mercato, parliamo di partner privati ma la presenza del Mef e di Fs garantisce la

salvaguardia dei livelli occupazionali ed evita licenziamenti». Di Maio esprime «grande soddisfazione» per l'interessamento di Delta e easyjet ad Alitalia: «Ci auguriamo che si arrivi a un accordo vincente». Il termine ultimo per la presentazione del piano industriale di Fs sulla compagnia è il 31 marzo. Ma i sindacati chiedono certezze: «Il punto è la credibilità del piano industriale». A proposito della quota dello Stato, per il commissario straordinario Enrico Laghi «la Commissione Ue non è un tema». Intanto i rappresentanti di Fs si incontreranno con Delta e easyjet il prossimo 20 febbraio a Londra: il vertice servirà a riempire di contenuto le numerose pagine ancora bianche nel dossier Alitalia.

Dragoni e Poglietti — a pag. 11

Industria aeronautica A380, gli ordini non bastano Airbus cancella il superjumbo



Mara Monti — a pag. 11

INDUSTRIA

Arriva il brevetto Ue unitario Scatta la riforma dei marchi

Carmine Fotina — a pag. 7

LEGGE FALLIMENTARE

Crisi d'impresa, via alle novità Primo step gli organi di controllo

— a pagina 19

PANORAMA

ALTA VELOCITÀ

Tav, Salvini bocchia l'analisi del Mit: «Non mi convince»

Ancora in disaccordo Lega e M5s sulla Tav Torino-Lione. Salvini la vuole perché «più veloci viaggiano le merci e le persone e meglio è», inoltre il lavoro degli esperti che hanno redatto l'analisi cosiddetti benefici non lo convince. Sulla relazione si abbatte anche il contro-dossier presentato da Paolo Foletta, nel suo ultimo giorno di mandato di Commissario per la Tav.

— a pagina 1

SARDEGNA

Latte, no degli allevatori ad aiuti per 44 milioni

Un plafond di 44 milioni per il ritiro delle eccedenze di formaggio sul mercato, affinché il prezzo del latte possa salire. E 10 centesimi al litro in più da subito. Su queste basi si è trattato ieri per dare una soluzione alla crisi del latte ovino in Sardegna. Ma gli allevatori hanno respinto le proposte di Governo.

— a pagina 9

BANCHE

Crédit Agricole anticipa i target Crescono i risultati in Italia

Luca Davi — a pagina 12

GRAN BRETAGNA

Brexit, un'altra sconfitta in Parlamento per la May

La Camera dei Comuni inglese ha bocciato con 303 voti contro 258 contro l'emendamento del governo per garantire un nuovo mandato al primo ministro Theresa May nelle sue trattative con Bruxelles, allo scopo di ottenere nuovi termini circa la soluzione di backstop sui confini fra le due Isole.

— a pagina 17

.marketing

SOLUZIONI PER COMUNICARE E COMPETERE



Parla Seth Godin: i marchi devono scendere dalla giostra dei social

«Dobbiamo far scendere i brand dalla giostra dei social media, che va sempre più veloce, ma non arriva mai da nessuna parte. È giunto il momento di smettere di convincere con insistenza e di disturbare o fare spamming, fingendo di essere i benvenuti». Così parla Seth Godin, scrittore americano e uno dei massimi esperti di marketing al mondo, nell'intervista in esclusiva rilasciata al Sole 24 Ore.

Giampaolo Colletti — a pag. 27



IL TEMPO

QUOTIDIANO INDIPENDENTE

CAPSULE GOURMET **ristora**

Venerdì 15 febbraio 2019 € 1,20

Ss. Faustino e Giovita
Anno LXXV - Numero 45

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.ilempo.it
e-mail: direzione@ilempo.it



Tragedia a Genzano: la piccola di 22 mesi in fin di vita. Arrestato il compagno della madre Massacra la bimba perché piangeva

■ Piangeva troppo e per questo l'ha picchiata selvaggiamente e anche morsa. Vittima del compagno della madre, accusato di tentato omicidio, una bimba di appena 22 mesi. La tragedia familiare è avvenuta a Genzano di Roma nella serata di mercoledì. La

piccola è ricoverata all'ospedale pediatrico Bambino Gesù. Le sue condizioni sono gravi ed è in attesa di essere sottoposta ad un delicato intervento chirurgico per rimuovere un ematoma cerebrale causato dai colpi ricevuti. **Tagliazucchi** → a pagina 11

Rischiano di saltare i tagli ai vitalizi

Gli sforbiciatori tremano per le centinaia di denunce per danni presentate dagli ex I membri delle giunte che decidono sui 1.300 ricorsi chiamati a risponderne di persona

IL TEMPO di Oshø



" 'a prossima vorta io me porto 'a lama, too dico "

Altra rissa fra Pd e M5s alla Camera Ci si mette pure Fico, poi si scusa

Antonelli → a pagina 6

■ I senatori e i deputati che giudicheranno i ricorsi presentati dagli ex parlamentari contro il taglio dei vitalizi rischiano di finire sotto una montagna di richieste milionarie di risarcimento. L'avvocato Maurizio Paniz ha presentato una serie di memorie che potrebbero mettere nei guai i componenti del Consiglio di giurisdizione e far saltare i tagli. **Di Majo** → a pagina 3

Presentato a Roma il nuovo libro Renzi ironizza su Salvini: è una Ferragni mancata



De Leo → a pagina 5

Le avrebbe dato la droga Per la morte di Desirée fermata una ragazza

Di Corrado → a pagina 15

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 06.50684165
Tel/Fax 06.45359485

Cell. 3738141677

rosario.piazzolla.79@gmail.com

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

Studio Piazzolla
Via Guido Fubini, 23
00134 Roma

Perde 0-1 in casa con il Siviglia, squadra decimata dagli infortuni Lazio messa ko anche dalla sorte

■ La Lazio si arrende al Siviglia e agli infortuni. Nell'andata dei sedicesimi di Europa League i biancocelesti perdono 1-0 all'Olimpico e vedono allontanarsi la qualificazione. Già assenti Immobile e Milinkovic, durante il match si fermano Luis Alberto, Parolo e Bastos. Mercoledì prossimo il ritorno in Spagna. → alle pagina 22 e 23



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

PROVALO IN ACQUA CALDA

SUSTENIUM PLUS

ENERGIA

1° FARMACI

*Fonte: Istit. IMS - Vendita a volume integratori sani, senza tossicanti e senza OGM. Gli integratori alimentari non vanno intesi come sostituti di una dieta sana, equilibrata e di una stile di vita sano.

Venerdì 15 Febbraio 2019
Nuova serie - Anno 28 - Numero 39 - Spedizione in A.P. art. 1 c.1 L. 46/04, DCB Milano
* Offerta indicibile con Marketing Oggi (ItaliaOggi) € 2,20 + Marketing Oggi € 0,50

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



IN EDICOLA

CON

Negli anni 80 l'Europa multietnica era una meraviglia: non c'erano burka né segregazioni
Adriano Angelini *Sut* a pag. 11

www.italiaoggi.it

Italia Oggi

QUOTIDIANO ECONOMICO, GIURIDICO E POLITICO

IN EDICOLA

CON

DECRETO

Limiti a esclusive brevettuali: non scattano per atti sperimentali e invenzioni in transito

Chiarello a pag. 33

SE WWW.ITALIAOGGI.IT

Crisi d'impresa - Il decreto con la riforma del fallimento

Societario - Le norme contenute nella legge sulle semplificazioni

IO ONLINE **Impresa - Il decreto con le nuove regole sulle esclusive brevettuali**

È legge la riforma del fallimento

Decreto in G.U., entrerà in vigore dal 16 marzo. Più poteri e responsabilità per i sindaci e gli amministratori, che risponderanno pienamente verso i creditori

Più poteri e responsabilità per il collegio sindacale e il sindaco unico, nuovi doveri agli amministratori chiamati ad istituire un assetto organizzativo adeguato in ogni tipologia societaria, piena responsabilità di questi ultimi nei confronti di creditori di srl. Sono alcune delle modificazioni al codice civile apportate dal nuovo codice sulla crisi d'impresa e dell'insolvenza, pubblicato ieri in G.U. Regole per amministratori e sindaci in vigore dal prossimo 16 marzo.

De Angelis a pag. 27

LA SOLUZIONE C'È

Va trovata subito un'alternativa alle annunciate nazionalizzazioni

Pelanda a pag. 11

Salvini sta preparando il referendum a favore della Tav: già 110 mila firme



Salvini è preoccupato: il blocco della Tav rischia di costare politicamente assai caro alla Lega. Specie in Piemonte, dove in autunno si voterà per la regione. Il leader leghista ha quindi deciso di correre alle regionali insieme a una lista Sì Tav guidata da Bartolomeo Giachino, uno degli organizzatori delle manifestazioni a favore della Tav. Giachino punta a un referendum consultivo per arginare i no del M5s. In attesa del referendum, ha avviato una raccolta di firme sotto una petizione che ha già ottenuto oltre 110 mila adesioni: «Se il ministro Tininelli ritiene strategico il tunnel del Brennero che costa oltre 8 mld, bisogna considerare strategica anche la Tav, che all'Italia costa meno di 3 mld».

Valentini a pag. 6

DIRITTO & ROVESCIO

A Carlo Calenda non è piaciuto l'episodio di «barattino» rifilato a Conte, addirittura in lingua italiana, nel parlamento europeo di Strasburgo, dal leader belga dei liberali, Verhofstadt. «A me», ha subito precisato Calenda, «che qualcuno dia del burattino in una sede internazionale istituzionale al Presidente del Consiglio del mio paese, fu notevolmente inaccettabile. Comunque la si pensi». Una precisazione di questo tipo sarebbe avvia in qualsiasi paese democratico. Ma in Italia è un'assoluta novità. Da noi, specie la sinistra, è nota per usare la sponda estera per colpire i leader avversari senza tener conto di infangare il proprio paese. Calenda rimette i birilli a posto perché è un uomo verticali, un uomo con la schiena dritta, risaiolo ma non fessoso. È stato l'unico, quando era ministro dello sviluppo economico, a mettere a posto Maeron quando voleva stracciare il contratto dei Cantieri Snc con Fininvest, regolarmente perfezionato dalle parti. Sarebbe stata una cosa illegale e dannosa per l'Italia. Lui disse: «Non si può fare». E non si fece. Mentre a Gentiloni amministravano i salii, per tenerlo su.

ENTI IN PRE-DISSESTO

La p.a. non può indebitarsi per pagare la spesa corrente

Barbero a pag. 38

PER DIFENDERE LA CRIMEA

Anche Putin ha costruito un muro di 60 chilometri

Mercuriali a pag. 13

L'ITALIA AL PALO

Nelle scuole di Strasburgo si studia già in tre lingue

Scarane a pag. 13

LUSO

Pisa, il re dell'alta orologeria punta sui gioielli

Sottolaro a pag. 16

MEDIA

La Go Tv chiude il 2018 con la raccolta a +16,1%

Livi a pag. 18

SALONE DEL MOBILE

Nuovi format in Fiera e omaggio a Leonardo

Sottolaro 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 guida di legge di Dicembre 2018 a € 6,00 in più con guida di nuovo regime legislativo a € 6,00 in più. Con guida di riforma del fallimento a € 6,00 in più, con guida «Tar 2018» a € 6,00 in più.

1.963.000 lettori (dati Auditpress 2018/19)



LE 10 DONNE SPIA CHE HANNO FATTO LA STORIA



IN EDICOLA A € 9,90 IN PIÙ

Fondato nel 1859

LA NAZIONE

VENERDÌ 15 FEBBRAIO 2019 | € 1,50 (€ 1,30 in abbinamento obbligatorio con Il Telegrafo) | Anno 161 - Numero 45 | **QN** Anno 20 - Numero 45 | www.lanazione.it

SPADA
ROMA

SALDI -70%

OFFERTA VALIDA DAL 5/01 AL 15/03

PISA, LA DONNA IN FIN DI VITA. LA DENUNCIA DELLA MADRE
Trascinata dall'auto: è giallo
Interrogato il compagno



CASINI ■ A pagina 18

SPADA
ROMA

SALDI -70%

OFFERTA VALIDA DAL 5/01 AL 15/03

IL COMMENTO
di RAFFAELE MARMO
**PROPAGANDA
E MERCATO**

PÌÙ MERCATO e meno Stato si diceva un tempo e forse, con l'ultraliberismo globalizzato degli anni 90 e Duemila, si è esagerato. Ma non è che, per reazione, la ricetta equilibrata sia quella di tornare all'interventismo regolatorio e invasivo dello Stato. Magari sarebbe meglio affidare alle parti sociali e alle istituzioni territoriali la gestione delle aperture festive e domenicali di negozi e centri commerciali.

■ A pagina 4

IL COMMENTO
di GABRIELE CANÈ

**L'ITALIA
DEL SENATÙR**

SICCOME non è tempo di necrologi, prendiamo il malore di Bossi come un'occasione. Per fargli gli auguri, ovvio, e per rinfrescare un po' la memoria. Cosa che non guasta in questi tempi di rimozione, di azzeramenti di tutto ciò che è stato, di «nuovi che avanzano» che già odorano di naftalina. Il Senatùr, a causa dell'ictus di 14 anni fa, non è più in gioco da parecchio tempo.

■ A pagina 2

Domenica chiuso, la Lega non ci sta

Commercio Salta l'accordo: troppo poche 26 aperture l'anno

COMELLI, PASSERI e PEREGO ■ Alle p. 4 e 5

MALORE IL SENATÙR IN RIANIMAZIONE. FORSE UNA CRISI EPILETTICA

PAURA per BOSSI

RIGANO e DE ROBERTIS ■ Alle pagine 2 e 3



REC

BAGARRE IN AULA



Rissa con il Pd
Contro Fico
volano i faldoni

COLOMBO ■ A pagina 10

IL PIANO

Alitalia di Stato
La maggioranza
a Governo e Fs

Servizi e TURANI ■ Alle p. 6 e 7

NUOVI POTERI

Regioni del Nord,
l'autonomia
parte in salita

Servizi ■ Alle pagine 8 e 9

Due anni, pestata a sangue: gravissima

Botte dal compagno della madre: «Un raptus». Ma aveva vecchi lividi e segni di morsi | B. RUGGIERO ■ A p. 14

menghi

Loreto (AN)
www.menghishoes.com

L'INTERVISTA: I DUE CAMPIONISSIMI

**Valentino
ha 40 anni
Agostini:
resta in sella
alla moto,
tifo per te**



TURRINI ■ A pagina 15

Moden antiquaria

XXXIII MOSTRA DI ANTIQUARIATO

MODENA FIERE

9-17 FEBBRAIO

In contemporanea

PETRA EXCELSIOR

lun-mer: 15-20 | gio-dom: 10.30-20

WWW.MODENANTIQUARIA.IT



Su concessione del Ministero dei Beni e delle Attività Culturali e del Turismo. Archivio fotografico delle Gallerie Estensi - foto Carlo Vanni

la Repubblica

Fondatore Eugenio Scalfari

RFood

Domani il supplemento
La marmellata sbraghiata di George Orwell

Regioni autonome, niente intesa Il Tesoro frena: attenti al bilancio

Tutto da rifare per le chiusure festive. Scontro Salvini-M5S anche sulla crisi del latte sardo

L'analisi

LA FIERA DEGLI EGOISMI

Michele Ainis

Fin qui c'è stato uno Stato, domani chi lo sa. È questo il rischio cui ci espone l'autonomia differenziata: un processo di disgregazione, una faida fra territori armati gli uni contro gli altri, e in ultimo la rinuncia alla nostra comune identità. Oltretutto per colpa della Costituzione, la carta che in teoria dovrebbe unirci. O meglio, per effetto d'una norma aggiunta nel 2001 che permette il tira e molla delle competenze fra Stato e Regioni.

pagina 26

Il caso

MA IL LAVORO NON È PECCATO

Roberto Mania

Lavorare la domenica non è peccato. Lo fanno quasi cinque milioni di italiani. Ma per questo - appunto - non finiranno all'inferno. Anzi: sostengono il Pil (e in tempo di quasi recessione non è di poco conto), accrescendo il proprio reddito e contribuendo all'aumento della domanda interna la cui debolezza è tra le cause delle nostre difficoltà. Il lavoro domenicale andrebbe favorito, almeno non ostacolato.

pagina 26

L'autonomia

Non c'è accordo nella maggioranza sull'autonomia di Emilia Romagna, Lombardia e Veneto. Tesoro e M5S frenano

I festivi

Si riapre il confronto sulle chiusure festive dei negozi

La crisi del latte

È scontro anche sul rimborso ai pastori sardi per il latte
ARDÙ, CIRIACO, FERRARA, GIACOSA LOPAPA, VECCHIO, VITALE e ZUNINO
pagine 2, 3 e 8

Il caso



Umberto Bossi Malore in casa per il Senatùr portato a Varese in elicottero

L'ex leader del Carroccio è in gravi condizioni Berlusconi: ti voglio bene amico mio, devi guarire

MASSIMO PISA, pagina 11

Le inchieste

Palazzo Chigi Da Conte a Giorgetti chi comanda e chi si smarca

GOFFREDO DE MARCHIS
pagina 4

Banca d'Italia Perché l'ostilità del governo può portare alla paralisi

SERGIO RIZZO
pagina 5

Salta la sede di New York



Alexandria Ocasio-Cortez, 29 anni

Ocasio-Cortez, la deputata che ha sconfitto Amazon

Federico Rampini

Tutta colpa dei politici: è questa la versione ufficiale di Amazon, che volta le spalle a New York perché assediata dalle critiche sullo "sconto fiscale" da 3 miliardi di dollari. Si chiude male il progetto di aprire il suo secondo quartier generale.

pagina 25

CIBUS CONNECT
EXPO - SOURCING - CONFERENCE
International Food Exhibition

PARMA.10|11 APRILE.2019

WELCOME TO FOODLAND

www.cibus.it

Follow CIBUS: [social icons]

VENERDI
15
02
19

ANNO 44
N° 39

In Italia
€2,00
con il Venerdì



Roma

Min 5°C
Max 16°C

Milano

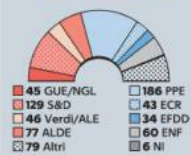
Min 1°C
Max 11°C

LE IDEE

Sondaggio sul voto

Ue, il patto Ppe-Pse non basta più ma i sovranisti non hanno i numeri

Alberto D'Argenio



pagina 6

E ORA GRANDI COALIZIONI

Andrea Bonanni

Ma davvero questo Parlamento europeo a maggioranza democratica e europeista è «al canto del cigno», come assicura Conte? Davvero alle elezioni di maggio le forze populiste e anti-Ue avranno la meglio?

pagina 7

L'ASSESSORA DALLA POLITICA ALLA CLAUSURA

Monia Melis

Una settimana fa era a Cagliari, per discutere in inglese la sua tesi di dottorato. La cerimonia e poi i saluti. Subito dopo Simona Ibbà, 38 anni, ha attraversato di nuovo il mare ed è tornata nella sua nuova casa: il convento romagnolo di Pennabilli, sulle colline di Rimini, dove l'attende il percorso per diventare monaca di clausura.

pagina 19

Il personaggio



Ultimo "Mai stato razzista ma non ho nulla di cui pentirmi"

"A Sanremo parole sbagliate ma ho soltanto 23 anni... Nessun attacco a Mahmood la sua canzone mi piace"

pagina 32

CIBUS CONNECT
EXPO - SOURCING - CONFERENCE
International Food Exhibition

PARMA.10|11 APRILE.2019

WELCOME TO FOODLAND

www.cibus.it • Follow CIBUS: [social icons]

Prezzi di vendita all'estero:
Austria, Germania € 2,20 - Belgio, Francia, Italia, Canada, Lussemburgo, Monaco P., Grecia, Ungheria, Polonia, Slovenia € 2,30 - Croazia € 2,50 - Spagna, Regno Unito € 2,20 - Svizzera CHF 3,20

RClub Domani L'ABC delle emozioni

Europa League Napoli ok, Lazio ko
L'Inter vince a Vienna senza Mauro
CONDIO E TARDELLI — PP. 34 E 35

Wanda come Yoko Ono
e le molte colpe di Icardi
GABRIELE ROMAGNOLI — P. 25

F1 Si svela la nuova Ferrari:
dedica al Drake e rosso opaco
STEFANO MANCINI — P. 37



CIBUS CONNECT
PARMA 10/11 APRILE 2019
www.cibus.it

LA STAMPA

CIBUS CONNECT
PARMA 10/11 APRILE 2019
www.cibus.it

VENERDI 15 FEBBRAIO 2019

QUOTIDIANO FONDATA NEL 1867

1,50 € ANNO 153 N. 45 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, D.C.B. - TO | www.lastampa.it

IL CONSIGLIO DEI MINISTRI PRENDE ATTO DI TRE BOZZE MA NON DELIBERA

Autonomie, c'è lo stop dei grillini

“Rischiamo di creare cittadini di serie A e B”. La Lega pretende un vertice con Di Maio e Conte Pastori sardi, niente intesa: no a Salvini, che offre 70 centesimi al litro. Ora la trattativa nell'isola

CENTRALISMO INEFFICIENTE

IL CONTRATTO ALLA PROVA PIU' DIFFICILE

ALBERTO MINGARDI

L'autonomia è un'altra questione che scava solchi nella maggioranza. Ieri il governo ha rispettato la scadenza che si era dato per la presentazione delle intese, ma in Consiglio dei ministri non si è votato nulla.

Siamo solo all'inizio del percorso, che metterà a dura prova il «contratto» fra Lega e Cinque Stelle. Veneto e Lombardia vorrebbero più margini di manovra sulle infrastrutture, il centro frena sulle risorse, si torna a parlare di «fabbisogni standard» per attribuirle.

Che ci sia tensione, fra un partito che ha il suo zoccolo duro al Nord e uno che ha fatto il pieno di voti al Sud, è comprensibile.

L'autonomia è un nuovo tentativo di risolvere quella «questione settentrionale» che tiene banco da oltre trent'anni. Il prelievo fiscale cresce con il crescere del reddito; la spesa pubblica è invece proporzionale al numero dei cittadini residenti (più o meno lo Stato offre in tutta Italia lo stesso numero di insegnanti per classe, di letti in ospedale per abitante, ecc.). Va da sé che il prelievo è sbilanciato a sfavore del Nord e la spesa a vantaggio del Sud. Il «residuo fiscale», cioè la differenza fra quanto un territorio paga al fisco e quanto riceve in termini di spesa pubblica, della sola Lombardia è stimato da Eupolis in 54 miliardi di euro. Per capirsi, il gettito dell'imposta sul reddito delle persone fisiche generato in Lombardia è di circa 37 miliardi. Questo fiume di denaro tutto ha fatto fuorché «sviluppare» il Sud: i divari si sono anzi allargati.

