



ITALIAN
PORTS
ASSOCIATION

**Estratto Rassegna Stampa Assoporti
sabato, 16 febbraio 2019**



Prime Pagine

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

Primo Piano

15/02/2019	Corriere Marittimo Confetra incontra Rixi: UE regime fiscale porti, ferrobonus e mare bonus, Authority	24
15/02/2019	Il Nautilus Porti: digitalizzazione, automazione ed informatizzazione dei processi produttivi e trasportistici portuali con uno sguardo al mercato del lavoro	25

Trieste

16/02/2019	Il Piccolo	Pagina 4		
"Sindrome cinese", Fi alza il tiro I lavoratori: «Strumentalizzazioni»				28
16/02/2019	Il Piccolo	Pagina 4		
Il "modello Expo" in porto Sarà uno scudo antimafia				29
16/02/2019	Messaggero Veneto	Pagina 17		
«Attacchi strumentali dalla politica»				30

Venezia

16/02/2019	Corriere del Veneto	Pagina 11		
Crociere, De Piccoli (escluso) non molla «Noi sempre in corsa, addio Marghera» Chioggia apre, ma non ha i fondali				31
16/02/2019	Il Gazzettino	Pagina 33	<i>MICHELE FULLIN</i>	
Grandi navi, l' ok del sindaco «Piano in due tempi, va bene»				32
16/02/2019	La Nuova di Venezia e Mestre	Pagina 40		
«Grandi navi a Chioggia Tema critico, parliamo»				33
15/02/2019	Messaggero Marittimo		<i>Giulia Sarti</i>	
Nuovo servizio ferroviario Venezia-Duisburg				34

Genova, Voltri

15/02/2019	Ansa			
Porti: Bucci, depositi chimici in porto ma lontano da case				35
15/02/2019	Ansa			
Porto Genova: Terminal San Giorgio, nuova concessione al 2033				36
15/02/2019	Corriere Marittimo			
Genova, Terminal San Giorgio firmata la concessione fino al 2033, previsti investimenti e assunzioni				37
15/02/2019	Ferpress			
Porto di Genova: prospettive di crescita per il trasporto ferroviario merci				38
15/02/2019	Ferpress			
Firmato il nuovo atto di concessione di Terminal San Giorgio al porto di Genova				39
16/02/2019	Il Secolo XIX	Pagina 18		
A Ponte Parodi il nuovo terminal per le crociere extra lusso				40
16/02/2019	Il Secolo XIX	Pagina 18		
Aiuti ai camalli, sindacato contro Authority: sblocchi i fondi				41
16/02/2019	Il Secolo XIX	Pagina 18		
Concessioni, M5S scrive a Toninelli				42
16/02/2019	Il Secolo XIX	Pagina 19		
«Depositati chimici: Pra' o Lanterna»				43
16/02/2019	Il Secolo XIX	Pagina 19		
Dune contro l' inquinamento del porto nella Fascia di rispetto ristrutturata				44
15/02/2019	inforMARE			
Porto di Genova, confermata a Terminal San Giorgio la gestione sino al 2033 di un'area di 60mila metri quadri a Ponte Somalia				45
15/02/2019	Informazioni Marittime			
Genova, firmato il nuovo atto di concessione di Terminal San Giorgio				46
16/02/2019	La Repubblica (ed. Genova)	Pagina 1	<i>CAMPINI E MANNA</i>	
Petrolchimico, monta la rivolta ma Pra' resta la prima scelta				47
16/02/2019	La Repubblica (ed. Genova)	Pagina 3	<i>NADIA CAMPINI</i>	
Tre soluzioni per liberare Miltedo				48

16/02/2019	La Repubblica (ed. Genova) Pagina 3	<i>ERIUCA MANNA</i>	49
<hr/>			
15/02/2019	Messaggero Marittimo	<i>Massimo Belli</i>	50
<hr/>			
15/02/2019	The Medi Telegraph	<i>GIORGIO CAROZZI</i>	51
<hr/>			

Marina di Carrara

16/02/2019	La Nazione (ed. Massa Carrara) Pagina 50		52
<hr/>			

Livorno

16/02/2019	Il Tirreno Pagina 37		53
<hr/>			
15/02/2019	inforMARE		55
<hr/>			
15/02/2019	Messaggero Marittimo	<i>Massimo Belli</i>	56
<hr/>			
15/02/2019	The Medi Telegraph	<i>GIORGIO CAROZZI</i>	57
<hr/>			
15/02/2019	The Medi Telegraph	<i>GIORGIO CAROZZI</i>	58
<hr/>			

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

16/02/2019	Il Messaggero (ed. Civitavecchia) Pagina 37		59
<hr/>			

Napoli

16/02/2019	Corriere del Mezzogiorno Pagina 8	<i>Paolo Bosso</i>	60
<hr/>			
15/02/2019	Corriere Marittimo		61
<hr/>			
15/02/2019	Ferpress		62
<hr/>			
15/02/2019	Ferpress		63
<hr/>			
15/02/2019	Ferpress		64
<hr/>			
15/02/2019	Il Nautilus		65
<hr/>			
15/02/2019	Messaggero Marittimo	<i>Giulia Sarti</i>	68
<hr/>			

Salerno

16/02/2019	Il Mattino (ed. Salerno) Pagina 23	<i>Diletta Turco</i>	69
<hr/>			
16/02/2019	Il Mattino (ed. Salerno) Pagina 24	<i>Diletta Turco</i>	70
<hr/>			

16/02/2019	Il Quotidiano della Calabria Pagina 11	
	Incontro urgente con Toninelli	71
16/02/2019	Il Quotidiano della Calabria Pagina 20	
	«Ritiro concessioni a Mct e stop al commissariamento dell' Autorità portuale»	73

Cagliari

15/02/2019	Ferpress	
	Toninelli in Sardegna: al lavoro sull'emergenza trasporti. Stop a monopolio Tirrenia	74

Messina, Milazzo, Tremestieri

16/02/2019	Gazzetta del Sud Pagina 1	
	Ridotti drasticamente gli sbarchi al porto di Messina	75
16/02/2019	Gazzetta del Sud Pagina 23	
	Crollati gli sbarchi di migranti nel porto	76
16/02/2019	Gazzetta del Sud Pagina 31	
	Porzione di banchina interdetta: in arrivo merci straordinarie	78

Augusta

16/02/2019	Giornale di Sicilia (ed. Messina-Catania) Pagina 19	
	Augusta, un deposito di gas al porto Interessate 6 società	79
15/02/2019	Informazioni Marittime	
	Ad Augusta un deposito di Gnl. Il focus a Siracusa	80
16/02/2019	La Sicilia (ed. Siracusa) Pagina 43	
	«Deposito di Gnl al porto di Augusta vera opportunità»	81
16/02/2019	La Sicilia (ed. Siracusa) Pagina 43	
	«Pronti alla nuova sfida per il futuro»	83
16/02/2019	La Sicilia (ed. Siracusa) Pagina 43	
	«Sviluppo del territorio valuteremo le ricadute economiche»	84
16/02/2019	La Sicilia (ed. Siracusa) Pagina 43	
	Fazio, Unionports: «Fra due decenni il gas raggiungerà il petrolio»	85
16/02/2019	La Sicilia (ed. Siracusa) Pagina 43	
	Porto, la vocazione energetica risale al 1902 con la società Cii	86
15/02/2019	Messaggero Marittimo	<i>Massimo Belli</i>
	Deposito di Gnl nel porto di Augusta	87
15/02/2019	Messaggero Marittimo	<i>Massimo Belli</i>
	Assoporto Augusta: il Gnl è indispensabile	88
15/02/2019	Primo Magazine	<i>maurizio de cesare</i>
	Ad Augusta un deposito di gnl marittimo	89
15/02/2019	Seareporter	
	ASSOPORTO AUGUSTA: INDISPENSABILE IL GNL	90

Focus

15/02/2019	Askanews	
	Enea: alleanza con Confcommercio per salvaguardia economia del mare	91
15/02/2019	Messaggero Marittimo	<i>Giulia Sarti</i>
	Trasporto ferroviario continentale: le prospettive per i porti	92
16/02/2019	Il Foglio Pagina 3	
	Il Mediterraneo tra Italia, Libia e Malta è diventato un "buco nero"	93