CONTINUA A PAGINA 25

Dossier del M5S contro l'autonomia di Lombardia, Veneto ed Emilia Romagna. Le bozze in Consiglio dei ministri ma slitta l'approvazione. Salvini pretende un vertice con Conte e Di Maio. Pastori sardi, niente intesa. BARONI, CARUGATI, DI MATTEO, LA MATTINA, MONDO, SORGI E TROPEANO, — PP. 2-5

BANCHE

Carige, quei 3 miliardi usciti dagli sportelli tra Natale e la Befana

CRISCI E PAOLUCCI — P. 18

INTERVISTA ALL'EX PREMIER FRANCESE

Valls: per sconfiggere il populismo ci servono le élite

FRANCESCO OLIVO — P. 11

“Io, foreign fighter italiano pentito, ho combattuto per l'Isis”



L'ex terrorista dell'Isis, l'italo-marocchino Samir Bougana (a destra), 24 anni, dopo l'arresto da parte dei curdi

FRANCESCO SEMPRINI
TELL. ABYAD (SIRIA)

«Mi chiamo Samir Bougana, sono italiano e sono un terrorista dello Stato islamico». Quando inizia a parlare Bougana ha la vo-

ce flebile e gli occhi bassi, stringe tra le mani un bicchiere di tè. Ha capelli e barba corti, è assai lontano dall'immagine al momento della sua cattura avvenuta il 27 agosto scorso da parte delle forze curde in Siria. Bou-

gana, 24 anni, è di origini marocchine ma è nato a Gavardo (Brescia), ha vissuto in provincia di Cremona dieci anni, l'ultima residenza è Caneto sull'Oglio, vicino a Mantova. CONTINUA A PAGINA 12

BUONGIORNO

Noi che allora avevamo vent'anni o poco più, ci portavamo dietro un abbaglio e un'illusione. L'abbaglio riguardava Tangentopoli: eravamo persuasi che la corruzione avesse piegato il Paese, e invece il Paese si era piegato da sé, già allora affamato di stato sociale sotto forma di assistenzialismo e assenteismo e iniziativa privata sotto forma di frode fiscale (insomma, anche noi pensavamo che, tolti di mezzo i corrotti, gli onesti ci avrebbero messo le ali, e invece i corrotti erano più bravi e gli onesti non erano nemmeno più onesti, compresi gli elettori). L'illusione era che alla frantumazione del mondo comunista sarebbe seguita l'Europa senza frontiere, e del resto il 1993 non è soltanto l'anno del Terrore di Mani pulite ma pure di Schengen. Roma ladrona, per noi lombardi, era lo scemo slogan di ribellio-

Un abbaglio e un'illusione

MATTIA FELTRI

ne alle ruberie e lo slogan meno scemo di emancipazione dalla forza centripeta della capitale, fin lì irrimediabile: i confini sarebbero esplosi e si sarebbero schiusi gli orizzonti d'Europa, dove i nostri imprenditori, piccoli e meno piccoli, da lustri avevano le loro prospettive di crescita. Non potevamo che essere leghisti. Umberto Bossi parlava di Europa dei popoli, come Giuseppe Mazzini, e diceva cose così: «Dopo aver sconfitto la partitocrazia, guardiamo inevitabilmente all'Europa: unita e federale non è un'utopia, è una necessità storica». Ben presto vennero però i tempi delle pagliacciate, del parlamento padano e dei riti celtici, che infine hanno prodotto il paradosso del salvinismo rinserrato a Roma. Ieri Bossi è stato ricoverato in pessime condizioni. Tieni duro, vecchio armegione. —

STAMPA PLUS ST+

IL CASO

LINDA LAURA SABBADINI
Non scambiare la prostituzione con la libertà sessuale
P. 25
SERVIZIO DI FABIO POLETTI - P. 13



EDITORIA

CHRISTIAN ROCCA
The Correspondent, il giornale online senza breaking news
P. 28



LE STORIE

GIAMPIERO CARBONE
In Val Lemme la sfida della prima libreria
P. 32

CRISTINA BORGOGNO
Alba e Bra, la cena preparata dalla coop dei rifugiati
P. 32

NATIONAL GEOGRAPHIC

I GRANDI SEGRETI DEL CERVELLO

IN EDICOLA 1ª USCITA

SOLO €1,99

www.frontierscienza.it





Milano alza il velo sul nuovo Salone del Mobile

Presentata la 58esima edizione, in calendario dal 9 al 14 aprile
Cimato in MFF

Claudio Luti



Amazon rinuncia alla sede a New York

Le proteste di residenti e politici hanno fatto naufragare il progetto
Bertolino a pagina 11

Anno XXX n. 033
Venerdì 15 Febbraio 2019

€2,00



Con MFF Allegato per l'ediz. n. 31 a € 0,20 (€ 0,30 - € 0,50) - Con MFF Allegato per l'ediz. n. 43 a € 0,20 (€ 0,30 - € 0,50) - Con MFF Allegato per l'ediz. n. 43 a € 0,20 (€ 0,30 - € 0,50) - Con MFF Allegato per l'ediz. n. 43 a € 0,20 (€ 0,30 - € 0,50)

Spedire in A.P. art. 1, c.1, n. 4064, D23 Milano - L. n. 1, c.1, n. 4064, D23 Milano - L. n. 1, c.1, n. 4064, D23 Milano



BORSA -0,78% 1€ = \$1,1268

BORSE ESTERE	Euro-Yen	125,12	▼
Dow Jones	29.832	▼	
Nasdaq	7.448	▲	
S&P 500	21.140	▼	
Francfort	11.000	▼	
Zurigo	8.142	▼	
Londra	7.197	▼	
Parigi	8.493	▼	
VALUTE-RENDIMENTI	Ftse Mib	18.900	▼
Euro-Dollari	1,1288	▼	
Euro-Sterline	0,8795	▲	
Nasdaq/100 Mib	7,044	▲	
FUTURE	Euro-Sp	127,83	▲
Euro-Bund	165,84	▲	
US T-Bond	148,8	▲	
S&P500 Cme	2,791	▲	

FOCUS OGGI

Dall'Italia quasi 800 milioni di utili per Crédit Agricole
Sul mercato tricolore in crescita impieghi e risparmio gestito. A livello globale 6,8 miliardi di euro di profitti per il colosso creditizio francese
Zangrandi a pagina 9

Salamon cede Doxa a Bva
Come anticipato da MF, la società di ricerche di mercato si unisce al gruppo franco-americano
Bonadies a pagina 12

Eni, sui conti di oggi gli analisti vedono rosa
Per il bilancio 2018 della compagnia petrolifera italiana il consensus di mercato indica un utile adjusted in crescita del 79% a 4,32 miliardi di euro
Valentini a pagina 2

GACS IL TESORO NON HA ANCORA SCOPERTO LE CARTE SUL RINNOVO DELLA GARANZIA PUBBLICA

Npl, in bilico lo scudo di Stato

Alcuni esponenti del governo vorrebbero rendere lo strumento più costoso per le banche rivedendo il paniere dei cds. L'intervento rallenterebbe il processo di pulizia degli istituti richiesto dalla Bce
(Gualtieri a pagina 6)

IL CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE DI CASSA DEPOSITI E PRESTITI DELIBERA L'ACQUISTO DI UN ALTRO PACCHETTO AZIONARIO

Cdp raddoppia al 10% la quota in Tim

Vivendi svaluta per un miliardo la quota in Telecom Italia. Crollano gli utili del gruppo francese
(Follis a pagina 12)

A ROMA
La Bnl mette in vendita la storica sede di via Veneto
(Gualtieri a pagina 7)

L'ALTRA PARTITA DI CASSA DEPOSITI
La borsa festeggia il salvataggio: Astaldi +15% e Salini +10%
Aumento di capitale da 225 milioni
(Follis a pagina 3)

Il caso Citibank mette a rischio il delisting di Parmalat
(Bertolino a pagina 12)

BANCHE & TECH
Jp Morgan lancia il suo bitcoin per le transazioni interbancarie
(Corvi a pagina 10)

LA GERMANIA SI SALVA PER UN PELO
Italia unico Paese Ue in recessione
E Moody's è pronta a tagliare tra 0 e 0,5% il pil di quest'anno
(Ninfolo a pagina 5)

Pagamenti digitali, Sia vede i ricavi a quota 700 milioni entro il 2021
(Follis a pagina 11)

IL ROMPIESPREAD
In Sardegna un ex assessore comunale del Pd diventa suora di clausura. Dai e dai una si stufa a perdere voti e preferisce prenderli



FONDI PERDUTI E AGEVOLATI PER I TUOI INVESTIMENTI

Azienda certificata ISO 9001

Numero Verde **800 180616**

info@profima.it
profima@pec.it

PROFIMASRL

Avvisatore marittimo

Primo Piano

Appalti e lavori in programma sono segno di vitalità imprenditoriale, le istituzioni siano volano e non freno dello sviluppo

Il futuro dei porti passa anche dal turismo

Intervista con il contrammiraglio Roberto Isidori, nuovo direttore marittimo e comandante del porto di Palermo

Antonio Di Giovanni

I collegamenti navali rappresentano una grande opportunità per l'economia della Sicilia a patto che si investa sulle infrastrutture e si crei un collegamento con l'entroterra e le sue realtà imprenditoriali puntando soprattutto sul turismo crocieristico. Ne è certo il contrammiraglio Roberto Isidori, nuovo direttore marittimo della Sicilia occidentale e comandante della Capitaneria di porto di Palermo. Romano, 58 anni, una laurea in Scienze politiche e un tris di master in tasca (diritto penale della pubblica amministrazione, diritto ambientale e diritto amministrativo), si è arruolato nel 1986 e nella sua carriera ha ricoperto incarichi sia al comando generale del corpo delle Capitanerie di porto che nell'ufficio di gabinetto del ministro delle Infrastrutture e trasporti. Secondo Isidori, Palermo mostra una certa vivacità imprenditoriale che va assecondata: quindi le amministrazioni pubbliche, in piena sinergia, devono essere volano e non freno dello sviluppo economico, pur con la massima sicurezza e trasparenza negli appalti. Anche perché, sottolinea, il compito degli enti pubblici non è tanto il profitto in se stesso ma il bene comune. Ammiraglio, che impressione ha avuto arrivando a Palermo? Ho avuto subito la percezione che è stata una capitale dall'importanza dei palazzi e dei monumenti che ho potuto vedere in questi primi giorni di permanenza. Si capisce subito che è una città con un grande e glorioso passato ma, come tutte le grandi città, ha sicuramente più di un problema. Però la mia prima impressione è che ci sia una volontà di cambiare, di migliorare, che fa ben sperare nel futuro. Chi l'ha preceduta, l'ammiraglio Salvatore Gravante, da palermitano rientrato in città dopo molti anni ammise di aver trovato il porto in una situazione penosa. Ritengo che sia ancora presto per esprimere un giudizio perché non ho sufficienti elementi per farlo, non conoscendo approfonditamente la situazione sia del porto di Palermo che degli altri di nostra competenza, principalmente Termini Imerese, Trapani e Porto Empedocle. Ho già in programma una serie di incontri istituzionali e visite proprio per avere un quadro completo. Come mio costume, preferisco non esprimere giudizi ma credo che il porto di Palermo sia nelle condizioni in cui si trovano gran parte di quelli del centro sud. Lei ha ricoperto incarichi in Sardegna, una regione insulare con problemi e prospettive assimilabili a quelli della Sicilia. Dal settembre del 2015 al settembre del 2017 ho ricoperto l'incarico di direttore marittimo della Sardegna centro meridionale e comandante della capitaneria di Cagliari, svolgendo contemporaneamente le funzioni di commissario straordinario del dell'Autorità portuale di Cagliari e del centro sud Sardegna. Posso dire che lì avevo trovato una situazione in cui, anche per la congiuntura geopolitica internazionale esistente nell'area del Mediterraneo, c'era una forte richiesta di portualità per i traffici crocieristici, mercantili e non solo. Si è lavorato bene e i risultati si sono visti: i dati Assoporti dicono che siamo passati, per quanto riguarda i soli passeggeri di navi da crociera, da circa 80 mila nel 2012 a 460 mila nel 2016. Quindi le condizioni complessive erano favorevoli e abbiamo sfruttato l'occasione. Credo che anche Palermo abbia beneficiato in questi anni della stessa congiuntura e sono convinto che bisogna puntare sui trasporti marittimi e sulle crociere, che sono settori ad alto valore aggiunto su cui si deve investire potenziandoli. E' ovvio che per farlo occorreranno anche investimenti sulle infrastrutture e sui collegamenti con il retroporto, coinvolgendo imprese locali e lavoratori soprattutto nel settore turistico. Sono convinto che anche qui ci siano grandi opportunità di sviluppo che potranno avere un impatto positivo sull'economia e sull'occupazione. In questo momento c'è un gran fervore di progetti varati dall'Autorità di sistema portuale del mare di Sicilia occidentale per la valorizzazione dei porti di sua competenza, ritiene che si possa lavorare in sinergia? Conosco personalmente il presidente Pasqualino Monti perché ci siamo incontrati più



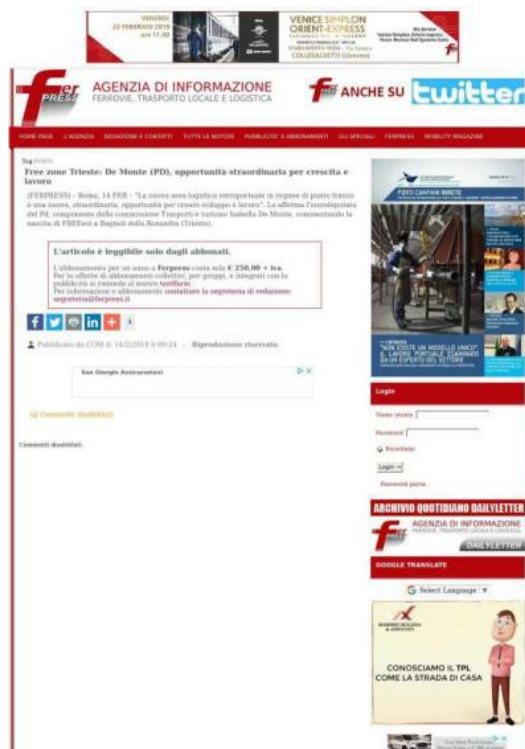
volte in Assoportri nel corso dei miei precedenti incarichi e ritengo che abbia una solida esperienza nel settore che si è formata come presidente di Assoportri ma anche e soprattutto sul campo come presidente dell'Autorità portuale di Civitavecchia. E' un manager conosciuto per il suo grande attivismo, cosa che ho potuto constatare personalmente in passato. Credo che tutto il Paese, non solo Palermo, abbia bisogno di persone che abbiano la mentalità del fare, che vogliano lasciare un segno superando l'immobilismo, e credo che lui sia la persona giusta. Da questo punto di vista, è superfluo dirlo, troverà in me la più grande disponibilità a collaborare. Ci sforzeremo di perseguire gli obiettivi di un'amministrazione pubblica moderna come la intendo io, in piena sinergia, secondo le prerogative delle singole componenti ma ricordando che siamo tutti, in senso lato, funzionari dello Stato. Il nostro obiettivo non è di fare profitti ma di farne uno più importante, ossia il bene pubblico, l'incremento di valore per la collettività in termini di servizi materiali e immateriali. E questo sarà il principio che ispirerà il mio agire. In questo momento nei porti della Sicilia occidentale si prospettano appalti e lavori per decine di milioni di euro: ritiene che ci siano rischi di infiltrazioni mafiose? Ritengo che non ci sia alcuna preoccupazione perché se ci sono appalti vuol dire che c'è volontà imprenditoriale, c'è voglia di fare e di migliorare. Certi rischi si corrono a Palermo come in Val d'Aosta, perché le cronache ci dicono che determinati fenomeni sono presenti a tutte le latitudini. Ciò mi spingerà ad essere prudente su tante iniziative e tenere gli occhi bene aperti su situazioni che di per sé possono essere foriere di contatti non del tutto leciti. Il nostro compito è quello di svolgere le funzioni che ci sono state affidate dallo Stato, anche in termini di vigilanza che, però, rientrano più nelle prerogative di altri corpi. Quello che tengo a dire è che abbiamo bisogno di imprenditorialità, abbiamo bisogno di agire, di migliorare questi nostri porti che spesso sono cristallizzati ad oltre un secolo fa: il nostro compito dovrà essere, nel rispetto della massima sicurezza e della massima trasparenza, di fare da volano a queste iniziative e non certo da freno.

Ferpress

Trieste

Free zone Trieste: De Monte (PD), opportunità straordinaria per crescita e lavoro

(FERPRESS) Roma, 14 FEB La nuova area logistica retroportuale in regime di punto franco è una nuova, straordinaria, opportunità per creare sviluppo e lavoro. Lo afferma l'eurodeputata del Pd, componente della commissione Trasporti e turismo Isabella De Monte, commentando la nascita di FREEest a Bagnoli della Rosandra (Trieste). Secondo De Monte da oggi disponiamo di uno strumento dalle potenziali enormi, a beneficio non solo di Trieste e del Friuli Venezia Giulia, ma di tutto il Paese. Si tratta di una realtà unica a livello europeo, che garantirà certamente occasioni di sviluppo per il comparto della logistica e, in generale, per il settore imprenditoriale, oltre ad attrarre investimenti.



Il Piccolo

Trieste

Il convegno di limes

La geopolitica dei traffici: «Trieste polo strategico verso l' Europa dell' Est»

Per Lucio Caracciolo lo scontro fra Cina e Usa può condizionare le ambizioni della città lungo la Via della Seta. D' Agostino: grande vantaggio competitivo

Ugo Salvini TRIESTE Le "Vie della seta e del ferro" rappresentano, per Trieste, «una grande opportunità di crescita, ma serve una politica nazionale e locale che sostenga l' azione dell' **Autorità portuale**, perché in ballo ci sono interessi internazionali di eccezionale portata che potrebbero schiacciare le ambizioni del porto». Questa la conclusione comune, alla quale sono arrivati ieri il presidente dell' **Autorità portuale**, Zeno D' Agostino, e il direttore della rivista Limes, Lucio Caracciolo, nel corso dell' affollatissimo incontro organizzato dalla stessa Limes e dal Centro Veritas, alla Stazione marittima, al quale hanno partecipato anche Laris Gaiser, docente di Geoeconomia all' Accademia diplomatica di Vienna e Giovanni Longo, docente di Ingegneria dei trasporti ferroviario all' Università di Trieste.

«Il vantaggio competitivo del Nord Adriatico per arrivare in Centro-Est Europa rispetto al Pireo di proprietà cinese è innegabile. Per questa ragione a rendere estremamente competitivo il nostro porto - ha detto D' Agostino - è il fatto che siamo riusciti a ridurre i costi della manovra all' interno dello scalo e contemporaneamente a far crescere i livelli occupazionali dei dipendenti delle concessionarie, passati dal 2014 al 2018 da 510 a 790, e a ridurre il numero dei precari.

Due operazioni - ha aggiunto - che ci hanno permesso di far lievitare notevolmente i traffici, compreso quello ferroviario, il che ha posto Trieste al centro di una notevolissima attenzione internazionale. Il tutto - ha sottolineato - mantenendo la proprietà pubblica di molti comparti dello scalo, mentre chi ci ha preceduto tendeva a vendere i pezzi più pregiati del porto. Il messaggio è perciò lavoriamo per il futuro del porto e della città - ha concluso - ma serve una politica chiara, non dobbiamo restare ad aspettare. È una sfida per questo territorio e faremo il possibile per vincerla».

Un appello che però deve essere filtrato attraverso la realtà del contesto internazionale.

Come ha ricordato Caracciolo: «Trieste si trova al centro di una partita molto importante e che la supera sotto certi aspetti - ha spiegato - perché riguarda Cina, Stati Uniti e Italia. Il nostro Paese era in procinto di firmare un Memorandum of Understanding con la Cina, operazione che però ha scatenato una forte reazione da parte statunitense, che ha in corso una guerra commerciale con i cinesi. In sostanza - ha osservato Caracciolo - l' Italia non ha saputo muoversi al meglio in tale contesto. L' Italia è oggetto di notevole attenzione da parte delle maggiori potenze mentre sullo stesso argomento c' è forte disattenzione italiana.

Purtroppo - ha concluso - si stanno complicando situazioni che sembravano semplici.

C' è un grado di incoscienza da parte italiana, perché non riusciamo a capire che siamo al centro di una partita che vede in campo colossi come la Cina e gli Stati Uniti».

Gaiser ha ricordato che «la Cina vuole entrare nel cuore dell' Europa e per ottenere questo risultato sta investendo molto, con notevole impegno finanziario. Sta trovando però una forte opposizione da parte della Russia». Longo, in tema di Ferrovie ha rilevato che «servono una chiara pianificazione e un sistema. Per quanto concerne la prima serve individuare una congruenza fra domanda e offerta».

-- BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI.



Il Piccolo

Trieste

SIGLATO IL PROTOCOLLO a trieste

Un patto per il lavoro sulle banchine portuali

Regione e Autorità di sistema mettono nero su bianco le regole su formazione e ricollocamento della manodopera in eccesso

Diego D'Ameliotrieste. Migliora la qualità del lavoro sulle banchine del porto di Trieste, dove si riducono i tassi di precariato e aumentano i contratti sicuri. E per rafforzare il trend, **Autorità portuale** e Regione stipulano il primo protocollo a livello nazionale riguardante formazione, assunzioni e reinserimento lavorativo in caso di espulsione dal mercato. La vita di un porto richiede d'altronde di tenersi pronti a ricollocare manodopera da un settore all'altro dello scalo, di fronteggiare i cambiamenti radicali imposti dal gigantismo navale e dall'automazione, ma anche e soprattutto di rispondere al possibile boom di richieste di nuove maestranze, perché «Trieste potrebbe trovarsi da un momento all'altro al centro di una forte esigenza occupazionale logistica, infrastrutturale e di innovazione», come ha evidenziato l'assessore al Lavoro Alessia Rosolen.

La firma è stata apposta ieri dalla rappresentante della giunta Fedriga e dal presidente dell'**Autorità** Zeno D'Agostino, che durante l'incontro ha rimarcato il cambio di tendenza nell'offerta occupazionale dello scalo giuliano. Sono 1.519 i portuali che risultano assunti oggi da terminalisti, cooperative e Agenzia per il lavoro **portuale**. Pochi di più dei 1.485 del 2014, a dire il vero, ma a mutare sono i tipi di contratto: gli assunti a tempo indeterminato presso i terminalisti sono passati infatti da 510 a 683, mentre le instabili posizioni delle cooperative sono calate da 625 a 346. A colpire di più è tuttavia la situazione dei cosiddetti articolo 17, ovvero di chi presta la sua opera attraverso l'Agenzia per il lavoro **portuale**, che ha visto i propri numeri crescere dalle 61 unità del 2014 alle 204 attuali. si tratta di lavoratori assunti direttamente dall'**Autorità** per affrontare con manodopera dedicata i picchi di attività caratteristici dell'attività **portuale**, garantendo nel contempo livelli retributivi adeguati per i portuali non impiegati presso un terminalista.

Il trend è incoraggiante, ma Regione e **Autorità** hanno scelto di firmare un "Patto per il lavoro" con la volontà di rafforzare la tendenza. Per D'Agostino «la Regione ci dà una mano e prende atto che il sistema **portuale** si sta concretizzando e coinvolgendo parti sempre più importanti del Fvg». «Si tratta del primo protocollo a livello nazionale - rileva Rosolen - nel quale una Regione e un' **Autorità** di sistema **portuale** mettono nero su bianco gli impegni in termini di formazione, riconoscimento di titoli, inserimento e reinserimento lavorativo in ambito **portuale**».

Il protocollo si articola su quattro punti: censimento delle qualificazioni richieste per lavorare in porto e certificazione delle competenze dei singoli lavoratori; riqualificazione e ricollocazione dei lavoratori portuali in caso di bisogno; servizi di selezione e formazione che **Autorità** e Regione metteranno a disposizione delle imprese che intendano investire a Trieste; offerta formativa specifica da parte degli istituti tecnici superiori e servizi di orientamento nelle scuole. Un secondo accordo di prossima sottoscrizione avrà inoltre per oggetto il reinserimento dei lavoratori usciti dai cicli produttivi della Wärtsilä.

-- BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI.



Informazioni Marittime

Trieste

Inaugurato FREEeste, il nuovo punto franco di Trieste

25 mila metri quadri di magazzini già pieni. D'Agostino: "Vogliamo insediare attività industriali"

Nasce FREEeste, la nuova zona franca di Trieste, nella zona di Bagnoli della Rosandra, acquisita a dicembre del 2017 da Interporto di Trieste dopo la gestione di Wartsila Italia. L'area è stata inaugurata mercoledì e il magazzino è già pieno, riferisce il presidente del porto di Trieste, Zeno D'Agostino. «Il magazzino da 25 mila metri quadrati è già pieno, l'altro ha già 10 mila metri quadrati riempiti da alluminio che arriva da tutto mondo. Stiamo valutando con l'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli la possibilità di autorizzare attività industriali, che sarebbero un grande salto di qualità». Qualità che conta, secondo D'Agostino, a prescindere dalla quantità del traffico. «È importante che questi portino attività di trasformazione, lavorazione e logistica. Cominciamo a guardare la qualità dei numeri e non solo la quantità. Queste sono attività che portano occupazione, quando invece le attività portuali diventano sempre più meccanizzate. È come dire - ha concluso - che non si guarda al fatturato di un'azienda ma si guarda all'utile». «Un evento storico», per l'ex governatore del Friuli Venezia-Giulia, Debora Serracchiani, una «grande chance per il futuro economico di Trieste. Mentre il comparto industriale di Trieste appare in sofferenza e bisognoso di interventi strutturali - conclude - voglio credere che l'avvio di FreeEste possa rappresentare un forte segnale in controtendenza, attraendo capitali e investitori qualificati». «Da oggi disponiamo di uno strumento dalle potenzialità enormi, a beneficio non solo di Trieste e del Friuli Venezia Giulia ma di tutto il Paese. Si tratta di una realtà unica a livello europeo», aggiunge la componente della

commissione Trasporti e turismo dell'Unione europea, Isabella De Monte. Il nuovo punto franco si trova a Bagnoli della Rosandra e l'Interporto di Trieste l'ha acquisito per circa 20 milioni di euro spinto da una carenza di spazi a Ferneti. Comprende un'area di 240 mila metri quadri, di cui 74 mila coperti e include un raccordo ferroviario con la stazione di Aquilinia. Si prevede anche la realizzazione un magazzino refrigerato con una prima unità di 20 mila posti pallet in una parte delle aree coperte, sia a supporto dell'export dei prodotti regionali che per l'import di prodotti deperibili in distribuzione in Europa. Nel comprensorio esiste un raccordo ferroviario interno che sarà rimesso a nuovo e allacciato alla stazione di Aquilinia tramite una bretella di due chilometri di proprietà di Coselag, il consorzio SELAG. I lavori di riattivazione della stazione di Aquilinia saranno portati avanti da Rete ferroviaria italiana con un investimento di circa 17 milioni. Con la fine dei lavori ferroviari, previsti entro l'inizio del 2020, Aquilinia diventerà stazione di riferimento per tutto il porto industriale, collegando FREEeste, piattaforma logistica e area ex-Aquila. L'interporto sta già operando nei nuovi magazzini da giugno dell'anno scorso con l'acquisizione di coils e forestali, movimentazione e deposito per l'industria locale come Wärtsila Italia e Mangiarotti. Ad oggi sono state movimentate 37 mila tonnellate di merce. Lo step successivo sarà rendere operativa la parte ferroviaria.