CORRIERE DELLA SERA

Milano, Via Solferino 28 - Tel. 02 63821
Roma, Via Campania 30-C - Tel. 06 688281

FONDATA NEL 1876

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



La nuova monoposto
La Ferrari per i 90 anni sarà meno «rossa»
di **Marco Letizia, Daniele Sparisci** e **Giorgio Terruzzi** alle pagine 48 e 49



Italiani
Sgarbi: sono egocentrico ma non cattivo
La mafia? È archeologia
di **Aldo Cazzullo** a pagina 23



Governo fermo

LA SFIDA DEI VETI INCROCIATI

di **Pierluigi Battista**

Non si conoscono eventuali clausole del contratto costitutivo della coalizione gialloverde in cui venga sancito che il giallo è il colore del governo e il verde quello dell'opposizione, o viceversa, naturalmente. Però le cose vanno esattamente così: di volta in volta i due partner della maggioranza governativa indossano panni diversi a seconda del dossier preso in esame. Sulla parte del contratto abbracciata dalla Lega, i Cinque Stelle fanno resistenza, mimano toni da opposizione, si mettono di traverso. Quando sul terreno ci sono le proposte identitarie dei Cinque Stelle è invece la Lega a frenare, tergiversare, oppure apertamente a ostacolare il cammino dell'alleato. Non si sa quanto questo continuo gioco di ruoli possa andare avanti. Si sa con certezza, però, che il suo risultato rischia di essere la chiave di un immobilismo paralizzante. In assenza di un'opposizione forte, forte perché si candida credibilmente a diventare forza di governo, i gialloverdi hanno buon gioco a recitare due parti in commedia. Forse utili a fini elettorali per i suoi attori. Certamente poco utili, anzi dannose per il resto del Paese.

Ogni giorno ha la sua commedia. L'ultima è la mania leghista che vuole introdurre vincoli e condizioni che rendono più difficile il godimento del reddito di cittadinanza, il vero, irrinunciabile vessillo dei Cinque Stelle.
continua a pagina 26

Il capo dello Stato accetta l'invito: vedrà Macron. Caso Diciotti, lunedì il Movimento vota online

Mattarella, la pace di Parigi

Lite Lega-5 Stelle su Inps e autonomia. La ministra Stefani: il testo non cambia

Caso chiuso. L'ambasciatore di Francia è tornato a Roma dopo le polemiche, e il capo dello Stato Sergio Mattarella andrà in visita di Stato a Parigi dove vedrà Macron. Sul fronte interno, invece, restano le tensioni Lega-M5S su Inps e maggiore autonomia alle Regioni. Caso Diciotti, lunedì il voto online dei 5 Stelle.
da pagina 2 a pagina 9

L'ANALISI

M5S, i tormenti di Di Maio

di **Massimo Franco**

Dopo quello in Abruzzo, i 5 Stelle si preparano a gestire un nuovo insuccesso elettorale alle Europee. Il capo politico Luigi Di Maio, da mesi in tensione per la Lega in crescita, cercherà di non esserne travolto. Ma nel Movimento tutto congiura per metterlo sul banco degli imputati.
a pagina 3



SETTEGIORNI

di **Francesco Verderami**

Ora le opposizioni iniziano a vedere il voto anticipato

Altro che dopo le Europee, sull'Autonomia regionale «noi abbiamo concesso ancora una settimana al Cinque Stelle», ha garantito Salvini ai governatori di Lombardia e Veneto. In tal caso resta da capire se a maggio ci sarà già la riforma o non ci sarà più il governo. continua pagina 8

L'INIZIATIVA A MILANO

Le università e la ricerca: nasce la vetrina dei brevetti

di **Claudia Voltattorni**

Sono centinaia di idee che vengono brevettate ogni anno da università ed enti di ricerca: ma solo una piccola parte finirà poi per essere realizzata. Ecco perché il ministro dell'Istruzione Bussetti, insieme al capo dipartimento per la Formazione superiore e la ricerca, Giuseppe Validara, hanno pensato di far «uscire» i brevetti dai laboratori e farli conoscere. Dal 6 all'8 maggio, al Museo della Scienza di Milano, i 120 brevetti più innovativi saranno presentati nel progetto del Miur «InnovAgorà».
a pagina 25