Questo sito utilizza i cookie per rendere la tua esperienza di navigazione più gradevole. Chiudendo questo banner, selezionando il pulsante **Ho capito** o cliccando su qualunque elemento al di sotto di questo banner accetti il loro utilizzo.

Mostra maggiori informazioni

Informazioni Marittime

LOGISTICA 14/02/2019

Alfanzani al centro
Servizi On Line
 Arrivi e partenze
 Bollettino Arvisatore Marittimo

p²

CARGOMAR
 Innovating the future.

Click&Boat

GRUPPO LAGHEZZA

Nasce FREEeste, la nuova zona franca di Trieste, nella zona di Bagnoli della Rosandra, acquisita a dicembre del 2017 da Interporto di Trieste dopo la gestione di Wartsila Italia.

L'area è stata inaugurata mercoledì e il magazzino è già pieno, riferisce il presidente del porto di Trieste, Zeno D'Agostino. «Il magazzino da 25 mila metri quadrati è già pieno, l'altro ha già 10 mila metri quadrati riempiti da alluminio che arriva da tutto mondo. Stiamo valutando con l'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli la possibilità di autorizzare attività industriali, che sarebbero un grande salto di qualità». Qualità che conta, secondo D'Agostino, a prescindere dalla quantità del traffico. «È importante che questi portino attività di trasformazione, lavorazione e logistica. Cominciamo a guardare la qualità dei numeri e non solo la quantità. Queste sono attività che portano occupazione, quando invece le attività portuali diventano sempre più meccanizzate. È come dire - ha concluso - che non si guarda al fatturato di un'azienda ma si guarda all'utile».

«Un evento storico», per l'ex governatore del Friuli Venezia-Giulia, Debora Serracchiani, una «grande chance per il futuro economico di Trieste. Mentre il comparto industriale di Trieste appare in sofferenza e bisognoso di interventi strutturali - conclude - voglio credere che l'avvio di FreeEste possa rappresentare un forte segnale in controtendenza, attraendo capitali e investitori qualificati». «Da oggi disponiamo di uno strumento dalle potenzialità enormi, a beneficio non solo di Trieste e del Friuli Venezia Giulia ma di tutto il Paese. Si tratta di una realtà unica a livello europeo», aggiunge la componente della commissione Trasporti e turismo dell'Unione europea, Isabella De Monte.

Il nuovo punto franco
 Il punto franco si trova a Bagnoli della Rosandra e l'Interporto di Trieste l'ha acquisito per circa 20 milioni di euro spinto da una carenza di spazi a Ferneti. Comprende un'area di 240 mila metri quadri, di cui 74 mila coperti e include un raccordo ferroviario con la stazione di Aquilinia. Si prevede anche la realizzazione un magazzino refrigerato con una prima unità di 20 mila posti pallet in una parte delle aree coperte, sia a supporto dell'export dei prodotti regionali che per l'import di prodotti deperibili in distribuzione in Europa. Nel comprensorio esiste un raccordo ferroviario interno che sarà rimesso a nuovo e allacciato alla stazione di Aquilinia tramite una bretella di due chilometri di proprietà di Coselag, il consorzio SELAG. I lavori di riattivazione della stazione di Aquilinia saranno portati avanti da Rete ferroviaria italiana con un investimento di circa 17 milioni.

lavoro e formazione

Patto pilota nazionale tra la Regione e il Porto di Trieste

Trieste. Un "Patto per il lavoro" tra la Regione Friuli Venezia Giulia e l' Autorità di sistema portuale del mare Adriatico orientale è stato ufficializzato ieri dall' assessore regionale a Formazione e lavoro Alessia Rosolen e dal presidente dell' Authority Zeno D' Agostino nel Palazzo della Regione.

«Si tratta del primo protocollo a livello nazionale - ha rilevato Rosolen - nel quale una Regione e un' Autorità di sistema portuale mettono nero su bianco gli impegni in termini di formazione, riconoscimento di titoli, inserimento e reinserimento lavorativo in ambito portuale. È un intervento importante perché significa prendersi in carico la prospettiva di sviluppo che l' area del **porto** di Trieste ha in un piano industriale complessivo che riguarda l' intera regione».

Il protocollo di collaborazione siglato nella Sala multimediale si articola in quattro punti. Il primo è dato dal censimento e dall' inserimento del repertorio delle qualificazioni dei profili legati al lavoro portuale con particolare riferimento ai trasporti e alla logistica, con relativa certificazione delle competenze. Il secondo aspetto è la collaborazione per le misure legate alla riqualificazione e alla ricollocazione di lavoratori portuali sia in ambito portuale sia in ambito extraportuale.

Terzo punto: Regione e Autorità mettono a disposizione delle imprese portuali i servizi di selezione e di formazione offerti dalla Regione. Quarto e ultimo connotato dell' accordo: i firmatari supportano lo sviluppo della portualità e della logistica regionali attraverso l' offerta degli istituti tecnici superiori regionali, mediante percorsi formativi specifici, interventi di orientamento nelle scuole e diffusione della conoscenza logistica e portuale.

Secondo il presidente dell' Autorità di sistema portuale Zeno D' Agostino, «con questo accordo la Regione ci dà una grossa mano, prendendo atto del fatto che il sistema portuale si sta concretizzando e sta coinvolgendo parti sempre più importanti del Fvg».

Accompagnato alla firma del protocollo dal segretario generale dell' Autorità di sistema Mario Sommariva, D' Agostino ha indicato nel gigantismo navale e nei processi di automazione le variabili da considerare con lungimiranza in una fase felice in cui il lavoro portuale a Trieste aumenta e soprattutto accresce le posizioni stabili.



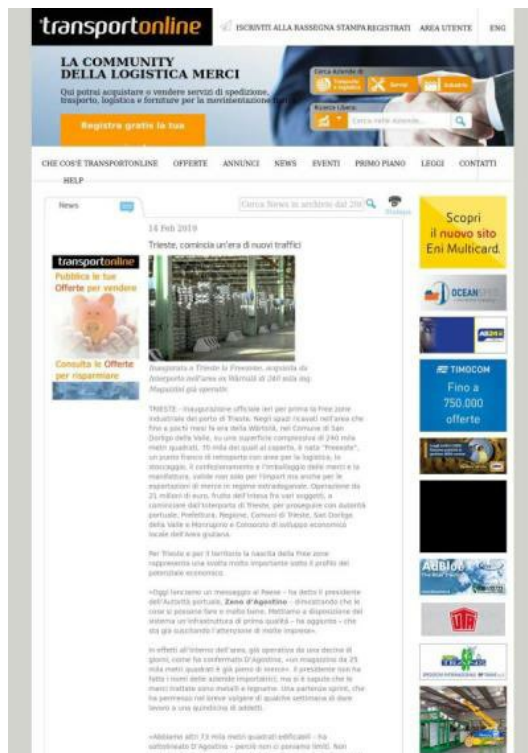
Transportonline

Trieste

Trieste, comincia un'era di nuovi traffici

TRIESTE - Inaugurazione ufficiale ieri per prima la Free zone industriale del porto di Trieste. Negli spazi ricavati nell'area che fino a pochi mesi fa era della Wärtsilä, nel Comune di San Dorligo della Valle, su una superficie complessiva di 240 mila metri quadrati, 70 mila dei quali al coperto, è nata Freeeste, un punto franco di retroporto con aree per la logistica, lo stoccaggio, il confezionamento e l'imballaggio delle merci e la manifattura, valide non solo per l'import ma anche per le esportazioni di merce in regime extradoganale. Operazione da 21 milioni di euro, frutto dell'intesa fra vari soggetti, a cominciare dall'Interporto di Trieste, per proseguire con Autorità portuale, Prefettura, Regione, Comuni di Trieste, San Dorligo della Valle e Monrupino e Consorzio di sviluppo economico locale dell'Area giuliana. Per Trieste e per il territorio la nascita della Free zone rappresenta una svolta molto importante sotto il profilo del potenziale economico. «Oggi lanciamo un messaggio al Paese ha detto il presidente dell'Autorità portuale, Zeno d'Agostino dimostrando che le cose si possono fare e molto bene. Mettiamo a disposizione del sistema un'infrastruttura di prima qualità ha aggiunto che sta già suscitando l'attenzione di molte imprese». In effetti all'interno dell'area, già operativa da una decina di giorni, come ha confermato D'Agostino, «un magazzino da 25 mila metri quadrati è già pieno di merce». Il presidente non ha fatto i nomi delle aziende importatrici, ma si è saputo che le merci trattate sono metalli e legname. Una partenza sprint, che ha permesso nel breve volgere di qualche settimana di dare lavoro a una quindicina di addetti.

«Abbiamo altri 73 mila metri quadrati edificabili ha sottolineato D'Agostino perciò non ci poniamo limiti. Non escludo che possano nascere in futuro Freeeste 2, 3, 4 e avanti così. In prospettiva pensiamo a un magazzino refrigerante capace di contenere i deperibili. Ho piacere poi di evidenziare ha concluso che l'inaugurazione di oggi dimostra che il pubblico può essere motore di sviluppo». Di giornata storica per Trieste ha parlato Giacomo Borruso, presidente dell'Interporto, società proprietaria dell'area, avendola rilevata dalla Wärtsilä. «È fondamentale la connessione fra questo nuovo sito e il Porto vecchio ha proseguito sulla strada dello sviluppo della città. Il Punto franco rappresenta il trampolino per la crescita delle attività, sia di import export sia di trasformazione. Invito tutti ha concluso a tornare qui fra un anno per constatare il lavoro che saremo stati in grado di portare a termine».



Il ministero: navi fuori solo da Venezia Tre ipotesi per il futuro, Chioggia in pole

Ambientalisti furiosi. Le compagnie chiedono un porto collegato a terra: spunta Val da Rio

Alberto Zorzi

VENEZIA «Fuori dall' area limitrofa a Venezia di interesse paesaggistico e artistico». L' interpretazione autentica di quel «fuori dalla laguna» scritto nel comunicato stampa del giorno prima arriva dallo staff di Danilo Toninelli, ministro delle Infrastrutture.

Si chiude così il «sogno» che mercoledì aveva acceso gli ambientalisti, cioè che il ministro puntasse da subito su alcune soluzioni a loro gradite, come per esempio il progetto Venis Cruise 2.0 che prevede un terminal di scalo alla bocca di Lido. C' è uno scenario futuro - quello che nell' incontro di martedì con i rappresentanti delle compagnie (c' erano Royal Caribbean e Costa) e di Vtp, il gestore della Marittima, è stato definito «long term» - che prevede di allontanare le navi dal centro storico di Venezia, ma non se ne parlerà prima di un decennio: un' eternità.

Nel breve periodo («short term») viene escluso solo il canale della Giudecca e il ministro e il sindaco Luigi Brugnaro avrebbero trovato l' accordo sullo scavo del canale Vittorio Emanuele per far arrivare le navi all' attuale Marittima: lo staff di Toninelli non conferma e non smentisce ma le carte dovranno essere svelate martedì, quando al ministero di Porta Pia arriveranno proprio Brugnaro e il governatore Luca Zaia per trovare la quadra sulla questione delle crociere, a pochi giorni dal settimo anniversario del decreto Clini-Passera, che il 2 marzo 2012 aveva per la prima volta ipotizzato il divieto di passaggio davanti a San Marco e in canale della Giudecca.

E proprio del canale Vittorio si è parlato a lungo martedì, con Vtp e compagnie (l' associazione di categoria Clia già a settembre 2017 si era esposta su questa ipotesi, preferita anche a Marghera): è stato spiegato che non si tratta di uno «scavo», nemmeno di un «dragaggio manutentivo», ma di un semplice «ripristino ai valori del piano regolatore»; e in chiusura dell' incontro al ministro e al suo staff è stata consegnata una vecchia piantina del 1930 in cui intorno a Venezia ci sono appunto solo il canale della Giudecca e il Vittorio Emanuele, a dimostrazione che esiste da quasi un secolo. D' altra parte Vtp, presente con il presidente Gianni Mion e il direttore generale Galliano Di Marco, è al lavoro su un project financing che comprende sia il canale che costeggia il ponte della Libertà, che un terminal a Marghera, come aveva deciso il Comitato del 7 novembre 2017: il progetto dovrebbe essere pronto per maggio.

Quanto al futuro, il ministero ha confermato che le ipotesi non sono più 14, ma 3: Lido-San Nicolò, Malamocco e Chioggia. Il Venis Cruise non sarebbe stato nominato, in quanto sgradito a tanti, dal Comune alla Regione, dal **Porto** alle compagnie. Queste ultime però hanno ribadito i loro dubbi su un terminal che non abbia nessun collegamento viario, visto che per ogni nave homeport (quelle che iniziano e finiscono la crociera a Venezia) arrivano decine e decine di camion per i rifornimenti. A questo punto dunque resterebbe Chioggia che, pur non essendo fuori dalla laguna, da tempo chiede di poter ospitare navi da crociera al terminal dell' Isola dei Saloni. «Siamo favorevoli a navi compatibili con la banchina e i fondali - dice il sindaco pentastellato Alessandro Ferro - parliamo di una stazza di 40-45 mila tonnellate». I rumors romani però parlano di un' ipotesi ben diversa, anche perché altrimenti questo terminal non sarebbe alternativo a Venezia. Si dice che una sede adatta potrebbe essere Val da Rio, la location dove oggi c' è il contestatissimo deposito Gpl, che il governo vuole stoppare: due piccioni con una fava, come si dice. Portare lì le navi giganti (330 metri) imporrebbe però scavi notevoli: si parla già di 6 milioni di metri cubi di fanghi, ben più del ripristino del Vittorio Emanuele.

Infatti i comitati ieri erano decisamente meno euforici: «Era una notizia troppo bella per essere vera - scrive AmbienteVenezia - L' illusione è durata poco». Il consigliere regionale 5 stelle Jacopo Berti invece ha postato un video in cui parla di «promessa mantenuta», indicando dal pontile di Palazzo Ferro-Fini dove passano le crociere: oltre la Basilica della Salute, però, perché quello lì davanti è il Canal Grande.



MIT e armatori: Spostare le Grandi navi fuori dalla Laguna

VENEZIA - Si è svolta a Roma, presso la sede del ministero dei Trasporti, una Tavola rotonda sul tema Grandi navi a Venezia, presenti i rappresentanti

14 Feb, 2019 **VENEZIA** - Si è svolta a Roma, presso la sede del ministero dei Trasporti, una Tavola rotonda sul tema Grandi navi a **Venezia**, presenti i rappresentanti delle maggiori compagnie crocieristiche che fanno tappa a **Venezia**. Al termine dell' incontro, le parti hanno convenuto sulla necessità di spostare le grandi navi fuori dalla Laguna. Questa la breve nota emessa dal Mit: "Si è tenuto al ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti un incontro tecnico con i rappresentanti delle maggiori compagnie crocieristiche sul tema **Venezia** e Grandi navi. Durante l' incontro si è registrata unità di intenti sulla necessità di spostare le grandi navi fuori dalla laguna". L' approdo delle Grandi navi da crociera nella laguna di **Venezia**, delicatissimo argomento di discussione con il confronto dell' ampio fronte del SI (armatori, tutte le imprese dell' economia crocieristica, le associazioni di categoria in primo piano gli agenti marittimi, gli enti CCIAA, Authority, il comitato del SI ecc) che affronta la questione con la doverosa attenzione ambientale e alla luce del principio che fare porto in maniera sostenibile a **Venezia** è possibile. Dall' altra lato il comitato del NO che vuole i così detti "giganti del mare" fuori dalla Laguna. Nel mezzo a questo infinito braccio di ferro fatto di manifestazioni, prese di posizioni e dichiarazioni al veleno, circa 18mila posti di lavoro che lo scalo veneziano rischierebbe di perdere se un giorno si dovesse decidere di dirottare le crociere altrove.

MIT e armatori: Spostare le Grandi navi fuori dalla Laguna
 14 Feb, 2019

VENEZIA - Si è svolta a Roma, presso la sede del ministero dei Trasporti, una Tavola rotonda sul tema Grandi navi a Venezia, presenti i rappresentanti delle maggiori compagnie crocieristiche che fanno tappa a Venezia. Al termine dell'incontro, le parti hanno convenuto sulla necessità di spostare le grandi navi fuori dalla Laguna. Questa la breve nota emessa dal Mit: "Si è tenuto al ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti un incontro tecnico con i rappresentanti delle maggiori compagnie crocieristiche sul tema Venezia e Grandi navi. Durante l'incontro si è registrata unità di intenti sulla necessità di spostare le grandi navi fuori dalla laguna".

L'approdo delle Grandi navi da crociera nella laguna di Venezia, delicatissimo argomento di discussione con il confronto dell'ampio fronte del SI (armatori, tutte le imprese dell'economia crocieristica, le associazioni di categoria in primo piano gli agenti marittimi, gli enti CCIAA, Authority, il comitato del SI ecc) che affronta la questione con la doverosa attenzione ambientale e alla luce del principio che fare porto in maniera sostenibile a Venezia è possibile. Dall'altra lato il comitato del NO che vuole i così detti "giganti del mare" fuori dalla Laguna. Nel mezzo a questo infinito braccio di ferro fatto di manifestazioni, prese di posizioni e dichiarazioni al veleno, circa 18mila posti di lavoro che lo scalo veneziano rischierebbe di perdere se un giorno si dovesse decidere di dirottare le crociere altrove.

Toremari
 AGENZIA MARITTIMA
ALDO SPADONI
 Telefono - 0586 248111
 Fax 0586 248200

CTN
 COMPAGNIE TUNISIENNE DE NAVIGATION
 www.ctn.tn

Video
 Your browser does not currently recognize any of the video formats.

Gli ambientalisti: «Un bluff, illusi dal comunicato del ministero»

GLI AMBIENTALISTI VENEZIA «Un'illusione durata poche ore, praticamente un bluff».

La gioia iniziale si è trasformata presto in delusione cocente per gli ambientalisti veneziani che, mercoledì mattina, avevano appreso la notizia dell'incontro a Roma tra il ministro Toninelli e i rappresentanti delle maggiori compagnie crocieristiche nel quale si sarebbe concordata una soluzione per le grandi navi fuori dalla Laguna. «Una notizia troppo bella per essere vera - commentavano ieri da AmbienteVenezia -. Infatti abbiamo appreso che già nel pomeriggio di mercoledì le compagnie crocieristiche avevano smentito il comunicato del Ministero dei Trasporti, facendo riemergere la sciagurata ipotesi di mantenere le grandi navi all'interno della laguna.

Per Luciano Mazzolin, di AmbienteVenezia, dietro l'affermazione di tenere le navi fuori dalla laguna si nasconderebbe una realtà molto diversa: la permanenza ancora per anni delle navi in bacino di San Marco. «Ricadiamo sempre negli stessi folli progetti - dice Mazzolin - che prevedono: lo scavo di circa 7 milioni di fanghi più o meno contaminati, un traffico promiscuo di navi da crociera e mercantili che intaserebbero il canale dei petroli, un traffico navale che causerà la distruzione di quel che resta della laguna centrale. Una soluzione che viene venduta come soluzione veloce e di pronta realizzazione, ma lo scavo deve essere sottoposto a Via nazionale. Qualche anno di tempo perso su un progetto che verrà sicuramente bocciato - prosegue - ed intanto però le navi continueranno a passare dentro la nostra città e la nostra laguna».

Per questo c'è molta curiosità per quanto succederà all'incontro di martedì, anche perché tra le variabili da considerare, secondo l'associazione, dovrebbe esserci anche quella climatica.

«Nessuno considera gli scenari sui cambiamenti climatici e l'innalzamento dei livelli del mare e di quello che succederà alla laguna di Venezia - puntualizza Mazzolin - gli scenari a dir poco preoccupanti che emergono da molte relazioni fanno emergere che se si vuole garantire al porto di Venezia la normale funzionalità ed attività anche nei prossimi decenni, a media e lunga scadenza, bisogna spostare alcune strutture portuali verso il mare oltre la linea di confine delle strutture del Mose. Gli scenari indicano che tra qualche decina d'anni le paratoie del Mose dovranno alzarsi molte volte all'anno bloccando o rallentando le attività portuali per lunghi periodi».

© RIPRODUZIONE RISERVATA.



Il Gazzettino

Venezia

Lo scavo del canale Vittorio Emanuele prima opzione per le grandi navi

Il porto delle crociere fuori dalla laguna appare un'ipotesi solo sulla carta e comunque realizzabile in tempi molto lunghi

MICHELE FULLIN

GRANDI NAVI VENEZIA Dopo sette anni forse è la volta buona che la vicenda Grandi navi abbia almeno una soluzione provvisoria. Già, perché di quella definitiva se ne parlerà nel prossimo decennio, se va bene; e se ci sarà un altro governo lo scenario potrebbe cambiare di nuovo. Per ora, di certo è che martedì il sindaco Luigi Brugnaro e il presidente della Regione Luca Zaia sono stati convocati dal ministro delle Infrastrutture Danilo Toninelli.

NOTA SIBILLINA «Durante l'incontro si è registrata unità di intenti sulla necessità di spostare le grandi navi fuori dalla laguna». Questo il comunicato del Mit dopo l'incontro con Venezia terminal passeggeri e Clia, l'associazione delle compagnie da crociera. Per tutto il pomeriggio di mercoledì è rimasto il dubbio su quelle parole, soprattutto dopo che i rappresentanti delle crociere avevano fatto capire che per laguna si dovevano intendere il bacino di San Marco e il canale della Giudecca. La Clia ha infatti espresso volontà, impegno per una rotta alternativa spostando le grandi navi dal canale della Giudecca.

In realtà, sembra che le affermazioni non si contraddicano.

SOLUZIONE TEMPORANEA Ieri dal Ministero hanno spiegato che con laguna non si intende solo il canale della Giudecca e che quindi la soluzione che il ministro individuerà e sottoporrà la prossima settimana a Brugnaro e Zaia sarà o in una delle bocche di **porto** (o in tutte). Prima che venga realizzata, però, dovrebbe esserci il passaggio intermedio del canale Vittorio Emanuele, che le compagnie di crociera si impegnano a portare avanti assieme all'elettrificazione della Marittima.

NO A MARGHERA La cosa che sembra sicura è invece che il Mit abbia messo una pietra sopra la soluzione di Marghera, proposta dalle passate amministrazioni ma caldeggiata anche dal sindaco attuale. La notizia è stata accolta a Ca' Farsetti con un po' di sorpresa, ma se ci sarà davvero il via libera al passaggio delle navi per il Vittorio Emanuele e il canale dei petroli per Brugnaro andrebbe comunque bene, in quanto il sindaco ha sempre sostenuto la soluzione che non comportasse la perdita della Marittima e dei relativi posti di lavoro.