Inchiesta L'attrice in Procura a Roma: mi segue dappertutto



L'attrice Sabrina Ferilli (54 anni) vincitrice di cinque Nastri d'argento, un Globo d'oro, quattro Ciak d'oro e quattro candidature al David di Donatello

«Perseguitata da 5 anni» Ferilli denuncia lo stalker

di **Ilaria Sacchettoni** e **Fiorina Sarzanini**

Dura da cinque anni la persecuzione. Prima pensava fosse un ammiratore devoto. Poi la cosa ha preso una piega diversa. Tanto da fare «paura» all'attrice Sabrina Ferilli che ha denunciato il suo stalker. Già identificato un sessantenne che sa tutto di lei.
a pagina 17

INTERVISTA LE PROPOSTE DEL MINISTRO

La linea di Fontana «Droga, rivedere la modica quantità»

di **Marco Cremonesi**

Il ministro Lorenzo Fontana ha appena letto il fondo di Antonio Polito sulla nuova emergenza droga e in un'intervista al Corriere dice: «L'idea è quella di ripensare profondamente il sistema della prevenzione e dell'assistenza. E, dall'altra parte, rivedere le norme in quelle parti come la "modica quantità" che tra l'altro «impedisce di togliere gli spacciatori dalle strade».
a pagina 16



LA SENTENZA IN PAKISTAN

Sana uccisa, tutti assolti

di **Wilma Petenzi**

a pagina 19 con un commento di **Giulio Fasano**

IL CAFFÈ

di **Massimo Gramellini**

Come in un romanzo di Ian McEwan, c'è un malato grave che può ancora scamparla e una religione che vuole impedirglielo: per i testimoni di Geova le trasfusioni di sangue sono tabù. Fede e scienza si fronteggiano al capezzolo di un reparto chirurgico del Salernitano e alla fine vince la scienza, o la sopravvivenza. Grazia Di Nicola accetta di «contaminarsi» con il sangue di altri esseri umani. Una decisione che le salva la vita, ma gliela cambia per sempre. La sua comunità la scaccia come indegna, effetto collaterale che forse aveva messo nel conto. Ma non basta: le tre figlie grandi, cresciute da lei nel medesimo credo, la ripudiano. Si rifiutano non solo di continuare a vederla, ma di respirare la sua stessa aria. Prima trovano rifugio in casa di correlli-

Le tre fanatiche

gionari, poi lasciano il paese nativo per un rifugio sconosciuto, dove non debbano scontare ogni giorno la vergogna di sentirsi figlie di chi ha preferito obbedire all'istinto invece che al dogma. Qui non si nega il diritto di un club di espellere chi non ne rispetta le regole. Ma si rimane sgomenti ogni volta che i legami di appartenenza ideologica prevalgono su quelli di sangue. Quando un estremista politico consegna i parenti al boia della rivoluzione. Quando un invasito religioso ammazza una figlia ritenuta infedele (e la fa franca, come è appena successo in Pakistan). Quando, in nome dell'amore divino, tre ragazze negano l'essenza dell'amore filiale, che consiste nell'essere felice che tua madre sia viva.

BOLAFFI

Collezionismo dal 1890

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

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



90216
9 771120 418008



Il deputato M5S Romano svelò che Renzi era andato a sciare col volo di Stato Adesso rischia un processo per rivelazione di segreto. Delitto di trasparenza



Sabato 16 febbraio 2019 - Anno 11 - n° 46
Redazione: via di Sant'Erasmo n° 2 - 00184 Roma
tel. +39 06 32818.1 - fax +39 06 32818.230

€ 1,50 - Arretrati: € 3,00 - € 12,00 con il libro "Kosy Money"
Spedizione abb. postale D.L. 353/03 (conv. in L. 27/02/2004 n. 46)
Art. 1 comma 1 Roma Aut. 14/2009

PARLA FRACCARO Il ministro M5S delle Riforme al "Fatto"

"Autonomie, possibili cambi in Parlamento"