LE SOLUZIONI AL VAGLIO Al momento il ministro intende tenere per sé le conclusioni, ma si può capire che tra le 14 soluzioni a lui indicate, egli sia interessato a quelle più vicine al mare o sul mare. Per cui potrebbero interessare l'avamposto dei professori agganciato all'isola del Mose (Boato-Vittadini-Giacomini e altri), il Duferco-De Piccoli anche se Venezia e Cavallino non vogliono saperne. Poi, in mare c'è la platea in cemento del cantiere del Mose a Santa Maria del Mare che sarebbe la base per un nuovo **porto**, ma senza collegamenti. E infine, Chioggia, che avrebbe un costo di circa 270 milioni per gli scavi senza avere né strade né ferrovie per far arrivare in sicurezza e con puntualità un gran numero di passeggeri.

La sezione veneziana del Movimento 5 stelle esulta per l'annuncio del suo ministro, pur ammettendo di non avere informazioni precise.

«Un piccolo passo nella direzione giusta - dicono - con le navi fuori dalla laguna, la difesa dei posti di lavoro, la tutela dell'ambiente e la prova che, come abbiamo sempre sostenuto, il Comitato non ha deciso un bel niente nell'ultimo verbale».

Quello che il sindaco ha sempre ritenuto una chiara manifestazione di volontà del ministero.

Contro sindaco, **Porto** e Governo si esprime Andreina Zitelli, esperta di valutazioni ambientali: «Il verbale del Comitato non aveva deciso un bel niente e l'unico progetto che ha passato le valutazioni è il Venis Cruise, inspiegabilmente fermato da anni».

© RIPRODUZIONE RISERVATA.



Informazioni Marittime

Venezia

Grandi navi, il governo: "Fuori da Venezia". Ma ancora non si sa dove

Le grandi navi da crociera dirette a Venezia sbarcheranno fuori dal porto. Ancora non si sa dove, quali stazza di navi e come ma il governo ha confermato questa scelta - già dichiarata poche settimane dopo l'insediamento dal ministro dei Trasporti Danilo Toninelli - in un incontro a Roma, mercoledì, tra il dicastero e le compagnie crocieristiche che sbarcano nel secondo porto d'Italia per numero di passeggeri di questo tipo. Un confronto in cui si è registrata, riferisce una nota del dicastero, un'«unità di intenti sulla necessità di spostare le grandi navi fuori dalla laguna». Un concerto confermato dalle stesse compagnie che, in una nota della Clia, ribadiscono la loro «disponibilità, volontà e impegno per una rotta alternativa, spostando le grandi navi dal canale della Giudecca». Non è quindi chiaro in che modo si dovrebbero portare le navi da crociera lontano da piazza San Marco e dal centro della città di Venezia. Una soluzione "offshore", che il governo non ha ancora indicato esplicitamente, andrebbe lontano da quella prospettata dalla Clia e dal sindaco di Venezia, Luigi Brugnaro, che si sono incontrati sempre mercoledì per discutere del progetto del Cà Farsetti, appoggiato da Regione Veneto e autorità portuale, per spostare solo le navi superiori le 130 mila tonnellate a Marghera, lasciando le altre alla stazione marittima attuale, con ingresso però alla bocca di porto di Malamocco, passando per canale Vittorio Emanuele, senza più transitare lo storico canale di San Marco, a pochi metri dalla piazza omonima. Sette anni dal decreto anti-inchini Su un approdo alternativo per le navi da crociera dirette al porto di Venezia se ne discute da sette anni, dall'incidente della Costa Concordia, a gennaio 2012, fuori l'isola del Giglio. Un decreto di un paio di mesi dopo, battezzato "anti-inchini", vieta alle navi superiori le 96 mila tonnellate ad approdare a Venezia ma è in stato di proroga dal 2015 finché, appunto, non viene individuato e realizzato un approdo alternativo. Negli ultimi sette anni è stato proposto un terminal crocieristico alla bocca di porto del Lido (Venice Cruise 2.0, che ha già passato diverse fasi d'approvazione, fino al via libera del Comitato nel 2017); la riqualificazione del canale Contorta-Sant'Angelo; una nuova stazione marittima a Marghera; un porto off-shore. Infine, uno scalo a Chioggia.

Questo sito utilizza i cookie per rendere la tua esperienza di navigazione più gradevole. Chiudendo questo banner, selezionando il pulsante **Ho capito** o cliccando su qualunque elemento al suo interno.

Mostra maggiori informazioni

Chiudi

Ho capito

Informazioni Marittime

POLITICHE MARITTIME 14/02/2019

Arrivi e partenze

Bollettino Avvisatore Marittimo

SCOPRI

p²

CARGOMAR

Innovating the future.

Click&Boat

GRUPPO MARITTIMO

Le grandi navi da crociera dirette a Venezia sbarcheranno fuori dal porto. Ancora non si sa dove, quali stazza di navi e come ma il governo ha confermato questa scelta - già dichiarata poche settimane dopo l'insediamento dal ministro dei Trasporti Danilo Toninelli - in un incontro a Roma, mercoledì, tra il dicastero e le compagnie crocieristiche che sbarcano nel secondo porto d'Italia per numero di passeggeri di questo tipo. Un confronto in cui si è registrata, riferisce una nota del dicastero, un'«unità di intenti sulla necessità di spostare le grandi navi fuori dalla laguna». Un concerto confermato dalle stesse compagnie che, in una nota della Clia, ribadiscono la loro «disponibilità, volontà e impegno per una rotta alternativa, spostando le grandi navi dal canale della Giudecca».

Non è quindi chiaro in che modo si dovrebbero portare le navi da crociera lontano da piazza San Marco e dal centro della città di Venezia. Una soluzione "offshore", che il governo non ha ancora indicato esplicitamente, andrebbe lontano da quella prospettata dalla Clia e dal sindaco di Venezia, Luigi Brugnaro, che si sono incontrati sempre mercoledì per discutere del progetto del Cà Farsetti, appoggiato da Regione Veneto e autorità portuale, per spostare solo le navi superiori le 130 mila tonnellate a Marghera, lasciando le altre alla stazione marittima attuale, con ingresso però alla bocca di porto di Malamocco, passando per canale Vittorio Emanuele, senza più transitare lo storico canale di San Marco, a pochi metri dalla piazza omonima.

Sette anni dal decreto anti-inchini

Su un approdo alternativo per le navi da crociera dirette al porto di Venezia se ne discute da sette anni, dall'incidente della Costa Concordia, a gennaio 2012, fuori l'isola del Giglio. Un decreto di un paio di mesi dopo, battezzato "anti-inchini", vieta alle navi superiori le 96 mila tonnellate ad approdare a Venezia ma è in stato di proroga dal 2015 finché, appunto, non viene individuato e realizzato un approdo alternativo. Negli ultimi sette anni è stato proposto un terminal crocieristico alla bocca di porto del Lido (Venice Cruise 2.0, che ha già passato diverse fasi d'approvazione, fino al via libera del Comitato nel 2017); la riqualificazione del canale Contorta-Sant'Angelo; una nuova stazione marittima a Marghera; un porto off-shore. Infine, uno scalo a Chioggia.

La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

Grandi navi, vertice da Toninelli martedì Sul tavolo off-shore e scavo del canale

Compagnie favorevoli ad andare «fuori dalla laguna» Ma ci vorranno anni, intanto via al Vittorio Emanuele

Alberto Vitucci

Grandi navi fuori dalla laguna. E intanto via libera allo scavo del canale Vittorio Emanuele per farle arrivare in Marittima da Malamocco. Emergono i dettagli dell' accordo annunciato ieri dal ministro Danilo Toninelli sulla crocieristica veneziana al termine di un vertice con gli armatori e le compagnie delle crociere. «Si è registrata unità di intenti sulla necessità di spostare le navi fuori dalla laguna», aveva detto il ministro Cinque Stelle. Che ha convocato per martedì mattina a Roma il sindaco Luigi Brugnaro e il presidente della Regione Luca Zaia. Per «annunciare» come aveva promesso la soluzione alternativa. Una mossa che ha spiazzato molti.

Perché dal tavolo è sparita l' ipotesi del nuovo terminal a Marghera. Progetto lanciato dall' **Autorità portuale**, sostenuto da Regione e Comune e dal governo Gentiloni. Ma anche dalla Lega e dal sottosegretario Rixi. «Non so nulla, non ho nulla da dichiarare», si è limitato a dire il presidente del Porto Pino Musolino. Un mese fa aveva inviato al ministero 13 dossier sui progetti in campo. Martedì al ministero di porta Pia non è nemmeno stato convocato. C' era invece il Provveditore alle Opere pubbliche Roberto Linetti. Al Provveditorato il ministro ha affidato uno studio sulle nuove ipotesi progettuali.

L' accordo quadro, che nessuno ufficialmente conferma, sembra ormai chiaro. Le navi dovranno andare fuori dalla laguna, questo l' orientamento del governo. e delle compagnie al centro di una campagna negativa. Ma le soluzioni sono molte.

Difficile quella di Santa Maria del Mare, nel cantiere dei cassoni del Mose, dal momento che lo stesso ministero ha avviato il progetto per la demolizione, come previsto dalla legge (10 milioni il costo). Difficile anche la proposta Duferco-De Piccoli. Le compagnie avrebbero obiettato che ci sono «difficoltà per il rifornimento e il trasporto di merci e passeggeri». Si discute sul Lido - versante spiaggia, e sull' avamposto galleggiante proposto da Boato-Di Tella-Giacomini, sempre a San Nicolò. E infine sulla possibilità di spostare qualche grande nave a Chioggia, dove gli spazi ci sono e la città è disponibile ad accoglierle.

Vittorio Emanuele Ma ci vorranno anni. Nel frattempo si vorrebbe scavare il canale Vittorio Emanuele, che serviva fino agli anni Settanta per il passaggio delle petroliere dal Lido a Marghera. Milioni di tonnellate di sedimenti. «Non inquinati» si è detto ieri al ministero. Tra il canale, il marginamento e il nuovo bacino di evoluzione per far manovrare le grandi navi. 53 milioni il costo, che sarebbe a carico degli armatori, compresi anche gli impianti di alimentazione elettrica a terra che dovrebbero limitare l' inquinamento.

La Via «Mai sentita una cosa del genere», si indigna Andreina Zitelli, esponente storica dei comitati ed esperta di Valutazioni ambientali, «la laguna non può essere utilizzata per fini privati. Bisogna seguire le procedure di legge. Per scavare un canale è obbligatoria la Via, Valutazione di Impatto ambientale. E per farla ci vorranno almeno due anni. Poi c' è la sicurezza: il transito delle navi nel canale dei Petroli è già stato definito pericoloso. Comitati «Navi fuori? Troppo bello per essere vero», commenta Luciano Mazzolin di Ambiente Venezia, «riemerge invece la sciagurata ipotesi di mantenere le grandi navi all' interno della Laguna e di farle entrare dalla "porta di servizio" tramite il canale dei Petroli, Vittorio Emanuele, Stazione Marittima...

tornano sempre i soliti folli progetti per sfasciare la laguna. Noi ci stiamo mobilitando per la protesta». Il Pd Andrea Ferrazzi, parlamentare del Pd, attacca il ministro. «Superficialità e comportamento al limite della cialtroneria», dice, «Toninelli ha cambiato tre posizioni in tre mesi. C' era un ipotesi approvata da tutti, quella di Marghera, che sarebbe stata percorribile. Invece si è scelto di ricominciare daccapo».



-- BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI.

Il Secolo XIX (ed. Savona)

Savona, Vado

La chiamata di Martina dalla casa dei portuali «Troviamo l'unità»

Il segretario reggente, candidato alle primarie del Pd, ha incontrato un centinaio di sostenitori e dirigenti locali

Silvia Campese /SAVONA "Unità nel partito". È questa la parola d'ordine che Maurizio Martina, candidato alla segreteria nazionale del Pd alle primarie del 3 marzo, ha ribadito ieri dalla Sala Chiamata del **Porto** di Savona.

«Non conosco la specifica situazione del partito savonese - ha detto alla richiesta di commentare le tensioni e le spaccature locali- Tuttavia è necessario serrare i ranghi e lavorare in modo unito per costruire l'alternativa a questa destra pericolosa, oggi al Governo». E, proprio nel tentativo di ricostruire un'unità, almeno sino alla data delle primarie, ieri non c'erano soltanto i sostenitori della mozione Martina. Presente anche il segretario comunale, Roberto Arboscello, che sostiene Zingaretti, e Luca Burlando, che ha sostenuto Corallo nella prima fase del confronto.

Tra il pubblico, quasi un centinaio di persone, sedevano in prima fila i sostenitori di Martina: il segretario provinciale Giacomo Vigliercio, il capogruppo in Comune, Barbara Pasquali e il consigliere regionale Luigi De Vincenzi. Ancora, Pippo Rossetti, Fulvio Briano, Renato Zunino, Massimo Zunino, Nino Miceli, Pietro Li Calzi, Claudio Strinati, Alessandra Gemelli. A introdurre Martina, Mattia Zunino e Massimo Niero. Tra gli assenti, ieri, Luca Martino che, secondo indiscrezioni, avrebbe rinunciato alla partecipazione per recenti contrasti sopraggiunti con il coordinamento rispetto al suo inserimento nella lista a sostegno di Martina a livello provinciale.

«Il Pd è pronto a riconquistare la Regione - ha detto Martina- grazie al sostegno di tanti elettori che non condividono il governo della giunta regionale. Serve però un centrosinistra rinnovato». Autocritica, poi, su come il Pd, in passato, abbia affrontato il tema sociale. «Il nodo della disuguaglianza sociale -ha detto- andava riconosciuto prima. Questo non vuol dire che, oggi, non si possa affrontare nel modo corretto superando l'odioso motto, portato avanti da Lega e Cinque Stelle e privo di valore concreto, del "prima gli italiani"».

Un invito, infine, a tutto il partito savonese affinché collabori, in modo unitario, alla riuscita della giornata delle primarie. Un concetto sottolineato più volte che, nella Sala Chiamata del **Porto**, ha risuonato come un monito per i dem savonesi.



Petrolchimico a Prà, Signorini, è l' ipotesi più sostenibile

L' AdSP studia la fattibilità, ma sentiremo cittadinanza

L' ipotesi di ricollocare i depositi chimici di Superba e Carmagnani sulla diga foranea del porto di Genova, nell' area antistante il terminal Vte di Prà, "sembra quella ambientalmente più sostenibile. Bisogna ovviamente valutare la fattibilità tecnica e la sostenibilità economica di una tale soluzione, che però avrebbe l' indiscusso vantaggio di essere molto più lontano dall' abitato". Lo ha detto il Presidente dell' **Autorità di Sistema Portuale** di Genova Paolo Emilio Signorini, a margine di una serata organizzata dall' International Propeller Club. Rispetto a questa ipotesi "ho visto che ci sono state rimostranze, anche abbastanza forti, del Municipio Ponente, ma non è nostra intenzione adottare decisioni senza sentire la cittadinanza e le amministrazioni locali" ha quindi assicurato Signorini, ricordando che, "nel programma adottato dal Commissario (il sindaco di Genova Marco Bucci, ndr) ci sono 20 milioni di euro stanziati per affrontare il tema dello spostamento depositi, che è certamente molto delicato. Li spostiamo da un' area fortemente inurbata non per metterli in un' area altrettanto inurbata". L' authority, insieme a Comune e Regione, sta lavorando "per capire se davanti al Vte, o in qualunque altro punto della diga, si possono installare questi depositi chimici. A livello di ingombro e di lavori civili necessari non è molto complicato, ma bisogna valutare aspetti tecnici relativi ai fondali, alle correnti marine e alle pipeline che dovrebbero collegarli con la terra ferma". In ogni caso, ha aggiunto Signorini, "con buon senso una soluzione si può trovare, migliore di quella che abbiamo adesso con i depositi a 3 metri dalle abitazioni civili". Per quanto riguarda le altre ipotesi sul tavolo, ovvero l' ex carbonile dell' Enel sotto la Lanterna e le aree Ilva, ci sono altri ostacoli: "Gli investimenti necessari sarebbero minori, ma nel primo caso c' è un problema di vicinanza ad un' area fortemente popolata come Sampierdarena, mentre nel secondo abbiamo appena concluso una procedura che assegna ad un privato l' intera area".(ANSA).



Il Secolo XIX

Genova, Voltri

PIETRO SALINI Il patron: «Senza le grandi opere l'Italia non va lontano L'Alta velocità si deve fare, sbagliato il calcolo di costi e benefici»

«Può nascere un gruppo capace di competere anche coi colossi cinesi»

Mario De Fazio /GENOVA Pensare di fare a meno delle infrastrutture non credo che porti lontano. È sbagliato misurare l'Alta velocità in termini di costi e benefici italiani». Pietro Salini, amministratore delegato di Salini-Impregilo, durante la tappa genovese del forum sull'innovazione organizzato da Gedi News Network, intervistato dal direttore de La Stampa, Maurizio Molinari, parla dell'operazione di acquisizione di Astaldi, delle grandi opere, di Ponte Morandi. L'offerta per acquisire Astaldi creerà un colosso.

Che tipo di operazione è?

«È un accordo complicato, si tratta di salvare un'azienda in un'operazione di sistema. Il tema vero è la dimensione: noi siamo sani, rispetto a un tessuto delle costruzioni in complesso debole, perché abbiamo fatto scelte di dimensioni diverse dal settore. Piccolo non è bello: avere imprese medie quando il mercato è globale e si compete con giganti come i cinesi, è una debolezza. Siamo Davide contro Golia».

L'Italia all'estero fatica: avere un colosso che dà l'idea di un Paese competiti vo ha un valore simbolico?

«Siamo trainanti per una filiera. Vincere in Australia un grande progetto idroelettrico significa che industrie del nostro Paese lavorano con noi. È un veicolo di penetrazione: senza questa struttura direte, le nostre eccellenze tra le piccole imprese non sono in grado di affrontare il mercato».

Un coinvolgimento di Cassa depositi e prestiti per un'operazione di sistema nel settore è uno scenario a cui guardate con favore?

«È uno scenario importante, significherebbe avere capitali per affrontare la crescita. Per fare grande impresa ci vuole una struttura patrimoniale solida. Noi siamo cresciuti del 47% negli ultimi 4 anni. Farlo solo con mezzi nostri significa essere sempre tesi».

Il Nodo ferroviario di Genova è bloccato per i guai di Astaldi. I lavori ripartiranno?

«È un'opera importante ma ricordiamoci che abbiamo solo fatto un'offerta su Astaldi. Stiamo dando una speranza e una possibilità affinché l'opera abbia un futuro. Vedremo cosa fare per non far perdere quest'occasione a Genova».

Che differenza c'è tra lavorare in Italia e all'estero?

«In Italia abbiamo il 7% di business e il 100% di problemi.

Negli anni '90 abbiamo avuto un cambio nella percezione dell'utilità delle infrastrutture e dell'edilizia. Le risposte non sono state adeguate: abbiamo distrutto un settore trainante, con 140mila imprese in meno e 800 mila persone a casa. Siamo in recessione per questo, unici in Europa. Se non ci sono operai in cantiere, pagati a fine mese, non si modifica il Pil».

Come guarda alla discussione sulle grandi opere?

«Non entro in questioni politiche, faccio un altro mestiere. Ma la ricetta l'ho detta tutti, dai Faraoni a Keynes: se non spendiamo i soldi, non facciamo crescere il Pil. Se vogliamo creare ricchezza dobbiamo rimettere il Paese in condizione di produrre».

Cosa pensa delle polemiche sull'Alta velocità?



«Pensare di fare a meno delle infrastrutture non credo che porti lontano. È sbagliato misurare l'Alta velocità in termini di costi e benefici italiani, significa non tenere conto che facciamo parte di un contesto più ampio. Così come sul Terzo Valico spero che finiscano le polemiche. Pensare che Genova e il suo porto non possano essere competitivi con Rotterdam è un disegno criminale».

Che sfida è costruire il nuovo ponte Morandi?

«La sfida è riuscire a fare in 12 mesi quello per cui di solito, in Italia, occorrono 12 anni. Si possono fare le cose bene e in maniera onesta».

Rispetterete i tempi?

«Dobbiamo fare anche prima, provare a farlo con un giorno in meno».

Su cosa state lavorando?

«Italferr sta realizzando il progetto, dovremo essere in grado di iniziare con i primi pali a fine marzo. Stiamo già selezionando le ditte che faranno questa operazione, a pieno regime assumeremo 500 persone. Quando si inizieranno a vedere le pile, le persone capiranno che siamo un passo avanti».

Ponte, Nodo, Terzo Valico: un pezzo importante di Genova e del Nord Ovest passa da voi.

«Genova spesso viene percepita come una città morta senza il ponte. Ma non è così: è ferita ma viva, una città che cerca di reagire. Noi cercheremo di dare un contributo facendo il nostro mestiere».

- Salini Impregilo è il primo gruppo italiano nel settore delle costruzioni, con un fatturato di 6,5 miliardi di euro, attivo in oltre cinquanta Paesi. Nasce nel 2014 per la fusione dei due gruppi. Tra le principali opere realizzate nel mondo, figurano l'ampliamento del canale di Panama, l'ampliamento della linea 3 della metropolitana di Riyadh, in Arabia Saudita e il ponte "Gerald Desmond" a Long Beach, in California.

ASTALDI Secondo gruppo di costruzioni in Italia, Astaldi Spa è una multinazionale italiana di grandi costruzioni. Ha realizzato opere in quasi 70 Paesi. Tra le più rilevanti figurano la stazione dell'alta velocità di Napoli-Afragola, la linea ferroviaria ad alta velocità Roma -Napoli, la Fiera di Milano,, il Terzo Ponte sul Bosforo. A settembre scorso, con un indebitamento attestato a 1,89 miliardi, ha chiesto il concordato preventivo.

CAPOFILA Salini-Impregilo è una delle tre società a cui la struttura commissariale guidata dal sindaco Marco Bucci ha dato incarico, insieme a Fincantieri e Italferr, di ricostruire il ponte Morandi. Il progetto della cordata SaliniFincantieri-Italferr, dal costo complessivo di 202 milioni di euro, si impegna a realizzare il nuovo viadotto sul Polcevera entro 12 mesi dalla disponibilità delle aree.

Il Secolo XIX

Genova, Voltri

L' intelligenza artificiale arriva in crociera

Se è vero che, come dice Cingolani, sul fronte dell' intelligenza artificiale è ancora il momento della sperimentazione, è altrettanto vero che qualche frutto di questa ricerca comincia ad arrivare al grande pubblico.

Ieri al forum sull' Innovazione è stato il responsabile per l' Italia di Msc Crociere, Leonardo Massa, ad annunciare che i passeggeri della "Msc Bellissima" saranno i primi a poter richiedere i servizi di un assistente virtuale, Zoe.

La "Bellissima" per inciso sarà varata il mese prossimo, e dopo la cerimonia a Southampton arriverà a Genova, che sarà il suo **porto** di arrivo e partenza fino alla fine dell' anno, quando sotto la Lanterna arriverà un' altra nave fresca di varo, la "Msc Grandiosa".

«Zoe - spiega Massa - è stato sviluppato con Harman e Samsung: si tratta di un assistente virtuale che potrà seguire i desideri del passeggero: è stato programmato su sette lingue diverse, una ventina di dialetti, e le sue risposte sono generate in base a due milioni di possibili domande, che sono state raccolte nel corso degli anni presso i nostri desk a bordo delle navi. E l' assistente virtuale sarà progressivamente implementato mano mano che nasceranno nuove richieste».

Con una tecnologia che ricorda, per fare un esempio, quella di Siri della Apple, Zoe si troverà all' interno di ogni cabina di "Bellissima" (così come di "Grandiosa" e partire dal 2020 di "Virtuosa"), e potrà oltre che fornire informazioni, anche guidare il passeggero sulle prenotazioni dei servizi a disposizione durante la crociera.

Non è l' unica innovazione in termini di intelligenza artificiale che se è stata annunciata ieri e che è pronta al suo lancio commerciale.

Dal mese prossimo negli Stati Uniti infatti sarà disponibile sul mercato anche Pillo, come annunciato da Emanuele Baglini, direttore tecnico della Pillo Health, un robot -assistente da tavolo prodotto a Shenzhen ma progettato a Genova. Pillo è anche il nome della start-up che è nata due anni e mezzo fa per dare corpo a questo suo progetto, e che è cresciuta in fretta, anche grazie all' investimento di Black & Decker sul progetto. Oggi ha un centro di ricerca a Genova, nella zona di Campi, dove lavorano in 25, e un centro direzionale a Boston, dove sono in sei.

La vivacità sul fronte dell' intelligenza artificiale a Genova è un fatto storico, ha ricordato alla tavola rotonda Alessandro Verri, docente di informatica all' Università di Genova: «Genova è leader sull' intelligenza artificiale dal 1961 quando Borsellino e Gamba inventarono il primo riconoscitore automatico di numeri».

- A. QUA.



Il Secolo XIX

Genova, Voltri

Scontro portuali -industriali «Sciopero con l' allerta rossa»

Si è chiuso tra le polemiche l'incontro programmato per discutere le condizioni di sicurezza in banchina con l'emergenza meteo Sale la tensione tra sindacati dei portuali e industriali genovesi. I rappresentanti dei lavoratori hanno annunciato che fermeranno il lavoro in banchina e proclameranno sciopero di caso di allerta rossa per maltempo.

Lo "strappo" si è verificato ieri, a Palazzo San Giorgio, dopo la convocazione dell'ennesimo tavolo per trovare nuove regole comuni da applicare al lavoro in banchina in caso di pioggia e forte vento. Nella seduta del Comitato igiene e sicurezza del porto per discutere le linee di iniziativa ed attività sulle condizioni meteorologiche critiche, spiegano i sindacati, «abbiamo dovuto registrare l'intervento di totale chiusura dei rappresentanti di Confindustria Genova teso a non voler affrontare minimamente la discussione in og getto, ma anzi trincerarsi sulle responsabilità già definite dalla normativa vigente. Ricordiamo - proseguono - che in passato nello stesso Comitato igiene e sicurezza, Confindustria aveva condiviso la necessità di un'ordinanza specifica di Palazzo San Giorgio sulle condizioni meteo avverse».

Secondo Filt-Cgil, Fit-Cisl e Uiltrasporti, «Confindustria Genova ha cambiato completamente la sua posizione iniziale che l'ha portata a disertare, diversamente da Confindustria Savona, i due incontri precedenti convocati dalle istituzioni. Abbiamo motivo di credere- si legge in una nota- che questo sia il risultato di profonde divisioni sul tema della sicurezza e non solo all'interno dei terminalisti genovesi che li rende incapaci di trovare una sintesi. Tutto questo aggiunge alle oggettive responsabilità che le aziende hanno per legge anche la responsabilità politica di non voler affrontare i temi di questa rilevanza».

Nelle scorse settimane, i sindacati hanno lanciato diversi allarmi perchè alcuni terminalisti non hanno interrotto l'attività in banchina in caso di maltempo. Secondo Filt-Cgil, Fit-Cisl e Uiltrasporti è stata messa a rischio la sicurezza dei lavoratori.

- M.D.A.



Filt-Cgil, Fit-Cisl e Uiltrasporti accusano Confindustria Genova di non voler neanche discutere di sicurezza in porto

Filt-Cgil, Fit-Cisl e Uiltrasporti hanno accusato Confindustria Genova di opporsi a qualsiasi tentativo di discutere le modalità per incrementare la sicurezza nel porto del capoluogo ligure. In una lettera inviata all'associazione degli industriali genovesi, all'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale, alla Capitaneria di Porto di Genova e alla ASL Porto hanno denunciato che nella seduta del comitato igiene e sicurezza del porto di Genova tenutasi martedì per discutere le linee di iniziativa ed attività sulle condizioni meteorologiche critiche (vento, pioggia, mare, alte temperature, ecc.) i rappresentanti dei lavoratori hanno «dovuto registrare l'intervento di totale chiusura dei rappresentanti di Confindustria Genova teso a non voler affrontare minimamente la discussione in oggetto, ma anzi trincerarsi sulle responsabilità già definite dalla normativa vigente. Ricordiamo - precisano nella lettera i tre sindacati - che in passato nello stesso comitato igiene e sicurezza Confindustria aveva condiviso la necessità di un'ordinanza specifica di AP sulle condizioni meteo avverse». «Oggi - prosegue la lettera - prendiamo atto che Confindustria Genova ha cambiato completamente la sua posizione iniziale che la ha portata a disertare, diversamente da Confindustria Savona, ai due incontri precedenti convocati dalle istituzioni. Abbiamo motivo di credere che questo sia il risultato di profonde divisioni sul tema della sicurezza e non solo all'interno dei terminalisti genovesi che li rende incapaci di trovare una sintesi. Tutto questo aggiunge alle oggettive responsabilità che le aziende hanno per legge anche la responsabilità politica di non voler affrontare i temi di questa rilevanza. Come organizzazioni sindacali pensiamo invece che ci sia la necessità di regole mirate e omogenee all'interno del porto per evitare che la sicurezza si trasformi in un elemento di concorrenza tra operatori portuali con ricadute drammatiche sui lavoratori». «Riteniamo doveroso - concludono Filt-Cgil, Fit-Cisl e Uiltrasporti - portare avanti il lavoro svolto fin qui insieme agli organismi istituzionali CP, ASL e AdSP. Ci riteniamo altresì pronti a mettere in campo gli strumenti necessari per tutelare la salute e la sicurezza di tutti i lavoratori con la proclamazione dello sciopero in caso di allerta rossa».

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

14 febbraio 2019

Filt-Cgil, Fit-Cisl e Uiltrasporti accusano Confindustria Genova di non voler neanche discutere di sicurezza in porto

I sindacati lamentano la «totale chiusura» dei rappresentanti dell'associazione degli industriali

Filt-Cgil, Fit-Cisl e Uiltrasporti hanno accusato Confindustria Genova di opporsi a qualsiasi tentativo di discutere le modalità per incrementare la sicurezza nel porto del capoluogo ligure. In una lettera inviata all'associazione degli industriali genovesi, all'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale, alla Capitaneria di Porto di Genova e alla ASL Porto hanno denunciato che nella seduta del comitato igiene e sicurezza del porto di Genova tenutasi martedì per discutere le linee di iniziativa ed attività sulle condizioni meteorologiche critiche (vento, pioggia, mare, alte temperature, ecc.) i rappresentanti dei lavoratori hanno «dovuto registrare l'intervento di totale chiusura dei rappresentanti di Confindustria Genova teso a non voler affrontare minimamente la discussione in oggetto, ma anzi trincerarsi sulle responsabilità già definite dalla normativa vigente. Ricordiamo - precisano nella lettera i tre sindacati - che in passato nello stesso comitato igiene e sicurezza Confindustria aveva condiviso la necessità di un'ordinanza specifica di AP sulle condizioni meteo avverse».

«Oggi - prosegue la lettera - prendiamo atto che Confindustria Genova ha cambiato completamente la sua posizione iniziale che la ha portata a disertare, diversamente da Confindustria Savona, ai due incontri precedenti convocati dalle istituzioni. Abbiamo motivo di credere che questo sia il risultato di profonde divisioni sul tema della sicurezza e non solo all'interno dei terminalisti genovesi che li rende incapaci di trovare una sintesi. Tutto questo aggiunge alle oggettive responsabilità che le aziende hanno per legge anche la responsabilità politica di non voler affrontare i temi di questa rilevanza. Come organizzazioni sindacali pensiamo invece che ci sia la necessità di regole mirate e omogenee all'interno del porto per evitare che la sicurezza si trasformi in un elemento di concorrenza tra operatori portuali con ricadute drammatiche sui lavoratori».

«Riteniamo doveroso - concludono Filt-Cgil, Fit-Cisl e Uiltrasporti - portare avanti il lavoro svolto fin qui insieme agli organismi istituzionali CP, ASL e AdSP. Ci riteniamo altresì pronti a mettere in campo gli strumenti necessari per tutelare la salute e la sicurezza di tutti i lavoratori con la proclamazione dello sciopero in caso di allerta rossa».

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

Cerca il tuo albergo	Data di arrivo	Data di partenza	Cerca
Destinazione	[15 >] [Feb >]	[16 >] [Feb >]	Cerca
0 altre destinazioni	[2019 >]	[2019 >]	

La Repubblica (ed. Genova)

Genova, Voltri

Petrolchimico, il porto vuole Pra' insorgono i residenti: "Inaccettabile"

L' authority: " È la soluzione migliore". La delegazione: " E le opere che attendono da decenni?"

Decolla l' ipotesi di trasferire il polo petrolchimico da Multedo a Pra', all' interno della diga di protezione del terminal Vte a cui si appoggiò anni fa il relitto della Costa Concordia per iniziare la sua demolizione. La notizia, anticipata la scorsa settimana da Repubblica, ha trovato conferma nelle parole del presidente dell' authority Paolo Signorini che giudica quella di Pra' come la soluzione " ambientalmente più compatibile" rispetto alle altre avanzate nel recente passato, dall' area del Terminal Rinfuse, sotto la Lanterna, all' Ilva di Cornigliano.

Immediata, però, la reazione dei residenti di Pra', contrari a una simile scelta e in linea con i residenti di Sampierdarena, quando venne avanzata l' idea dell' area al di sotto della Lanterna. Pare insomma che il destino delle due aziende del polo petrolchimico, Superba e Carmagnani, sia strettamente legato alle contestazioni sulla loro potenziale nuova collocazione. Una situazione che si trascina ormai da tempo e che potrebbe indurre le aziende a individuare alla fine aree alternative a quelle del porto di Genova.

continua a pagina VIII segue dalla prima di cronaca Prima di questa ipotesi ultimativa, comunque, l' authority e il Comune di Genova proveranno a verificare la tenuta della proposta di Pra'. Le altre due opzioni, infatti, sembrano definitivamente tramontate. Sampierdarena, che Superba e Carmagnani ritenevano la soluzione migliore e sulla quale erano pronti anche a nuovi investimenti, è troppo vicina alle abitazioni. E

questo non basterebbe a bilanciare i minori costi di trasferimento. Quanto all' Ilva, la società è stata appena ceduta e aprire una trattativa con la nuova proprietà (ArcelorMittal) appare

complicato. «Ovviamente bisogna valutare la fattibilità tecnica e la sostenibilità economica della soluzione Pra', che però avrebbe l' indiscusso vantaggio di essere molto più lontano dall' abitato - spiega il presidente Signorini - Ho visto che ci sono state rimostranze, anche abbastanza forti, del Municipio Ponente, ma non è nostra intenzione adottare decisioni senza sentire la cittadinanza e le amministrazioni locali. Nel programma adottato dal Commissario Bucci ci sono 20 milioni di euro stanziati per affrontare il tema dello spostamento

depositi ». E i 20 milioni individuati nel decreto per Genova verranno proprio utilizzati per trovare soluzioni che inducano le aziende ad accettare il trasferimento beneficiando di una sorta di compensazione. A questo punto si tratta di lavorare a una soluzione condivisa da individuare con ogni probabilità da un tavolo a cui fare sedere tutti i soggetti coinvolti, istituzioni, amministratori, ma anche i residenti del ponente

genovese. L' authority, insieme a Comune e Regione, sta lavorando «per capire se davanti al Vte, o in qualunque altro punto della diga, si possono installare questi depositi chimici - continua il presidente Paolo Signorini - A livello di ingombro e di lavori civili necessari non è molto complicato, ma bisogna valutare aspetti tecnici relativi ai fondali, alle correnti marine e alle pipeline che dovrebbero collegarli con la terra ferma. Con buon senso una soluzione si può trovare, migliore di quella che abbiamo adesso con i depositi a soli tre metri dalle abitazioni civili».

Durissima la reazione dei residenti di Pra' alle dichiarazioni del leader dell' **autorità** di sistema **portuale**: " Soluzione inaccettabile, prima andrebbero realizzate quelle opere promesse da decenni e nemmeno iniziate: - dune alberate di separazione Porto- Fascia di Rispetto; elettrificazione delle banchine di Pra'; banchinamento del lato di levante del terrapieno **portuale** sul fronte attuale e prolungamento della Fascia di Rispetto e Pista Ciclo- Pedonale; prolungamento del Canale di Calma e della Fascia di Rispetto di Pra' lungo tutto il litorale della delegazione". Prima di procedere sul fronte dei trasferimenti di attività industriali, spiegano in sostanza i residenti che ieri hanno inviato in redazione decine di mail, converrebbe aprire una riflessione sulle tante opere che ancora attendono di partire. - (massimo minella) © RIPRODUZIONE RISERVATA



Il caso

Sicurezza in porto, scontro fra sindacati e Confindustria

I rappresentanti dei lavoratori: "Atteggiamento mutato radicalmente, pronti anche allo sciopero"

Sulla sicurezza in porto è scontro fra Confindustria e sindacati. In una lettera inviata ieri alle **autorità** competenti dello scalo e alle istituzioni, Filt-Cgil, Fit-Cisl e Uiltrasporti stigmatizzano l'atteggiamento dei rappresentanti delle imprese al tavolo della trattativa. In programma, infatti, era la riunione del comitato Igiene e Sicurezza del porto di Genova, un appuntamento fondamentale per valutare insieme, lavoratori e imprese, le migliori strategie da adottare in materia di sicurezza sul lavoro. Il porto, si sa, è per sua natura un luogo pericoloso per tempi e ritmi di lavoro e per gli spazi in cui si è costretti a operare, con ogni condizione di tempo. Proprio per questo la specializzazione e la professionalità devono essere elevatissime.

«Nella seduta del Comitato igiene e sicurezza del Porto di Genova a cui hanno partecipato i rappresentanti di authority, Asl, Capitaneria di Porto, Confindustria, Compagnia Unica e sindacati per discutere le linee di iniziativa ed attività sulle condizioni meteorologiche critiche, vento, pioggia, mare, alte temperature, abbiamo dovuto registrare l'intervento di totale chiusura dei rappresentanti di Confindustria Genova teso a non voler affrontare minimamente la discussione in oggetto, ma anzi trincerarsi sulle responsabilità già definite dalla normativa vigente - si legge nella lettera firmata da Marco Pietrasanta e Enrico Ascheri per la Filt, Davide Traverso e Stefano Grasso per la Fit, Duilio Falvo e Gianluca Bugatto per la Uilt - Ricordiamo che in passato nello stesso Comitato igiene e sicurezza Confindustria aveva condiviso la necessità di un'ordinanza specifica di **autorità portuale** sulle condizioni meteo avverse».

L'atteggiamento, denunciano però i rappresentanti dei lavoratori, sarebbe cambiato, al punto da pregiudicare il prosieguo dell'incontro.

«Prendiamo atto che Confindustria Genova ha cambiato completamente la sua posizione iniziale che l'ha portata a disertare, diversamente da Confindustria Savona, ai due incontri precedenti convocati dalle istituzioni - continua la lettera - Abbiamo motivo di credere che questo sia il risultato di profonde divisioni sul tema della sicurezza e non solo all'interno dei terminalisti genovesi che li rende incapaci di trovare una sintesi. Tutto questo aggiunge alle oggettive responsabilità che le aziende hanno per legge anche la responsabilità politica di non voler affrontare i temi di questa rilevanza».

L'obiettivo resta comunque quello di riportare tutti gli attori al tavolo della trattativa su un tema quanto mai delicato e che non può certo essere divisivo.

«Come organizzazioni sindacali pensiamo ci sia la necessità di regole mirate e omogenee all'interno del Porto per evitare che la sicurezza si trasformi in un elemento di concorrenza tra operatori portuali con ricadute drammatiche sui lavoratori - chiude la lettera - Riteniamo doveroso portare avanti il lavoro svolto fin qui insieme agli organismi istituzionali e ci riteniamo pronti a mettere in campo gli strumenti necessari per tutelare la salute e la sicurezza di tutti i lavoratori con la proclamazione dello sciopero in caso di allerta rossa».

- (mas.m.)

) © RIPRODUZIONE RISERVATA



The Medi Telegraph

Genova, Voltri

Sicurezza e maltempo, niente accordo: sindacati pronti allo sciopero

GIORGIO CAROZZI

Genova - Niente accordo sulla sicurezza in banchina nel porto di Genova, sulle attività da portare avanti in caso di condizioni meteo avverse: vento, pioggia, mare e alte temperature. E i sindacati sono pronti a proclamare lo sciopero «in caso di allerta meteo rossa». La riunione del Comitato igiene e sicurezza del porto di Genova, con **Autorità di sistema portuale** del Mar ligure occidentale, Asl, Capitaneria di porto, Confindustria, Culmv e sindacati si è chiusa senza un' intesa fra le parti. «Totale chiusura dei rappresentanti di Confindustria Genova» scrivono in una lettera ai partecipanti Marco Pietrasanta ed Enrico Ascheri della Filt-Cgil, Davide Traverso e Stefano Grasso della Fit-Cisl e Duilio Falvo e Gianluca Bugatto della Uiltrasporti. Un atteggiamento di chiusura teso a non voler affrontare minimamente la discussione in oggetto", mentre in passato Confindustria, proprio nel Comitato igiene e sicurezza, ricordano, aveva condiviso la necessità di un' ordinanza specifica dell' **Autorità portuale** sull' operatività in condizioni meteo avverse. Un cambio di rotta dovuto a «profonde divisioni sul tema della sicurezza e non solo all' interno dei terminalisti genovesi che li rende incapaci di trovare una sintesi». Per Filt, Fit e Uiltrasporti sono invece necessarie «regole mirate e omogenee all' interno del porto per evitare che la sicurezza si trasformi in un elemento di concorrenza tra operatori portuali con ricadute drammatiche sui lavoratori».



E45 riaperta, ma solo alle auto «Porto, a rischio 1500 container»

Il vicesindaco Fusignani: «Lo stop ai tir pesa sulla nostra economia»

LA PARZIALE riapertura della E45 ai soli mezzi leggeri, dopo i problemi riscontrati al viadotto Puleto, nell'aretino, non soddisfa per nulla gli ambienti istituzionali e economici ravennati. Per il vice sindaco Eugenio Fusignani «a preoccupare sono i tempi previsti per la E45 che avranno ripercussioni sul nostro scalo portuale.

Per fare un esempio, in un anno potrebbero determinare una perdita di 1500 container equivalenti a 40mila tonnellate di merce pregiata che verrà dirottata su altri scali. Senza contare le perdite sulle rinfuse. Una situazione che non riusciremo a sopportare anche per le ripercussioni su tutto l'indotto costruito da autotrasporti, spedizionieri, magazzini depositi e tutto il sistema di che ruota intorno all'attività portuale». Ravenna è fortemente isolata per via della viabilità modificata a causa della chiusura parziale della E45 e «per i mezzi pesanti resta in essere la viabilità alternativa delle autostrade A1 'Autostrada del sole' (Roma-Firenze-Bologna) e A14 'Adriatica' (Ancona-Cesena), il che non agevola certo le tratte».

Per il Comune di Ravenna quindi si tratta «solo una parziale soddisfazione per il perdurare di un disagio che rischia di creare danni rilevanti al sistema economico romagnolo e ravennate in particolare». È importante che «il vicepresidente del consiglio Di Maio riceva il tavolo istituzionale, economico, e il mondo del lavoro che si è ritrovato tutto unito a difesa del sistema romagnolo affinché vengano pensate adeguate misure di sostegno ad imprese e lavoratori».

Dal fronte economico Confartigianato della provincia di Ravenna ha deciso di aderire alla manifestazione pubblica sull'emergenza E45 fissata per sabato alle 11.30 nell'area di servizio Canili a Verghereto. «La Confartigianato ravennate - spiega Tiziano Samorè, segretario provinciale dell'associazione - vuole rimarcare in questo modo le grandi difficoltà che la chiusura della E45 sta portando anche a molte imprese del ravennate, in primis le aziende di autotrasporto, e ritiene non più rinviabile una decisa accelerazione nell'affrontare questa emergenza». Alcuni comparti produttivi, sia dei territori direttamente interessati, sia quelli limitrofi come la provincia di Ravenna, stanno subendo «gravi diseconomie dovute a questa interruzione. La parziale riapertura non risolve i gravi problemi logistici del trasporto delle merci che ha come causa diretta la perdita di traffici e di lavoro ed il peggioramento della qualità di vita di molti addetti nell'autotrasporto».



Nel quarto trimestre del 2018 il traffico delle merci nel porto di Ravenna è cresciuto del +0,6%

Il traffico delle merci movimentato dal porto di Ravenna nell'ultimo trimestre dello scorso anno ha registrato una lieve crescita del +0,6% sul corrispondente periodo del 2017 che è lo stesso dato di incremento percentuale segnato dallo scalo portuale nell'intero 2018, con i primi tre trimestri contrassegnati da rialzi rispettivamente del +1,2%, +0,5% e +0,3%. Nel quarto trimestre del 2018 il totale è stato di 6,52 milioni di tonnellate rispetto a 6,91 milioni di tonnellate nel periodo ottobre-dicembre dell'anno precedente, di cui 5,94 milioni di tonnellate in importazione (-1,2%) e 1,012 milioni di tonnellate in esportazione (+12,6%). Dopo tre trimestri di traffico pressoché stabile, negli ultimi tre mesi del 2018 il volume complessivo delle merci varie movimentato ha segnato un aumento del +9,0% attestandosi a 2,70 milioni di tonnellate, di cui 614mila tonnellate di merci in container (+4,2%) 424mila tonnellate di rotabili (+2,1%) e 1,66 milioni di tonnellate di altre merci varie (+12,9%). In calo, invece, le rinfuse: nel segmento dei carichi liquidi sono state movimentate 1,12 milioni di tonnellate (-3,7%), con 493mila tonnellate di prodotti petroliferi raffinati (+4,0%), 174mila tonnellate di prodotti chimici (-16,0%), 110mila tonnellate di prodotti petroliferi gassosi, liquefatti o compressi e gas naturale (-36,6%), 36mila tonnellate di petrolio grezzo (-14,6%) e 302mila tonnellate di altre rinfuse liquide (+15,8%); le rinfuse solide sono ammontate a 3,13 milioni di tonnellate (-4,2%), di cui 1,42 milioni di tonnellate di minerali, cementi e calci (+4,7%), 588mila tonnellate di derrate alimentari, mangimi e oleaginosi (+14,7%), 564mila tonnellate di cereali (-32,6%), 105mila tonnellate di carboni fossili e ligniti (+39,5%), 21mila tonnellate di prodotti metallurgici (+183,7%) e 434mila tonnellate di altre rinfuse secche (-9,4%). Nell'ultimo trimestre dello scorso anno il traffico dei crocieristi è calato del -75,4% a 2.273 passeggeri per la quasi totalità in transito. Nell'intero anno 2018 il porto ravennate ha movimentato un totale di 26,68 milioni di tonnellate di merci (+0,6% sul 2017), di cui 22,82 milioni di tonnellate in importazione (+0,8%) e 3,86 milioni di tonnellate in esportazione (-0,2%). Globalmente le merci varie hanno registrato una crescita del +2,0% essendosi attestate a 10,76 milioni di tonnellate, di cui 2,38 milioni di tonnellate di merci containerizzate (-3,0%) totalizzate con una movimentazione di container pari a 216.320 teu (-3,2%), 1,66 milioni di tonnellate di rotabili (-5,4%) e 6,71 milioni di tonnellate di altre merci varie (+5,9%). Le rinfuse liquide sono aumentate del +1,7% a 4,62 milioni di tonnellate, di cui 1,89 milioni di tonnellate di prodotti petroliferi raffinati (+5,8%), 823mila tonnellate di prodotti chimici (-4,7%), 548mila tonnellate di prodotti petroliferi gassosi, liquefatti o compressi e gas naturale (-11,3%), 172mila tonnellate di petrolio grezzo (-14,4%) e 1,19 milioni di tonnellate di altre rinfuse liquide (+10,4%). Nel comparto delle rinfuse solide sono state movimentate complessivamente 11,30 milioni di tonnellate di carichi (-1,0%), tra cui 5,26 milioni di tonnellate di minerali, cementi e calci (-4,0%), 2,08 milioni di tonnellate di cereali (+10,1%), 2,08 milioni di tonnellate di derrate alimentari, mangimi e oleaginosi (-5,8%), 278mila tonnellate di carboni fossili e ligniti (+6,2%), 87mila tonnellate di prodotti metallurgici (+37,1%), 10mila tonnellate di prodotti chimici e 1,50 milioni di tonnellate di altre rinfuse solide (-0,4%). Nel 2018 i passeggeri delle crociere sono stati 18mila (-64,0%), di cui 17mila in transito (-64,7%).



Il quotidiano on-line più aggiornato e gli servizi del trasporto

14 febbraio 2019

Nel quarto trimestre del 2018 il traffico delle merci nel porto di Ravenna è cresciuto del +0,6%

Analogo l'incremento nell'intero anno

Il traffico delle merci movimentato dal porto di Ravenna nell'ultimo trimestre dello scorso anno ha registrato una lieve crescita del +0,6% sul corrispondente periodo del 2017 che è lo stesso dato di incremento percentuale segnato dallo scalo portuale nell'intero 2018, con i primi tre trimestri contrassegnati da rialzi rispettivamente del +1,2%, +0,5% e +0,3%.