■ Dopo le polemiche sul rischio che le Camere vengano scavalcate, il pentastellato garantisce: "Sulla legge ci potranno essere modifiche. Il governo si impegna a tener conto delle proposte parlamentari"



◉ PALOMBI A PAG. 3
Fraccaro Ansa

LEGGE PIÙ SEVERA
Voto di scambio senza più buchi: via la scappatoia

◉ MASCALI A PAG. 6

FRANCIA Pace fatta Roma-Parigi: Mattarella vedrà Macron

Di Maio leva il gilet nero e trova 4 piccoli alleati

■ Ripudiato l'estremista Chaléon e ricucito con l'Eliseo, il vicepremier presenta i partiti "soci" per le Europee: rappresentano Finlandia, Polonia, Croazia e Grecia. Lunedì il voto degli iscritti sul processo Salvini



◉ CANNAVO E DE CAROLIS A PAG. 4-5
Di Maio Ansa

CONTATTI A GENNAIO
Il ministro Triavide Bannon a Washington

◉ MARRA A PAG. 5

Mai dire Rousseau

di MARCO TRAVAGLIO

Dunque i 5Stelle, come aveva anticipato il nostro Luca De Carolis, affideranno lunedì agli iscritti della piattaforma Rousseau la decisione se autorizzare o meno i giudici a processare Matteo Salvini per sequestro di persona nel caso Diciotti. E questa è già una notizia. Fino a un anno fa, di fronte a un qualsiasi ministro indagato per sequestro di persona aggravato, il M5S non si sarebbe neppure posto il problema, perché avrebbe chiesto le immediate dimissioni dell'interessato. Ora nessuno si sogna di chiedere a Salvini di sloggiare: nemmeno le opposizioni, figurarsi gli alleati. E forse è giusto così, trattandosi di un'accusa grave, ma su un caso controverso: i fatti sono strani, addirittura rivendicati dal responsabile, ma il reato è tutto da dimostrare. Se però i vertici 5Stelle interpellano gli iscritti, significa che non sanno che pesci pigliare, o preferiscono che a pigliarli al posto loro sia la "base". E questo è già preoccupante, per un movimento nato per contestare i privilegi della casta e per affermare la legge uguale per tutti. Un caso tipico di crisi di identità. Sappiamo bene che qui non c'è di mezzo l'immunità parlamentare, ma l'autorizzazione a procedere per un eventuale reato ministeriale. Però la sostanza non cambia: chi ha sempre predicato che i politici devono difendersi nei e non dai processi perché nessuno può essere sottratto alla legge e dunque alla magistratura, non può avere dubbi sull'autorizzazione a procedere per Salvini. Soprattutto dopo che il premier Conte e i ministri Di Maio e Toninelli si sono di fatto autodenunciati con una memoria a sostegno della sua condotta, da inviare ai magistrati perché decidano se indagare anche su di loro: se uno si autodenuncia, poi non può impedire ai giudici di pronunciarsi. Sarebbe un controsenso.

L'aveva dichiarato a bocca calda Di Maio, quando la richiesta del Tribunale dei ministri giunse al Senato e Salvini confermò di non volere "aiutini" per farla franca: "Vuole il processo? Lo avrà". Poi Salvini cambiò idea senza avvertire gli alleati, anzi lo fece loro sapere con una lettera al *Corriere*. E i suoi gannizzieri iniziarono a ricattare il M5S, minacciando di rovesciare il governo in caso di via libera al processo. Da allora i 5Stelle, anziché restare coerenti con i propri valori fondativi, hanno perso la testa, la calma e la compattezza. Di Maio non ha più detto una parola sul punto, se non che "il M5S è contro l'immunità ai politici, ma questo è un caso specifico". Fico e Di Battista hanno dichiarato che al posto di Salvini si farebbero processare. Nicola Morra e Roberta Lombardi hanno invocato un sì netto.