Nel quarto trimestre del 2018 il totale è stato di 6,52 milioni di tonnellate rispetto a 6,91 milioni di tonnellate nel periodo ottobre-dicembre dell'anno precedente, di cui 5,94 milioni di tonnellate in importazione (-1,2%) e 1,012 milioni di tonnellate in esportazione (+12,6%). Dopo tre trimestri di traffico pressoché stabile, negli ultimi tre mesi del 2018 il volume complessivo delle merci varie movimentato ha segnato un aumento del +9,0% attestandosi a 2,70 milioni di tonnellate, di cui 614mila tonnellate di merci in container (+4,2%) 424mila tonnellate di rotabili (+2,1%) e 1,66 milioni di tonnellate di altre merci varie (+12,9%). In calo, invece, le rinfuse: nel segmento dei carichi liquidi sono state movimentate 1,12 milioni di tonnellate (-3,7%), con 493mila tonnellate di prodotti petroliferi raffinati (+4,0%), 174mila tonnellate di prodotti chimici (-16,0%), 110mila tonnellate di prodotti petroliferi gassosi, liquefatti o compressi e gas naturale (-36,6%), 36mila tonnellate di petrolio grezzo (-14,6%) e 302mila tonnellate di altre rinfuse liquide (+15,8%); le rinfuse solide sono ammontate a 3,13 milioni di tonnellate (-4,2%), di cui 1,42 milioni di tonnellate di minerali, cementi e calci (+4,7%), 588mila tonnellate di derrate alimentari, mangimi e oleaginosi (+14,7%), 564mila tonnellate di cereali (-32,6%), 105mila tonnellate di carboni fossili e ligniti (+39,5%), 21mila tonnellate di prodotti metallurgici (+183,7%) e 434mila tonnellate di altre rinfuse secche (-9,4%).

Nell'ultimo trimestre dello scorso anno il traffico dei crocieristi è calato del -75,4% a 2.273 passeggeri per la quasi totalità in transito.

Nell'intero anno 2018 il porto ravennate ha movimentato un totale di 26,68 milioni di tonnellate di merci (+0,6% sul 2017), di cui 22,82 milioni di tonnellate in importazione (+0,8%) e 3,86 milioni di tonnellate in esportazione (-0,2%). Globalmente le merci varie hanno registrato una crescita del +2,0% essendosi attestate a 10,76 milioni di tonnellate, di cui 2,38 milioni di tonnellate di merci containerizzate (-3,0%) totalizzate con una movimentazione di container pari a 216.320 teu (-3,2%), 1,66 milioni di tonnellate di rotabili (-5,4%) e 6,71 milioni di tonnellate di altre merci varie (+5,9%). Le rinfuse liquide sono aumentate del +1,7% a 4,62 milioni di tonnellate, di cui 1,89 milioni di tonnellate di prodotti petroliferi raffinati (+5,8%), 823mila tonnellate di prodotti chimici (-4,7%), 548mila tonnellate di prodotti petroliferi gassosi, liquefatti o compressi e gas naturale (-11,3%), 172mila tonnellate di petrolio grezzo (-14,4%) e 1,19 milioni di tonnellate di altre rinfuse liquide (+10,4%). Nel comparto delle rinfuse solide sono state movimentate complessivamente 11,30 milioni di tonnellate di carichi (-1,0%), tra cui 5,26 milioni di tonnellate di minerali, cementi e calci (-4,0%), 2,08 milioni di tonnellate di cereali (+10,1%), 2,08 milioni di tonnellate di derrate alimentari, mangimi e oleaginosi (-5,8%), 278mila tonnellate di carboni fossili e ligniti (+6,2%), 87mila tonnellate di prodotti metallurgici (+37,1%), 10mila tonnellate di prodotti chimici e 1,50 milioni di tonnellate di altre rinfuse solide (-0,4%).

Nel 2018 i passeggeri delle crociere sono stati 18mila (-64,0%), di cui 17mila in transito (-64,7%).

Il porto sospeso fra procura e Tar

Lunedì è attesa la sentenza sulla indagine relativa alle concessioni

ADESSO le date più "delicate" per l'**Autorità portuale** di Stefano Corsini sono diventate tre: se dobbiamo credere alle indiscrezioni, entro l'inizio della prossima settimana potrebbe arrivare la sentenza della Procura della Repubblica sull'indagine relativa alle concessioni; poi c'è il 19 il dibattito al Tar sul ricorso dei terminalisti di Sintermar & Tdt contro il mancato rinnovo delle concessioni in Darsena Toscana indispensabili per i ro/ro e ro/pax di Grimaldi; infine il 29 marzo c'è la scadenza delle eventuali (ma quasi certe) richieste di concessione degli accosti 14 alla radice della stessa Darsena.

Quelle chiamate dall'Avviso pubblicato sul sito internet dell'AdSP e su quelli dei Comuni di Livorno e Piombino, più sulla Gazzetta della Regione Toscana. Trattandosi di un'area strategica, in attesa della sempre meno certa realizzazione della Darsena Europa, è difficile credere che non ci saranno proposte alternative, da comparare - secondo legge, come ha scritto l'AdSP nel suo 'Avviso' - con quella presentata dai terminalisti livornesi.

Il panorama che si apre potrebbe dunque condurre a nuovi scontri: che potrebbero anche essere condotti alla normale dialettica della concorrenza commerciale, se non ci fosse alla base l'ombra - e che ombra! - dello scontro in atto tra i due grandi terminalisti italiani dei traghetti merci: i gruppi Grimaldi e Onorato. Se gli accosti della richiesta di Sintermar & C. venissero concessi allo storico terminalista livornese si confermerebbe l'impegno del gruppo Grimaldi anche per i ro/pax, con la relativa autorizzazione (implicita ma significativa) a svolgervi anche traffici passeggeri (ro/pax).

Se nella probabile comparazione dovesse prevalere un'altra cordata, per Grimaldi si aprirebbe l'ennesimo problema, dopo che il gruppo ha pesantemente investito da anni su Livorno. Tutte le ipotesi, a questo punto, sono aperte. L'autorizzazione a svolgere i traffici ro/pax sugli accosti 14 della radice della Darsena Toscana potrebbe però ufficializzare l'esistenza di due "aree" passeggeri: quella della Porto 2000 e quella appunto alla radice della Darsena Toscana. Contro questa ipotesi combatte da mesi in gruppo che ha vinto la gara per la Porto 2000, invocando l'esclusiva per loro del settore passeggeri. E' noto che il chiarimento di questo interrogativo - se cioè lapOrto 2000 avrà o meno l'esclusiva dei traffici passeggeri - è atteso per sbloccare definitivamente l'assegnazione della Porto 2000, in stand-by da circa un anno. Nel frattempo i secondi classificati alla gara, la Creures de Barcelona - che non sono certo una piccola realtà - stanno insistendo perché la vittoria della gara passi a loro. L'intreccio di ipotesi è dunque complesso e sempre più con svariate opzioni. Partendo da quanto deciderà in primis la Procura. Antonio Fulvi.



Avvisatore marittimo

Piombino, Isola d' Elba

Forti sconti sui traghetti per i clienti delle strutture associate

Moby, Toremar e albergatori si alleano per il rilancio turistico dell'isola d'Elba

Marco Di Giovanni

Accordo storico per il rilancio turistico dell'Isola d'Elba e per un utilizzo intensivo delle strutture turistiche dell'isola anche nella bassa stagione: Moby, Toremar e l'Associazione albergatori dell'isola d'Elba hanno firmato un'intesa dai contenuti quasi rivoluzionari per il mercato; intesa che ha come elemento centrale un ulteriore e corposo sconto, nettamente superiore rispetto a quelli già applicati, sui biglietti nave per tutti i clienti degli alberghi aderenti all'Associazione. L'accordo - che è stato possibile anche grazie al forte supporto del partner storico Prenotazioni 24 della famiglia Cioni, che ha collaborato a tutti gli aspetti tecnici - ha validità biennale, copre tutto il 2019 ed il 2020 e segna una svolta nella concezione del turismo all'Elba: si tratta in questo senso di una vera e propria alleanza globale che impegna tutti i maggiori soggetti alleati nella più grande operazione di promozione e di destagionalizzazione mai attuata sull'isola con l'obiettivo di promuovere, favorire e agevolare l'incoming dei turisti sull'isola nel corso di tutto l'anno. Per la prima volta sono coinvolti tutti i porti dell'Isola, e l'intesa riguarda tutti i periodi dell'anno e tutte le fasce orarie, incluso il picco di alta stagione caratterizzato da un centinaio di partenze al giorno da e per l'Elba al giorno, svolte con le navi Moby e Toremar. Il valore dell'accordo che è stato siglato oggi ha una portata storica per le nostre compagnie - spiega Matteo Savelli, amministratore delegato di Toremar - ma anche e soprattutto per l'Isola d'Elba, che supera la logica delle contrapposizioni e rema in modo coeso per attuare una reale e concreta campagna per la destagionalizzazione. Con le forze congiunte ci siamo impegnati entrambi per lo sviluppo turistico dell'Isola e ciò, nel rappresentare una vera e propria sfida, ci riempie anche d'orgoglio. Quest'intesa - conclude Savelli - si colora di due significati strategici senza precedenti: da un lato, per l'Isola d'Elba si tratta davvero di un'ultima chiamata, un'opportunità storica per gli operatori e per l'Isola che siamo convinti forniranno una risposta positiva in linea con le sfide che il mercato turistico internazionale sta proponendo; dall'altro, integra, in modo sempre più strutturato, Moby e Toremar nei progetti e anche nei sogni e nelle aspettative di sviluppo e di crescita dell'Isola e della sua comunità di operatori e cittadini. Moby, Tirrenia-CIN e Toremar sono compagnie del gruppo Onorato Armatori. Con le tre compagnie collega Sardegna, Sicilia, Corsica, Francia, Malta, Arcipelago Toscano e le isole Tremiti con 47 navi, con circa 41.000 partenze per 33 porti, programmate per il 2019.



Il Tirreno (ed. Piombino-Elba)

Piombino, Isola d' Elba

bonifiche industriali i tempi

Messa in sicurezza della falda progetto all' esame in Regione

Superate di dieci volte nella zona industriale le concentrazioni di contaminazioni per alcuni inquinanti Serviranno 18 mesi di cantiere per le opere

Manolo Morandini PIOMBINO. C' è un passo in avanti sul fronte delle bonifiche del Sin di piombino. È all' esame degli uffici della Regione Toscana il progetto di messa in sicurezza della falda nelle aree di proprietà e in concessione demaniale di Aferpi Spa. L' avviso di deposito della documentazione è dell' 1 febbraio e da questa data decorrono i 45 giorni per inviare osservazioni e memorie scritte in merito al procedimento di verifica di assoggettabilità alla valutazione di impatto ambientale (Via).

La procedura deve concludersi entro 90 giorni, salvo la richiesta di integrazioni a Invitalia, l' Agenzia nazionale per l' attrazione degli investimenti e lo sviluppo d' impresa Spa, a cui fa capo l' intervento di bonifica, che è finanziato con 50 milioni di euro dal Ministero dell' Ambiente.

Di questi ne serviranno 21 milioni per mettere in sicurezza la falda.

Il progetto interessa le falde che scorrono sotto gli oltre 600 ettari dell' area industriale. La principale causa di contaminazione è dovuta al percolamento delle acque piovane in zone di lavorazione che non sono mai state adeguatamente regimate e pavimentate. Il fenomeno è particolarmente evidente per la falda sospesa, quella che si è formata sotto lo strato di riporto dei terreni. E che in base alle conoscenze disponibili viene ritenuta non in comunicazione con la falda sottostante, quella profonda, ad eccezione delle zone isolotto di Ischia e del padule.

La caratterizzazione delle acque sotterranee nelle aree di stabilimento siderurgico è stata condotta a partire dal 2006 in diversi periodi. Complessivamente sono stati indagati 259 piezometri all' interno del sito. Risultato: la contaminazione delle acque di falda è risultata distribuita, in particolare per quella profonda. Si parla di valori che in alcuni casi sono superiori a dieci volte le concentrazioni soglia di contaminazione per alcuni metalli e idrocarburi. Acqua che finisce in mare, portando con sé gli inquinanti che trova sulla sua strada.

L' intervento messo a punto dalla rete temporanea di imprese di cui è capofila Acquatecno Srl consiste nell' intercettazione delle acque inquinate con un sistema di pozzi e di drenaggio da cui emungere le acque per inviarle a trattamento in un apposito impianto da realizzare in un' area demaniale in adiacenza alle aree Fintecna (Ponte d' oro) con posizione baricentrica rispetto all' intero del Sin. Localizzazione che ha tenuto conto delle indicazioni del Comune di Piombino e dell' **Autorità portuale**. Si prevede anche la costruzione di una sorta di barriera isolante lungo il fosso Cornia vecchio.



Porto di Ancona: partiti lavori rotatoria biglietteria

maurizio de cesare

14 febbraio 2019 - 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 25 mila 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 ed approfondita, oltre che una chiara prima risposta alle esigenze espresse dalle categorie produttive. Oggi si è riunito il tavolo tecnico per il progetto complessivo della riqualificazione di via Mattei, 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. 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 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 che negli ultimi anni hanno evidenziato un ritmo di crescita impressionante e si sono imposte come leader mondiali nei loro segmenti di mercato. Queste aziende hanno l'esigenza di avere spazi per i loro stabilimenti, aree di parcheggio, una viabilità per i trasporti eccezionali legata alla movimentazione degli scafi, decoro per l'accoglienza dei loro clienti. Le attività di logistica, i cui uffici sono ubicati in loco, esprimono l'esigenza di soste veloci per i mezzi pesanti che ritirano la documentazione necessaria per le operazioni portuali. Infine, ma non da ultimo, la necessità di accompagnare alla sicurezza, il decoro complessivo e l'accessibilità al porto turistico di Marina Dorica, punto di eccellenza della città e approdo turistico tra i principali in Adriatico.



Il Messaggero (ed. Civitavecchia)

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Marina yachting il piano vincente si conoscerà tra 2 settimane

SVILUPPO Bisognerà attendere ancora un paio di settimane per sapere cosa verrà realizzato nel porto storico nell'ambito del progetto per la realizzazione del Marina yachting. Fumata grigia anche ieri per la conferenza dei servizi convocata al Pincio dal sindaco Antonio Cozzolino. Dopo la seduta saltata una decina di giorni fa per l'assenza di rappresentanti dell'**Autorità portuale** (ente la cui presenza è essenziale visto che poi dovrà dare le concessioni e le autorizzazioni per i lavori in ambito demaniale) stavolta gli enti preposti erano tutti presenti. Riunione valida dunque ma nessuna decisione. Il motivo? Comune, Authority, Capitaneria, Regione e gli altri enti coinvolti (tra cui Dogana e Vigili del fuoco), dopo aver compilato nei mesi scorsi una sorta di griglia di gradimento per ciascuno dei tre progetti in gara, ieri hanno discusso sul metodo da adottare per l'individuazione del progetto migliore tra quelli presentati da Porto storico, Naval service e Roma marina yachting. Una discussione che si sarebbe protratta per diverse ore, ma definita dal primo cittadino doverosa. «Vogliamo arrivare a una scelta che abbia come criterio principale il pubblico interesse ha spiegato Cozzolino con una metodologia il più possibile condivisa, unitaria e scientifica».

Il sindaco non lo dice apertamente, ma l'intenzione è quella di scegliere un progetto che sia inattaccabile e inoppugnabile per evitare il più possibile ricorsi da parte dei proponenti che non verranno scelti, che allungherebbero i tempi di realizzazione di un'opera attesa da anni per il risvolto economico e occupazionale che avrà per la città e che prevede investimenti privati di milioni di euro. «Certo è conclude il capo della giunta che la prossima conferenza dei servizi che convocherò entro al massimo due settimane, dovrà essere anche l'ultima. Su questo sono stato chiaro con tutti gli enti coinvolti, anche a costo di chiuderci in riunione per l'intera giornata. Non possiamo più procrastinare la scelta, sia per rispetto delle società che hanno presentato i progetti, sia per la città».

Cristina Gazzellini © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Napoli, Spirito incontra l' ambasciatore israeliano in Italia

L' ambasciatore israeliano in Italia, Ofer Sachs, visita il porto di Napoli accolto dal presidente dell' Autorità portuale, Pietro Spirito. L' incontro va

a rafforzare i legami commerciali tra i porti campani e Israele NAPOLI -Si rafforzano i rapporti commerciali tra i porti campani e Israele- L' ambasciatore in Italia di Israele, Ofer Sachs, accompagnato da una delegazione, hanno visitato il porto di Napoli accolti prima dal comandante della Capitaneria di porto, ammiraglio Pietro Giuseppe Vella, direttore marittimo della Campania e poi, presso la sede dell' **Autorità di Sistema portuale**, dal presidente Pietro Spirito e il segretario Francesco Messineo. L' incontro ha fatto seguito alla missione effettuata in Israele da Spirito nel giugno scorso. La riunione in Authority, a cui ha partecipato una significativa rappresentanza dei dirigenti, ha gettato le basi per una più stretta collaborazione tra il **sistema portuale** campano e il governo israeliano. Spirito e il management dell' ente hanno presentato agli ospiti i porti di Napoli, Salerno e Castellammare di Stabia, evidenziando i dati relativi ai traffici marittimi, accennando ai progetti avviati e quelli futuri, tra cui i lavori di dragaggio. Il presidente dell' ente porto ha commentato: "Si è ragionato con le **autorità** israeliane su possibili intensificazioni di rapporti, che si basano innanzitutto su una maggiore cooperazione nell' ambito della ricerca connessa all' economia marittima soprattutto dal punto di vista dello sviluppo tecnologico". Ofer Sachs ha sottolineato la sinergia tra le due realtà portuali e l' importanza della missione che va a rafforzare i legami commerciali e l' esistenza delle condizioni per servire in modo adeguato uno sviluppo dei rapporti. Al termine dell' incontro, l' Ambasciatore Ofer Sachs e i delegati sono stati accompagnati in una visita guidata nello scalo partenopeo, partita dal Terminal Conateco. Nel pomeriggio la delegazione israeliana ha concluso la missione con un tour del porto di Salerno.

Napoli, Spirito incontra l'ambasciatore israeliano in Italia

L'ambasciatore israeliano in Italia, Ofer Sachs, visita il porto di Napoli accolto dal presidente dell'Autorità portuale, Pietro Spirito. L'incontro va a rafforzare i legami commerciali tra i porti campani e Israele

NAPOLI - Si rafforzano i rapporti commerciali tra i porti campani e Israele. L'ambasciatore in Italia di Israele, Ofer Sachs, accompagnato da una delegazione, hanno visitato il porto di Napoli accolti prima dal comandante della Capitaneria di porto, ammiraglio Pietro Giuseppe Vella, direttore marittimo della Campania e poi, presso la sede dell'Autorità di Sistema portuale, dal presidente Pietro Spirito e il segretario Francesco Messineo. L'incontro ha fatto seguito alla missione effettuata in Israele da Spirito nel giugno scorso.

La riunione in Authority, a cui ha partecipato una significativa rappresentanza dei dirigenti, ha gettato le basi per una più stretta collaborazione tra il sistema portuale campano e il governo israeliano. Spirito e il management dell'ente hanno presentato agli ospiti i porti di Napoli, Salerno e Castellammare di Stabia, evidenziando i dati relativi ai traffici marittimi, accennando ai progetti avviati e quelli futuri, tra cui i lavori di dragaggio.

Toremari
AGENZIA MARITTIMA
ALDO SPADONI
Telefono - 0586 248111
Fax 0586 248200

CTN
COMMISSIONE TUNISINSE DE NAVIGATION
www.ctn.it

Video
Your browser does not currently recognize any of the video formats.

Il Mattino

Napoli

Fincantieri, aria di festa per il via alla maxi -nave

L' ECONOMIA Maria Elefante Il tasto che nello stabilimento Fincantieri di Castellammare ha attivato la macchina per il taglio della prima lamiera della sesta nave da crociera Carnival Corporation è stato schiacciato a Monfalcone dai vertici della società armatrice, Jan Swartz, presidente di Princess Cruises e di Carnival Australia, e Keith Taylor, vicepresidente esecutivo. È iniziata così, con un collegamento virtuale, la cerimonia che ha celebrato tre tappe della costruzione di altrettante navi Princess Cruises della classe «Royal», attualmente in diverse fasi di realizzazione. La più grande compagnia da crociera «premium» al mondo e brand di Carnival Corporation ieri mattina è stata protagonista di un evento che ha coinvolto contemporaneamente tre stabilimenti Fincantieri legati tra loro grazie a collegamenti video. «Noi cominciamo a lavorare», ha detto a fine collegamento l'ingegner Tobaldi, direttore dello stabilimento stabiese che ha partecipato all'evento insieme al comandante Autiero. La partecipazione del cantiere stabiese alla realizzazione di questa unità della serie «Royal» ancora senza nome consiste nella costruzione di un troncone di 7.800 tonnellate; una volta ultimato, questo verrà trasferito dal sito campano a Monfalcone, dove la nave verrà completata nel 2022. Ma il taglio della prima lamiera rappresenta di fatto il via alla costruzione di questa che insieme alle altre unità è una delle navi da crociera più grandi realizzate da Fincantieri. Si ragiona, infatti, su stazze lorde di circa 145.000 tonnellate, che tradotto in numeri significa 4.250 passeggeri da ospitare in 1.780 cabine, e 1.350 membri dell'equipaggio.

LA NAVE MILITARE Il troncone della nuova nave sarà impostato sullo scalo subito dopo il varo della nave militare Lhd, commessa che arrivò grazie allo sblocco dei fondi - 6 miliardi e mezzo - autorizzato dal governo Renzi. La nave, che attualmente occupa lo scalo in tutta la sua lunghezza, è quasi pronta per essere varata.

E quel varo, che avverrà probabilmente nella prima decade di aprile, rappresenta un appuntamento importantissimo per il futuro dell'impianto di Castellammare. La cerimonia potrebbe essere infatti l'occasione per un incontro tra l'ad di Fincantieri Giuseppe Bono, il presidente dell'**Autorità portuale** del Tirreno centrale Pietro Spirito e il sindaco di Castellammare Gaetano Cimmino.

Insieme i tre potrebbero definire il piano di investimenti che il cantiere attende da anni per essere competitivo sul mercato. E non solo. Potrebbe essere quello il giorno giusto per parlare dell'accordo con la Regione per il rinnovo della flotta del piccolo naviglio (traghetti) da costruire. Le tute blu però sperano soprattutto nell'assegnazione di nuovi carichi di lavoro. Attualmente, infatti, tre officine sono al lavoro e il cantiere è saturo: nel portafoglio ordini ci sono anche delle sezioni destinate ai cantieri di Ancona per un totale di 1.800 tonnellate. E poi non bisogna dimenticare la possibilità di collaborazione per la ricostruzione del Ponte Morandi di Genova. Ma senza una nuova commessa il lavoro di chi taglia e sagoma le lamiere potrebbe subire una battuta d'arresto. Con tutte le incognite che ne deriverebbero.

© RIPRODUZIONE RISERVATA.



Il Mattino (ed. Salerno)

Napoli

L'ambasciatore d'Israele visita il terminal Gallozzi

Visita istituzionale dell' ambasciatore di Israele in Italia, Ofer Sachs, al terminal Sct del Gruppo Gallozzi nel porto di Salerno. Al centro dello scambio di opinioni le potenzialità legate alla crescita delle dinamiche di scambi commerciali nell' area del Mediterraneo. Un' area che con il raddoppio del canale di Suez ritorna ancora più protagonista nello scenario mondiale. Insieme con l' ambasciatore sono giunti a Salerno Shlomo Brieman, amministratore delegato dei porti d' Israele e Yigal Maor, direttore generale del Dipartimento marittimo e portuale del Ministero dei Trasporti di Israele. Presente il presidente AdSP del Tirreno Centrale Pietro Spirito.

© RIPRODUZIONE RISERVATA.

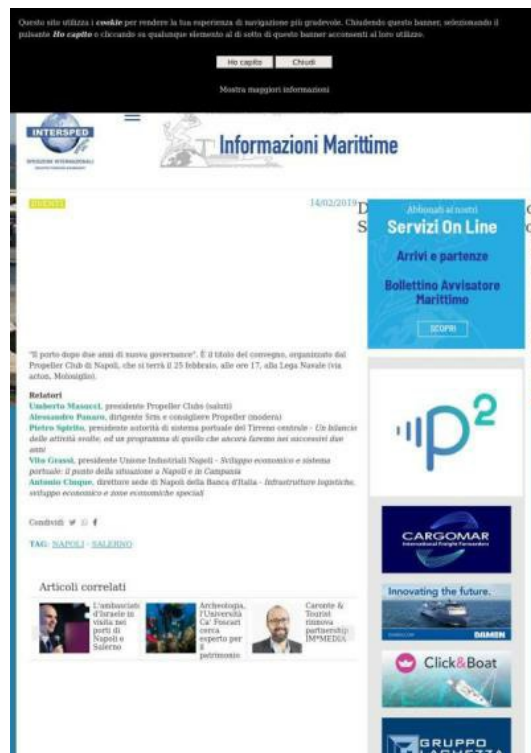


Informazioni Marittime

Napoli

Due anni di governance a Napoli e Salerno, convegno Propeller

"Il porto dopo due anni di nuova governance". È il titolo del convegno, organizzato dal Propeller Club di Napoli, che si terrà il 25 febbraio, alle ore 17, alla Lega Navale (via acton, Molosiglio). Relatori Umberto Masucci, presidente Propeller Clubs (saluti) Alessandro Panaro, dirigente Srm e consigliere Propeller (modera) Pietro Spirito, presidente autorità di sistema portuale del Tirreno centrale - Un bilancio delle attività svolte, ed un programma di quello che ancora faremo nei successivi due anni Vito Grassi, presidente Unione Industriali Napoli - Sviluppo economico e sistema portuale: il punto della situazione a Napoli e in Campania Antonio Cinque, direttore sede di Napoli della Banca d'Italia - Infrastrutture logistiche, sviluppo economico e zone economiche speciali



Pietro Spirito riceve l'ambasciatore israeliano in Italia

maurizio de cesare

14 febbraio 2019 - Si consolidano i rapporti tra l'AdSP del Mar Tirreno Centrale e Israele. Ofer Sachs, Ambasciatore d'Israele in Italia, insieme con due delegati Yigal Maor e Shlomo Brieman, sono giunti al porto di Napoli per incontrare il Presidente dell'AdSP Pietro Spirito e il Segretario Generale Francesco Messineo. Prima di confrontarsi con i vertici dell'AdSP, l'Ambasciatore è stato ricevuto alla Capitaneria di Porto di Napoli dal Contrammiraglio Pietro Giuseppe Vella, Direttore Marittimo della Campania e Comandante del Porto di Napoli. Nel corso della visita, sono stati illustrati i compiti e le funzioni del Corpo delle Capitanerie di Porto, con particolare riferimento al relativo esercizio nella realtà campana. Il confronto, che si è tenuto nella sala riunioni dell'AdSP, ha visto la partecipazione di una significativa rappresentanza del management dell'Autorità ed ha avuto lo scopo di gettare le basi per una più stretta collaborazione tra il sistema portuale campano e il governo israeliano. L'incontro fa seguito alla missione effettuata in Israele dal Presidente Spirito lo scorso giugno. Nel corso della riunione il Presidente e il management dell'ente hanno presentato agli ospiti i porti di Napoli, Salerno e Castellammare di Stabia, con le rispettive peculiarità, evidenziando la crescita degli ultimi dati dei traffici marittimi e accennando ai progetti avviati e quelli futuri, tra cui i lavori di dragaggio. Si è ragionato con le autorità israeliane su possibili intensificazioni di rapporti, che si basano innanzitutto su una maggiore cooperazione nell'ambito della ricerca connessa all'economia marittima soprattutto dal punto di vista dello sviluppo tecnologico, ha dichiarato Spirito. Sulla sinergia tra le due realtà portuali si è incentrato anche l'intervento dell'Ambasciatore Ofer Sachs che ha ribadito l'importanza della missione per rafforzare i legami commerciali e l'esistenza delle condizioni per servire in modo adeguato uno sviluppo dei rapporti.

The screenshot shows a news article on the website 'PORTO Interporto'. The article title is 'Pietro Spirito riceve l'ambasciatore israeliano in Italia'. The text of the article is partially visible, matching the main text on the page. The website header includes navigation links like 'ABOUT US', 'EVENTI', 'CONTATTI', 'LAVORA CON NOI', and 'LISTINO'. On the right side, there is a sidebar with a 'CATEGORIE E NUMERI SPECIFICI' section listing various port-related categories and their counts. Below the article, there are several logos of port and logistics companies, including 'PORTO Interporto', 'GRIMALDI GROUP', 'THIS IS US', 'Federazione Italiana Piloti dei Porti', 'SALINI', 'CARGO MAR', and 'OMLOG LIFESTYLE LOGISTICS'.

Il Nautilus

Salerno

Porto di Salerno: 2018 con -5% in traffico ro-ro

NAPOLI Il porto di Salerno chiude il 2018 con un decremento del 5% nel traffico ro-ro. È quanto emerge dalle rilevazioni fornite dall'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale: alla fine del mese di dicembre, infatti, sono state movimentate 7.730.023 unità tra automobili e mezzi pesanti contro gli 8.174.621 di unità del 2017. Nei primi due mesi dello scorso anno spiega Domenico De Rosa, amministratore delegato del gruppo Smet il nostro porto ha perso il 16.16% del suo traffico ro-ro. Il dato di chiusura, che si attesta sul -5%, testimonia dunque che è già in atto quell'inversione di tendenza che ritengo proseguirà anche nel corso del 2019. La decrescita, secondo De Rosa, è legata a molteplici motivazioni ma tutte riconducibili a una particolare contingenza geopolitica: la guerra dei dazi non ha certo favorito la libera circolazione delle merci e ha rallentato l'attività di esportazione da parte dell'industria manifatturiera. L'auspicio dell'amministratore delegato della Smet è che a livello nazionale vengano al più presto portate a termine le grandi opere infrastrutturali, vitali per i trasporti e per tutti i settori produttivi del Paese. Per il porto di Salerno, invece, De Rosa ha voluto ricordare che tutti gli operatori attendono con fiducia sia l'attivazione della Zona Economica Speciale, che darà un forte impulso all'economia reale, soprattutto in un Mezzogiorno che è strategico per lo sviluppo del Paese. Altrettanto prezioso sarà l'intervento di dragaggio che consentirà al nostro scalo di ospitare navi di dimensioni sempre maggiori, cogliendo così le opportunità di un momento storico che vede l'armamento sempre più orientato al gigantismo navale.



Porto di Salerno: 2018 con 5% traffici ro-ro

maurizio de cesare

14 febbraio 2019 Si è chiuso con segno negativo il 2018 del traffico ro-ro nel porto di Salerno. Secondo le rilevazioni fornite dall'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale, il segmento ro-ro nello scalo campano ha registrato un decremento pari al 5% rispetto ai risultati raggiunti nel 2017: alla fine del mese di dicembre erano state infatti movimentate 7.730.023 unità tra automobili e mezzi pesanti contro gli 8.174.621 di unità del 2017. Sull'argomento è intervenuto Domenico De Rosa, Amministratore Delegato del Gruppo SMET, azienda leader a livello europeo nella settore della logistica integrata, fondata a Salerno 70 anni fa. Nei primi due mesi dello scorso anno il nostro porto ha perso in realtà il 16.16% del suo traffico ro-ro. Il dato di chiusura, che si attesta sul 5%, testimonia dunque che è già in atto quell'inversione di tendenza che ritengo proseguirà anche nel corso del 2019. Molteplici e articolate sono, secondo De Rosa, le motivazioni di questa decrescita nel settore ro-ro. In ultima analisi penso che siano però tutte riconducibili a una particolare contingenza geopolitica: la guerra dei dazi non ha certo favorito la libera circolazione delle merci e ha rallentato l'attività di esportazione da parte dell'industria manifatturiera. Ed ha aggiunto: Per l'inversione di tendenza che fortunatamente è già in atto, dobbiamo ringraziare la notevole capacità di visione e reazione del mondo imprenditoriale. E ha concluso: A livello nazionale mi auguro che vengano al più presto portate a termine le grandi opere infrastrutturali, vitali per i trasporti e per tutti i settori produttivi del Paese. Per quanto riguarda infine nello specifico il porto di Salerno, De Rosa ha voluto ricordare che tutti gli operatori attendono con fiducia sia l'attivazione della Zona Economica Speciale, che darà un forte impulso all'economia reale, soprattutto in un Mezzogiorno che è strategico per lo sviluppo del Paese, sia l'intervento di dragaggio che consentirà al nostro scalo di ospitare navi di dimensioni sempre maggiori, cogliendo così le opportunità di un momento storico che vede l'armamento sempre più orientato al gigantismo navale.

Questo sito utilizza cookie di Google per migliorare i propri servizi e per analizzare il traffico. Il tuo indirizzo IP e il tuo agente utente sono considerati con Google, in modo da migliorare la nostra offerta, personalizzare i nostri annunci e migliorare la nostra navigazione. Per saperne di più sulla privacy, visita [la nostra pagina sulla privacy](#).
 Accetto tutti i cookies. [Ulteriori informazioni](#)

PORTO di Salerno: 2018 con - 5% traffici ro-ro

14 febbraio 2019 - Si è chiuso con segno negativo il 2018 del traffico ro-ro nel porto di Salerno. Secondo le rilevazioni fornite dall'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale, il segmento ro-ro nello scalo campano ha registrato un decremento pari al 5% rispetto ai risultati raggiunti nel 2017: alla fine del mese di dicembre erano state infatti movimentate 7.730.023 unità tra automobili e mezzi pesanti contro gli 8.174.621 di unità del 2017. Sull'argomento è intervenuto Domenico De Rosa, Amministratore Delegato del Gruppo SMET, azienda leader a livello europeo nella settore della logistica integrata, fondata a Salerno 70 anni fa. Nei primi due mesi dello scorso anno il nostro porto ha perso in realtà il 16.16% del suo traffico ro-ro. Il dato di chiusura, che si attesta sul 5%, testimonia dunque che è già in atto quell'inversione di tendenza che ritengo proseguirà anche nel corso del 2019.

Molteplici e articolate sono, secondo De Rosa, le motivazioni di questa decrescita nel settore ro-ro.

In ultima analisi penso che siano però tutte riconducibili a una particolare contingenza geopolitica: la guerra dei dazi non ha certo favorito la libera circolazione delle merci e ha rallentato l'attività di esportazione da parte dell'industria manifatturiera. Ed ha aggiunto: Per l'inversione di tendenza che fortunatamente è già in atto, dobbiamo ringraziare la notevole capacità di visione e reazione del mondo imprenditoriale.

E ha concluso: A livello nazionale mi auguro che vengano al più presto portate a termine le grandi opere infrastrutturali, vitali per i trasporti e per tutti i settori produttivi del Paese.

Per quanto riguarda infine nello specifico il porto di Salerno, De Rosa ha voluto ricordare che tutti gli operatori attendono con fiducia sia l'attivazione della Zona Economica Speciale, che darà un forte impulso all'economia reale, soprattutto in un Mezzogiorno che è strategico per lo sviluppo del Paese, sia l'intervento di dragaggio che consentirà al nostro scalo di ospitare navi di dimensioni sempre maggiori, cogliendo così le opportunità di un momento storico che vede l'armamento sempre più orientato al gigantismo navale.

NOVITÀ ALL' ISTITUTO ARCHIMEDE

«L' economia del mare può essere trainante»

Indirizzo di studio "Pesca commerciale e produzione ittiche"

Mare ed opportunità lavorative, soprattutto nel territorio jonico dove l' economia del mare dovrebbe essere trainante. Si discute di tutto ciò presso l' istituto professionale "Archimede" do ve dal prossimo anno parte il nuovo indirizzo in "Pesca commerciale e produzione ittiche". Ultima occasione di confronto un recente workshop al quale ha preso parte una delegazione dell' Istituto superiore "Duca degli Abruzzi" di Catania, scuola capofila della rete nazionale di settore, insieme ai rappresentanti di istituzioni e associazioni di categoria. «L' obiettivo - ha dichiarato la dirigente scolastica dell' Archimede, Patrizia Capobianco - è quello di dare vita ad una "rete locale" che possa aprire un dialogo, apportare contributi legislativi, tecnici, scientifici ed operativi per progettare una curvatura del profilo professionale aderente alle esigenze locali». Insieme ai dirigenti scolastici, Capobianco per l' Archimede e Brigida Morsel lino per l' istituto siciliano, hanno animato il dibattito Massimiliano Pignatale della Capitaneria di **Porto**; Nicola Zizzo del Dipartimento di Veterinaria dell' Università di Bari; Mario Imperatrice, responsabile pesca Unicoop; Cosimo Bisignano, presidente della cooperativa Stella Maris di Taranto; Linda Prato, ricercatrice del Cnr di Taranto; Roberto Carlucci del Dipartimento di Biologia dell' Università di Bari; Michele De Martino, consigliere comunale con delega alla pubblica istruzione; l' assessore allo Sviluppo economico della Regione Puglia, Cosimo Borraccino; il consigliere regionale Gianni Liviano componente delle commissioni Affari generali e Sviluppo Economico.

Il dibattito trova ampie convergenze sulla convinzione che questo territorio debba puntare sulla risorsa mare per ridisegnare il proprio futuro occupazionale. Ma ai giovani occorrono competenze in grado di innovare significativamente le attività e le procedure per poter essere competitivi a livello nazionale e internazionale. In quest' ottica il nuovo corso di studi presso l' Archimede, sembra soddisfare le richieste della "blue economy".

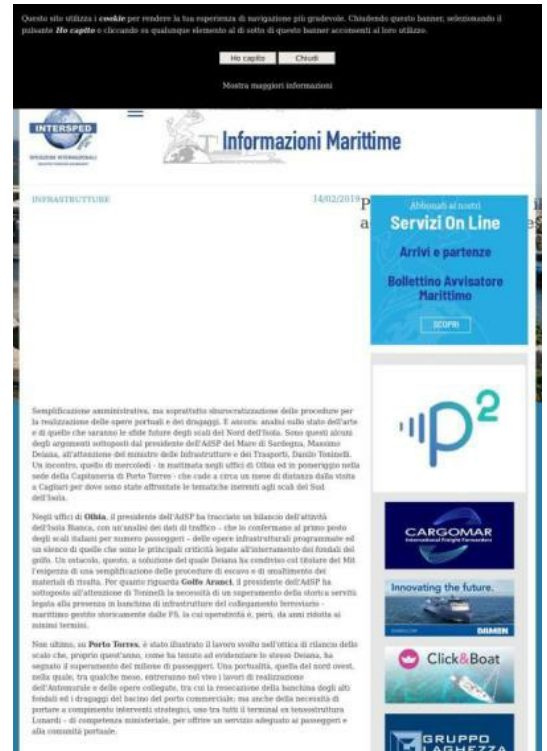
E questo perché punta alla valorizzazione di nuove figure lavorative senza trascurare gli antichi mestieri, nel pieno rispetto delle risorse naturali ed ambientali. Il nuovo percorso fornirà, infatti, competenze nei processi di governo del mezzo utilizzato per la pesca, nella logistica del pescato, nelle tecniche di acquacoltura, trasformazione e commercializzazione del prodotto ittico/molluschi, nel rispetto delle normative internazionali, comunitarie e nazionali. Per questo, assicurano gli amministratori intervenuti, non mancherà il sostegno degli enti locali e delle istituzioni che hanno competenze in merito. Per fare sistema - è stato sottolineato - ed anche per andare oltre l' occupazione di settore e guardare con interesse all' attivazione di compagnie di charter, ecoturismo, pesca sportiva, attività culturali o di ristorazione. Insomma, per costruire futuro sulla risorsa più antica e naturale. [Maria Rosaria Gigante]

Informazioni Marittime

Olbia Golfo Aranci

Porti Nord Sardegna, il ministro Toninelli ad Olbia e Porto Torres

Semplificazione amministrativa, ma soprattutto sburocratizzazione delle procedure per la realizzazione delle opere portuali e dei dragaggi. E ancora: analisi sullo stato dell'arte e di quelle che saranno le sfide future degli scali del Nord dell'Isola. Sono questi alcuni degli argomenti sottoposti dal presidente dell'AdSP del Mare di Sardegna, Massimo Deiana, all'attenzione del ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Danilo Toninelli. Un incontro, quello di mercoledì - in mattinata negli uffici di Olbia ed in pomeriggio nella sede della Capitaneria di Porto Torres - che cade a circa un mese di distanza dalla visita a Cagliari per dove sono state affrontate le tematiche inerenti agli scali del Sud dell'Isola. Negli uffici di Olbia, il presidente dell'AdSP ha tracciato un bilancio dell'attività dell'Isola Bianca, con un'analisi dei dati di traffico che lo confermano al primo posto degli scali italiani per numero passeggeri delle opere infrastrutturali programmate ed un elenco di quelle che sono le principali criticità legate all'interramento dei fondali del golfo. Un ostacolo, questo, a soluzione del quale Deiana ha condiviso col titolare del Mit l'esigenza di una semplificazione delle procedure di escavo e di smaltimento dei materiali di risulta. Per quanto riguarda Golfo Aranci, il presidente dell'AdSP ha sottoposto all'attenzione di Toninelli la necessità di un superamento della storica servitù legata alla presenza in banchina di infrastrutture del collegamento ferroviario - marittimo gestito storicamente dalle FS, la cui operatività è, però, da anni ridotta ai minimi termini. Non ultimo, su Porto Torres, è stato illustrato il lavoro svolto nell'ottica di rilancio dello scalo che, proprio quest'anno, come ha tenuto ad evidenziare lo stesso Deiana, ha segnato il superamento del milione di passeggeri. Una portualità, quella del nord ovest, nella quale, tra qualche mese, entreranno nel vivo i lavori di realizzazione dell'Antemurale e delle opere collegate, tra cui la resecazione della banchina degli alti fondali ed i dragaggi del bacino del porto commerciale; ma anche della necessità di portare a compimento interventi strategici, uno tra tutti il terminal ex tensostruttura Lunardi di competenza ministeriale, per offrire un servizio adeguato ai passeggeri e alla comunità portuale.



L'Unione Sarda

Cagliari

Lo studio. Il presidente dell' Authority Deiana: «Se necessario alzeremo le banchine»

E se via Roma finisse sott' acqua?

Secondo l' agenzia Enea fra 80 anni il livello del mare salirà di un metro

Nel 2100 la città finirà sott' acqua? No, non esattamente.

Ma fra ottant' anni il livello del mare salirà di un metro e, in mancanza di barriere sufficienti a contenerlo, si prenderà ampi spazi di terra. Lo dice l' Enea - agenzia nazionale per le nuove tecnologie, l' energia e lo sviluppo economico sostenibile - in uno studio sugli effetti che i cambiamenti climatici avranno sulla morfologia delle coste. Nella sezione dedicata ai porti, Cagliari occupa il terzo posto tra le 21 città esaminate. Sia chiaro: per gli scienziati non c' è nessuna catastrofe all' orizzonte, quello previsto non sarà uno tsunami ma un processo graduale che tuttavia dovrà essere monitorato per dare la possibilità agli enti che ne hanno competenza di costruire infrastrutture adeguate a evitare il peggio.

Gli scienziati La ricerca nazionale coordinata dall' esperto Fabrizio Antonioli, in Sardegna è stata eseguita dal professore universitario di Geomorfologia Paolo Orrù. «Nessun allarmismo, ma il confronto di numerosi modelli consente di evidenziare due fattori: da una parte c' è un movimento che spinge la Terra verso il basso e dall' altra l' innalzamento del livello del mare. La combinazione di questi elementi porterà ai risultati indicati nello studio di Enea. La zona più esposta è quella della laguna di Santa Gilla.

Quanto accaduto il 10 ottobre scorso durante il nubifragio con il crollo del ponte non è stato altro che il primo segnale del cedimento del cordone del litorale». La lettura è la stessa offerta da Antonioli che spiega: «Abbiamo eseguito l' analisi su richiesta della Confcommercio che intende procedere a una riprogettazione dei porti anche a Cagliari e, dunque, questi dati sono importanti per costruire infrastrutture idonee.

Ma io mi occupo di scienza non di ingegneria».

L' **autorità portuale** Il presidente dell' **Autorità portuale** Massimo Deiana non sembra affatto preoccupato. «Prima di tutto diciamo che se anche il livello dell' acqua salisse di un metro non sarebbe una catastrofe perché i banchinamenti vanno dai due ai tre metri, quindi ci sarebbe un ampio margine. E poi, questa previsione ci dice che se tra 80 anni avremo un metro d' acqua in più, tra 40 anni il livello salirà di 50 centimetri. A quel punto avremo tutto il tempo per organizzarci e sollevare ancora le barriere di contenimento». La teoria difensiva non convince Antonioli che aggiunge un altro dato: «All' innalzamento del Mediterraneo bisogna aggiungere l' aumento già registrato dell' altezza d' onda massima e delle maree». Gli fa eco Orrù: «L' ondometro della Saras ha indicato un aumento dei fenomeni d' onda».

Il biologo «Non è una previsione del tutto nuova, già nel 2007 i modelli scientifici avevano descritto una situazione simile», chiarisce Antonio Pusceddu professore di Ecologia. «Quando accadrà sparirà il Poetto perché il mare si congiungerà alle Saline, via Roma andrà sott' acqua e Giorgino sarà sommerso, d' altronde si vede già che la spiaggia si è ridotta».

Fuori dal coro «Cagliari sott' acqua di un metro in 80 anni. No, ad oggi non ci sono dati certi ma solo modelli. Le coste hanno una grande capacità di resilienza e di adattamento se si lascia loro lo spazio vitale naturale», Sandro Demuro è professore di Geografia fisica e Geomorfologia all' Università e sulle previsioni dei colleghi appare scettico. «I cambiamenti climatici meritano la giusta attenzione, ma quel che accadrà non è affatto scontato. A livello globale è previsto un innalzamento del mare, ma nel Mediterraneo con l' aumento delle temperature potrebbe prevalere, nel primo periodo, il fenomeno dell' evaporazione come spesso è successo nel tempo geologico. Pur non trascurando lo scenario di cambiamento climatico globale, sarebbe più utile preoccuparsi delle azioni dell' uomo che quotidianamente danneggiano le nostre coste, come la progressiva urbanizzazione e l' uso delle ruspe per rimuovere la posidonia. Di questo passo l' erosione antropica produrrà più inondazione della variazione climatica», conclude Demuro.



Rfi assicura: «Nessun disimpegno nello Stretto»

Messina Rfi rispedisce al mittente, ossia alle organizzazioni sindacali, le accuse.

Definisce «false» le notizie che vengono «diffuse in merito all' impegno di Rete ferroviaria italiana nello Stretto di Messina». Si tratta di «un fatto grave, soprattutto perché tali affermazioni - che creano confusione e ingiustificato allarmismo - provengono da chi invece dovrebbe, pur nell' ambito di una sana dialettica aziendale, sostenere l' impresa e i suoi progetti». Quindi, «non c' è alcun piano per abbandonare lo Stretto». Quanto alla nave Messina, «è stato subito risolto e dal 12 febbraio è tornata a navigare».

Rfi smentisce inoltre ogni ipotesi di riduzione di **traghetti**, il cui servizio è organizzato anche in base agli accordi contenuti nel Contratto di servizio, firmato nel 2017 fra Trenitalia e Mit, che «stabilisce e vincola per dieci anni il perimetro dei collegamenti ferroviari tra il Nord e il Sud del Paese. Poche settimane fa è entrata in esercizio una nuova nave traghetto, la Trinacria, che opera per Blufferries», e Rfi dal 1. ottobre «si è fatta carico», su richiesta del Governo, «anche dei collegamenti veloci tra Reggio e Messina. Quasi impossibile parlare di disimpegno ma capiamo che ciò possa non essere accettato da chi inspiegabilmente etichetta addirittura come un "paradosso" l' acquisto di una nuova nave». Già partita la progettazione di un' altra ancora, per un investimento di 120 mln».

Sicilia
15

Finanziaria, notte dei lunghi coltelli
Via libera alla stabilizzazione dei precari e all'Irea, stop al contratto Cas

Latte, la protesta degli allevatori
L'ar. Spizzano...
Marek...
Reggio Calabria

Rfi assicura: «Nessun disimpegno nello Stretto»
Il governo è...
Il servizio è...
Il contratto è...
Il servizio è...
Il contratto è...

Naso, demolito un altro edificio
L'opera è...
L'edificio è...
L'opera è...
L'edificio è...

Latte, la protesta degli allevatori
L'ar. Spizzano...
Marek...
Reggio Calabria

Rfi assicura: «Nessun disimpegno nello Stretto»
Il governo è...
Il servizio è...
Il contratto è...
Il servizio è...
Il contratto è...

Naso, demolito un altro edificio
L'opera è...
L'edificio è...
L'opera è...
L'edificio è...

Latte, la protesta degli allevatori
L'ar. Spizzano...
Marek...
Reggio Calabria

Rfi assicura: «Nessun disimpegno nello Stretto»
Il governo è...
Il servizio è...
Il contratto è...
Il servizio è...
Il contratto è...

Naso, demolito un altro edificio
L'opera è...
L'edificio è...
L'opera è...
L'edificio è...

Sviluppo del crocierismo La strada da perseguire

Milazzo Ormai da diversi mesi, con cadenza settimanale, nel porto di Milazzo arriva una piccola nave da crociera, appena 200 posti, ma quasi nessuno se ne accorge. È la dimostrazione che il crocierismo per essere tale deve avere una organizzazione diversa. Non solo programmando l'arrivo di navi di una certa consistenza, come avviene nel porto di Milazzo, ma anche fissando un calendario annuale. Non considerando cioè la città del Capo come una ruota di scorta. Sino ad ora la giustificazione è quella che il porto di Milazzo non dispone di banchine idonee ad ospitare comodamente navi da crociera di lunghezza superiore a 220-240 metri e poiché il mercato del crocierismo richiede navi di dimensione sempre maggiore e lo standard minimo per le principali compagnie è pari a circa 250 metri, lo stesso risulta meno "spendibile" sul mercato per accogliere le navi di maggiore dimensione.

Ecco perché diventa indispensabile portare avanti il duplice progetto dell'allargamento del molo foraneo finalizzato anche a creare un fronte di banchina più lungo e idoneo ad ospitare navi di dimensioni maggiori rispetto alla situazione attuale, ma soprattutto del sistema che consenta la sosta delle navi da crociera in rada.

L'idea lanciata da alcuni operatori del porto ma anche da amministratori comunali di far arrivare le navi da crociera in rada, anziché nel porto, operando poi lo sbarco dei passeggeri con barche-navetta, sull'esempio di quanto accade in diverse località del mondo, è stata per la verità a suo tempo recepita dall'**Autorità portuale**.

Secondo quanto emerge nello studio l'**Autorità** immagina di creare una zona d'ormeggio delle navi da crociera mediante la realizzazione di strutture a mare (briccole) costituenti basi di ormeggio dotate di bitte e strutture respingenti per l'attracco in sicurezza dei mezzi navali. Ipotesi interessante, anzi a quanto pare lo studio di fattibilità finalizzato alla creazione di un insieme di opere atte a permettere l'ormeggio di navi da crociera sul lato esterno (nord) del molo foraneo è stato completato. Perché questi rallentamenti? Arrivano navi di piccolastazza, quasi nessuna se ne accorge.



Studio Enea sull'innalzamento del mare a causa dei cambiamenti climatici: coinvolte anche zone turistiche

2100: odissea sulla Terra, anche in Sicilia Ecco i porti che rischiano di "annegare"

A Palermo, Catania, Messina e Augusta il livello dell'acqua potrebbe salire fino a 2 metri

PALERMO - I porti siciliani rischiano letteralmente di annegare a causa dei cambiamenti climatici. Lo rivela una ricerca dell'Enea che ha studiato le proiezioni dei livelli di innalzamento del mare e le ha espone nel corso di un convegno dedicato al Mediterraneo e all'economia del mare, in collaborazione con Confcommercio, che si è tenuto mercoledì scorso.

La stima realizzata dall'Agenzia nazionale prevede il raggiungimento di circa un metro al 2100, con punte registrate a Venezia (+1,064 metri), a Napoli (+1,040 metri), a Cagliari (+1,033 metri), e anche a Palermo (+1,028 metri). Per l'Enea "entro la fine del secolo l'innalzamento del mare lungo le coste italiane è stimato tra 0,94 e 1,035 metri", prendendo in considerazione un modello cautelativo, e "tra 1,31 metri e 1,45 metri", se guendo una base meno prudentiale.

L'analisi coinvolge 21 infrastrutture portuali nazionali e calcola anche l'effetto chiamato 'storm surge', cioè, spiegano dall'Enea, la coesistenza di bassa pressione, onde e vento che in particolari condizioni può addirittura determinare un aumento del livello del mare rispetto al litorale di circa 1 metro.

Il livello di riferimento al 2100 è stimato di un metro ad Ancona, ma può raggiungere anche i due metri in seguito alla presenza di quegli elementi che rientrano nell'effetto 'storm surge'. Diversi i siciliani coinvolti in questa rischiosa prospettiva: Augusta, ad esempio, assieme a Palermo risulta tra quelli più coinvolti con un innalzamento di base stimato in 1,028, ma che evidentemente può spingersi fino a 2,028, mentre Catania e Messina, pur trovandosi al di sotto della media nazionale di innalzamento prevista, rispettivamente a 0,952 e 0,956, possono comunque spingersi a quasi due metri con la "spinta" dello 'storm surge'. Gli altri porti coinvolti sono Bari 1,025 (fino a 2,025), Brindisi 1,028 (2,028), Cagliari 1,033 (2,033), Civitavecchia 1,015 (2,015), Genova 0,922 (1,922), Gioia Tauro 0,956 (1,956), La Spezia 0,994 (1,994), Livorno 1,008 (2,008), Massa 0,999 (1,999), Napoli 1,040 (2,040), Olbia 1,025 (2,025), Salerno 1,020 (2,020), Savona 0,922 (1,922), Taranto 1,024 (2,024), Trieste 0,980 (1,980), Venezia 1,064 (2,064).

Le responsabilità sono ben definite e gli esperti dell'Enea le hanno messe in evidenza: "il livello del mar Mediterraneo si sta innalzando velocemente a causa del riscaldamento globale. Entro il 2100 migliaia di chilometri quadrati", oltre 5.600 km quadrati e più di 385 km di costa, "di aree costiere italiane rischiano di essere sommerse dal mare, in assenza di interventi di mitigazione e adattamento".

Iniziative da attuare in tempi rapidi per evitare che accada il peggio.

Secondo l'Enea, il "fenomeno dell'innalzamento del mare riguarda praticamente tutte le regioni italiane bagnate dal mare, per un totale di 40 aree costiere".

Il processo, infatti, coinvolge non soltanto i porti, ma anche importanti zone turistiche dell'Isola che potrebbero finire letteralmente sepolte dal mare. L'Enea, in particolare, ha segnalato per la Sicilia i siti di Granelli (Siracusa), Noto (Siracusa), Pantano Logarini (Ragusa) e le aree di Trapani e Marsala.

Un litro di olio genera fino a 4 kg di fanghi di depurazione che dovranno poi essere gestiti come rifiuto, può giungere alle falde e rendere l'acqua non potabile e crea inquinamento delle acque superficiali, cioè laghi, fiumi e mare con danni all'ecosistema, alla flora e alla fauna. Se disperso in acqua forma un "velo" che impedisce ai raggi solari di penetrare, causando ingenti danni all'ambiente.

Avvisatore marittimo

Palermo, Termini Imerese

Protocollo d'intesa tra AdsP e Fincantieri per il rilancio nel bacino del Mediterraneo

Alleanza per la cantieristica navale

Un protocollo d'intesa per il rilancio del polo della cantieristica navale nel porto di Palermo, con l'obiettivo condiviso di permettere al sito siciliano di affermarsi come uno dei più importanti del Mediterraneo. Lo hanno siglato l'Autorità di sistema portuale del Mare di Sicilia Occidentale e Fincantieri. L'accordo, destinato a rivoluzionare l'assetto anche infrastrutturale oltre che operativo dell'intero bacino portuale di Palermo, prevede la concentrazione di tutta l'attività cantieristica industriale attraverso la realizzazione di diverse opere infrastrutturali, fra cui spicca il completamento del bacino di carenaggio da 150.000 tonnellate di portata lorda e la realizzazione di una banchina di 300 metri di lunghezza nell'area nord del porto (Acquasanta). L'AdSP e Fincantieri si adopereranno per trasformare questa intesa in accordo di programma quadro da sottoscrivere alla presidenza del Consiglio dei ministri. Il nostro obiettivo afferma Pasqualino Monti, presidente dell'Autorità di Sistema portuale del Mare di Sicilia occidentale è quello di ridare a Palermo un ruolo di primo piano nel mercato cantieristico mondiale, creando un polo in grado di generare occupazione di qualità e di dare ai giovani della Sicilia una prospettiva per il futuro di cui essere consci e orgogliosi. Auspicio che con questa intesa e con il successivo accordo di programma si possa finalmente pervenire alla soluzione dei problemi infrastrutturali del cantiere di Palermo, assicurando quindi il suo sviluppo, che in questo momento sarebbe oltremodo facilitato dal notevole carico di lavoro dell'azienda ha dichiarato Giuseppe Bono, amministratore delegato di Fincantieri. Questo protocollo spiegano Antonio Nobile segretario provinciale Fim Cisl Palermo Trapani e Nino Clemente responsabile della cantieristica navale della Fim entro il mese di marzo, ed è questo l'impegno assunto da Fincantieri al tavolo, sarà trasformato in un accordo di programma per la realizzazione del bacino di carenaggio da 150 mila tonnellate e che dovrà essere sottoposto alla firma della presidenza del Consiglio di ministri. Non ci sarà quindi nessun depauperamento del cantiere navale di Palermo ma un'estensione degli spazi produttivi verso Nord. E' chiaro continuano che abbiamo chiesto tempi certi per la costruzione dell'opera che darebbe a Fincantieri Palermo un ruolo importante nel mercato internazionale facendogli recuperare la mission di costruttore di navi oltre che quella legata alla riparazione. Intanto, per i prossimi tre anni sono stati confermati investimenti e carichi con le commesse già acquisite che daranno lavoro e tutti gli operai del cantiere e dell'indotto, con un milione e 300 mila ore per quest'anno, un milione e 200 per il prossimo e un milione per il 2021. Valutiamo positivamente gli impegni assunti oggi dall'azienda conclude Leonardo La Piana segretario Cisl Palermo Trapani, ovviamente i tempi sono fondamentali, dato che da anni si parla del progetto di realizzazione del bacino da 150 mila tonnellate, finito ostaggio di vari intoppi e ritardi burocratici, e che potrebbe rilanciare lo sviluppo di Fincantieri Palermo. Insieme alla Federazione dei metalmeccanici della Cisl presseremo le istituzioni affinché l'accordo di programma venga firmato presto, affinché si accelerino i tempi per la gara e l'avvio dei lavori, tutto per valorizzare le grandi professionalità del cantiere aprendolo a nuovi mercati.



Avvisatore marittimo

Focus

Appello della Federazione del Mare alla classe politica

Il settore marittimo sia tra i temi della prossima campagna elettorale

Michele D'Amico

Il settore marittimo deve essere incluso tra i temi importanti della prossima campagna elettorale in vista del rinnovo del Parlamento europeo. E' la richiesta avanzata dalla Federazione del Mare presieduta da Mario Mattioli. Nella riunione a Roma del consiglio della Federazione è emersa in particolare l'esigenza di richiamare con forza all'attenzione delle forze politiche italiane la necessità di dare al cluster marittimo, nei programmi e nei dibattiti della campagna elettorale, uno spazio adeguato alla sua importanza economica e sociale per un paese manifatturiero come l'Italia povero di materie prime e a forte connotazione turistica. Prima dell'inizio della campagna elettorale - ha annunciato Mattioli - invieremo a tutte le segreterie dei partiti una nota che sottolinei l'importanza del cluster marittimo e solleciti la definizione di programmi e la scelta di candidati che mettano in rilievo le questioni marittime e la loro tutela a livello europeo. Il peso dell'economia marittima nel nostro Paese, ben rappresentata dalla Federazione del Mare che riunisce le principali organizzazioni legate al mare - ha aggiunto Mattioli - impone che i nostri parlamentari europei tengano in debito conto le attività marittime italiane, che annualmente producono beni e servizi per un valore pari al 2% del PIL globale italiano e al 3,5% di quello dipendente dalle sole attività private, creando circa 500mila posti di lavoro tra addetti diretti e dell'indotto. Dobbiamo sapere di poter contare, non solo come Federazione del Mare, ma anche come singole organizzazioni marittime di settore sull'attenzione dei deputati europei, scelti dagli elettori per rappresentare gli interessi di cittadini e imprese italiani nel processo legislativo dell'Unione. Nel corso della riunione inoltre, dopo aver approvato il bilancio preventivo per il 2019, il consiglio della Federazione del Mare ha rinnovato il mandato di segretario generale a Carlo Lombardi e ha definito gli eventi che si terranno durante l'anno per celebrare il venticinquennale dell'organizzazione del cluster marittimo nazionale.



Avvisatore marittimo

Focus

L'articolo 452 bis aggiunge un livello superiore di tutela che prevede sanzioni più severe a protezione dell'ambiente

I nuovi eco-reati nell'ordinamento italiano

Importanti novità sono state introdotte nel Codice Penale dalla legge numero 68 del 22 marzo 2015

Ambra Drago

Esamineremo i nuovi eco-reati introdotti nel Codice Penale dalla legge n. 68 del 22 maggio 2015, in particolare analizzeremo le fattispecie contenute negli artt. artt. 452 bis e 452 quater del Codice Penale, contenute nel nuovo Titolo VI bis. All'art. 452 bis c.p. si legge: È punito con la reclusione da due a sei anni e con la multa da euro 10.000 a euro 100.000 chiunque abusivamente cagiona una compromissione o un deterioramento significativi e misurabili; 1) delle acque o dell'aria, di porzioni estese o significative del suolo o del sottosuolo; 2) di un ecosistema, della biodiversità, anche agraria, della flora e della fauna. Quando l'inquinamento è prodotto in un'area naturale protetta o sottoposta a vincolo paesaggistico, ambientale, storico, artistico, architettonico o archeologico, ovvero in danno di specie animali o vegetali protette, la pena è aumentata. La disposizione di apertura del Titolo VI bis costituisce la più importante innovazione, determinando il superamento della tradizionale tutela costituita da fattispecie di pericolo astratto fondate sul superamento di valori soglia, a favore di delitti di danno o di pericolo concreto. L'art. 452 bis c.p. va ad aggiungere invece un livello superiore di tutela, finalizzato a sanzionare più gravemente ipotesi maggiormente lesive del bene giuridico. In primis si tratta, diversamente dalla maggior parte degli altri illeciti sin qui esaminati, di un delitto; inoltre prospetta una pena decisamente severa se raffrontata al restante panorama sanzionatorio in vigore a protezione dell'ambiente, perlopiù costituito da illeciti contravvenzionali. Quello che la disposizione in esame sembra aggiungere è la condizione di compromissione o deterioramento significativo e misurabile delle risorse sia biotiche sia abiotiche. La dicitura compromissione o deterioramento si è dimostrata non essere di facile lettura: è stata rigettata, in una recente pronuncia della Cassazione l'interpretazione data dal Tribunale del riesame secondo la quale una compromissione o deterioramento verrebbero integrati da un inquinamento irreversibile. La Suprema Corte invece ha ribattuto che i due termini, uniti dalla congiunzione disgiuntiva o, rappresentano due fatti diversi ed alternativi tra loro: il primo costituisce una [...] condizione di rischio o pericolo che potrebbe definirsi di squilibrio funzionale, perché incidente sui normali processi naturali correlati alla specificità della matrice ambientale o dell'ecosistema [...], mentre il deterioramento [...] come squilibrio strutturale, caratterizzato da un decadimento di stato o di qualità di questi ultimi. Di medesimo avviso la dottrina, che vede nell'irreversibilità del danno ambientale la più grave fattispecie dell'art. 452 quater del Codice Penale. Ulteriore elemento costitutivo del reato è rappresentato dalla coppia di aggettivi significativo e misurabile; è proprio questa duplice qualificazione del danno che segna una rottura con il sistema previgente. Si concederà di prospettare il rischio che una superficiale lettura della norma, unitamente alla diffusa tendenza delle Procure ad addebitare l'ipotesi più severa, potrebbe condurre alla contestazione dell'illecito in esame anche nell'ipotesi in cui si sia verificato un semplice danno. D'altro canto bisogna dire che non è semplice identificare la sanzione, il medesimo fatto infatti potrebbe essere punito sia per effetto della sanzione in esame, o ricadere nell'area di tipicità dell'art. 452 quater c.p. 1 - continua tratto da giurisprudenzapenale.com



CROCIERE MADE IN ITALY

«Tra vent' anni sarete più delusi per le cose che non avete fatto che per quelle che avete fatto. Quindi mollate le cime. Allontanatevi dal porto sicuro.

Esplorate. Sognate. Scoprite». L' invito sognante e appassionato è di Mark Twain, che mai avrebbe pensato che le sue parole potessero sembrare uno spot per una vacanza in crociera. Peraltro un modo di viaggiare ormai così popolare da non aver quasi bisogno di pubblicità. Quest' anno l' Italia raggiungerà il record storico di crocieristi movimentati - 11,85 milioni, con una crescita del 6,8% rispetto al 2018. Per sostenere questo - secondo i dati dell' Italian Cruise Watch, il rapporto del settore di Risposte Turismo - i nostri porti hanno programmato, nel triennio 2019-2021, investimenti nei terminal crociere per 200 milioni. Civitavecchia «sarà sempre più leader della crocieristica nazionale» con 2,56 milioni di passeggeri movimentati, seguita (salvo limitazioni decise per salvaguardare la Laguna) da Venezia, con 1,49 milioni di crocieristi. Al terzo posto, sempre secondo Risposte Turismo, si posizionerà Genova che, con una crescita del 32%, potrebbe raggiungere il proprio record assoluto.

«Il numero record di 24 nuove **navi** che entreranno in servizio nel 2019 - conferma Neil Palomba, direttore generale di Costa Crociere - testimonia il grande potenziale di crescita dell' industria delle crociere a livello globale, in virtù dell' eccellente rapporto qualità-prezzo». A livello mondiale, l' Italia è uno dei protagonisti assoluti del settore. Msc Crociere è il quarto player al mondo e il primo a capitale privato: circa 25.000 dipendenti - oltre 2,5 mld di fatturato, con una crescita dell' 800 per cento nei primi 10 anni di vita. Il gruppo che fa capo alla famiglia Aponte è leader in Europa (Mediterraneo incluso) con una quota di mercato del 25% circa. Il piano industriale 2017-2027 conta investimenti per circa 14 miliardi su 17 **navi**.

Attualmente la flotta del gruppo è composta da 15 **navi** che saliranno a 29 entro il 2027, quando Msc Crociere sarà il terzo player a livello globale. Nei mesi scorsi sono state ordinate 4 **navi** extra-lusso a Fincantieri (oltre 2 mld di investimento), avendo deciso di puntare anche su questo segmento di mercato. Nel complesso, con Fincantieri Msc sta preparando il varo di 8 nuove **navi**, per un investimento complessivo diretto in Italia (dove ha diecimila dipendenti) pari a 5,5 miliardi di euro, che produce una ricaduta economica sul territorio e sul Pil del Paese pari a circa 14 miliardi di euro (quasi 1 punto di Pil). «Msc Bellissima e Msc Grandiosa, che entreranno in servizio quest' anno - spiega Leonardo Massa, Country Manager di Msc - sono la quarta e la quinta nave del programma di investimenti scattato nel 2017 e rappresentano, da sole, oltre un quinto (22%) della nuova capacità passeggeri che entrerà in servizio quest' anno a livello globale, pari a circa 42.000 posti letto». Bellissima sarà varata a Southampton il 2 marzo con un evento che avrà come madrina Sophia Loren e vedrà la partecipazione di star della musica e del cinema. Tra le particolarità della nave c' è Zoe, assistente virtuale e personale in grado di interagire con gli ospiti in 7 lingue. È uno strumento di intelligenza artificiale dotato di un sistema vocale. Sarà presente in tutte le cabine e potrà rispondere a un centinaio di domande, fornendo informazioni sui servizi e indicazioni su come muoversi sulla nave.

Zoe è stata sviluppata in collaborazione con Harman e Samsung Electronics.

E veniamo all' altro colosso italiano. Il Gruppo Costa ha un piano di espansione della flotta che prevede l' arrivo di 7 nuove **navi** entro il 2023, per un investimento complessivo di oltre 6 miliardi di euro ed un incremento della capacità di oltre il 50 per cento. Nel corso di quest' anno saranno consegnate ben due **navi**: Costa Venezia a fine febbraio e Costa Smeralda ad ottobre. «Al di là dell' aumento di posti disponibili, quello che è importante sottolineare - spiega Palomba - è che si tratta di **navi** innovative, che porteranno l' industria delle crociere in una nuova era, e saranno in grado di attrarre nuove fasce di pubblico che sinora non hanno mai provato questa tipologia di vacanza. Costa Venezia ad esempio sarà la prima nave progettata e costruita in maniera specifica per il mercato cinese, uno dei più promettenti per le crociere, dove Costa opera per prima dal 2006 ed è leader. Questa nave farà rivivere agli ospiti cinesi l' unicità della cultura veneziana. Il teatro della nave sarà ispirato al teatro veneziano La Fenice; l' atrio principale



ricorderà Piazza San Marco e i ristoranti ricalcheranno la tipica architettura delle calli e dei campi veneziani. A bordo ci saranno anche delle vere e proprie gondole. Costa Smeralda invece sarà la prima nave alimentata a Lng, il combustibile fossile più pulito al mondo. Offrirà agli ospiti il meglio dell' Italia per un' esperienza di viaggio ispirata allo stile, all' ospitalità e al calore del nostro Paese. I suoi spazi si chiameranno infatti Piazza di Spagna, Colosseo, Trastevere, Passeggiata Volare ». Costa Crociere offre itinerari nel Mediterraneo (tutto l' anno), Nord Europa (estate), Caraibi (inverno), Estremo Oriente (tutto l' anno), India e Maldive (inverno), Sud America (inverno), Emirati Arabi (inverno), Oceano Indiano (inverno). Una crociera effettuata una volta l' anno, è il Giro del Mondo. Quella 2019 è partita il 5 gennaio a bordo di Costa Luminosa, durerà 112 giorni, toccherà 5 Continenti con 43 destinazioni e rientrerà in Italia in aprile.

Scorrendo le offerte di Msc, di Costa, degli altri operatori del settore, si scopre un mondo che offre sogni di élite ma anche a buon mercato, l' invito a solcare i mari e a scoprire terre lontane su giganti che per pochi giorni o per mesi ci calano in un mondo fatto di luci, sorprese, allegria. A buon prezzo si fugge dalla quotidianità, risparmiando anche sulla fantasia, fornita - anch' essa - nel pacchetto all inclusive .

antoniomacal@libero.it.

Informazioni Marittime

Focus

Torino-Lione, Confetra: "Sulla Tav decida il Parlamento"

"Sul destino della Tav deve decidere il Parlamento e nessun altro". Lo ha detto il presidente di Confetra, Nereo Marcucci, commentando (e stigmatizzando) il documento diffuso mercoledì dal gruppo di lavoro guidato dal professor Ponti. "Come prevede la nostra Costituzione ha precisato Marcucci sarà il Parlamento a decidere sulla sorte della Tav Torino-Lione, essendo questa infrastruttura il contenuto di un trattato internazionale tra Ue, Francia e Italia ratificato già ben quattro volte in quattro diverse legislature. Il tutto nell'ambito del programma comunitario relativo al Ten T Network e alle politiche transfrontaliere dei Corridoi". "Speriamo prevalga il buon senso è l'auspicio del presidente di Confetra e la volontà di sostenere lo sviluppo della logistica, l'affidabilità internazionale del Paese, la sostenibilità ambientale dei traffici merce, l'occupazione. Le analisi costi/benefici, in ambito trasportistico, vanno condotte secondo le linee guida europee, tra l'altro recepite anche in Italia nello specifico Decreto Ministeriale del 2017 relativo alla Valutazione ex ante degli investimenti pubblici". "Con i metodi creativi del Professor Ponti, che infatti ama autodefinirsi un conta fagioli' ha aggiunto Marcucci non avremmo realizzato neanche l'Alta Velocità passeggeri perché, anche in questo caso, si sono tolte milioni di auto dalle strade lungo l'asse Milano, Torino, Firenze, Bologna, Roma, Napoli. In coerenza, andrebbe allora anche cancellato il Marebonus. Qui siamo alla dittatura del paradosso. Torniamo seri, per cortesia", ha concluso Marcucci.