SEGUE A PAGINA 24

CORTE DEI CONTI I tecnici europei: "I corridoi ad alta velocità sono sprechi inutili"

I giudici Ue bocciano il Tav: Spagna, Portogallo e Germania sono fuggiti



■ Mentre Bruxelles insiste sulla Torino-Lione ("Va fatto o sarete tagliati fuori dalla rete transnazionale"), gli esperti comunitari criticano l'intero sistema di collegamento continentale. E molti Paesi già si sono sfilati

◉ DI FOGGIA A PAG. 10

DIFFAMAZIONI
Renzi colleziona querele: Scafarto e il cap. "Ultimo"

◉ PACELLI A PAG. 11

La cattiveria
Esce il nuovo libro di Matteo Renzi. Vediamo se stavolta finisce di colorarlo

WWW.FORUM.SPINOZZA.IT

VIRGINIA RAFFAELE L'accusa di satanismismo

"Posseduta fin da piccola: giravo i piedi al contrario"



Sanremo Virginia Raffaele contestata dall'esorcista LaPresse

◉ TRAVAGLIO A PAG. 9

AGENTI PENITENZIARI COL TRUCCO

Concorso truffa in Polizia: penne e bracciali con le risposte ai quiz

◉ IURILLO A PAG. 18

LATTE VERSATO



Il "sangue bianco" dietro la rivolta dei pastori sardi

◉ RODANO A PAG. 14 - 15

PIAZZAPULITA La tirata di Silvia Sardone (ex-FD) contro la povera egiziana

Dàgli al negro e ti invitano nei talk

■ SELVAGGIA LUCARELLI
Giovedì sera a Piazza Pulita è andata in onda una delle scene più avvilenti a cui mi sia capitato di assistere in questi tempi: già piuttosto barbari per il livello (infimo) del dibattito su italiani e stranieri. Il tema era l'assegnazione delle case popolari a Sesto San Giovanni, roccaforte rossa

crollata nel 2017 con l'elezione del sindaco di centrodestra Roberto Di Stefano, che sulla scia di quello accaduto a Lodi con le mense scolastiche, ha di fatto impedito alla maggior parte degli stranieri di poter ottenere una casa popolare. L'escamotage burocrati-



co è il solito: si chiede una documentazione che attesti l'assenza di altre fonti di reddito nel Paese di origine, ma tale documentazione è di complessa reperibilità e gli stranieri, pur risultando tra i primi in graduatoria, vengono tagliati fuori.

SEGUE A PAGINA 8

ENRICO LUCCI



"Il mio Funari, come un bimbo al Luna Park"

◉ FERRUCCI A PAG. 22



il Giornale



SABATO 16 FEBBRAIO 2019

Quotidiano diretto da ALESSANDRO SALLUSTI

Anno XLVI - Numero 40 - 1.50 euro*

www.ilgiornale.it

024 2324971 | Servizi | info@ilgiornale.it

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

GOGNA A 5 STELLE

Salvini nelle mani del tribunale del popolo

Caso Diciotti, gli iscritti grillini decideranno la sorte del ministro Berlusconi: io e Matteo costretti a essere amici

Il Movimento 5 Stelle decide di non decidere sul caso Diciotti. Toccherà ai centomila iscritti della piattaforma Rousseau. Lunedì prossimo, scegliere se mandare a processo il ministro dell'Interno, Silvio Berlusconi: io e Salvini? Siamo costretti ad andare d'accordo.

servizi da pagina 2 a pagina 9

ROULETTE ROUSSEAU

di Alessandro Sallusti

Di tanto in tanto i Cinque Stelle devono dare al loro popolo l'illusione di essere sovrano. Non quando si parla di poltrone da spartire o di retrocedere rispetto agli impegni presi. Accade quando la classe dirigente grillina è all'angolo e cerca una via di fuga dalle proprie responsabilità. E accadrà lunedì su Rousseau, la piattaforma on line del movimento, dove gli iscritti saranno chiamati a decidere con un voto se i parlamentari Cinque Stelle debbano autorizzare o no la magistratura a processare (sul caso Diciotti) il ministro Matteo Salvini.

Sull'argomento Di Maio e Di Battista sono in un vicolo cieco. Se dessero ordine di «assolvere» l'alleanza verrebbero tacciati dalla loro base di tradire i principi del movimento e di difendere la casta politica dai magistrati. Viceversa il sì al processo segnerebbe la fine di fatto del governo gialloverde. Così, per cercare di salvarsi, i due si comportano come gli imperatori romani che chiedevano agli spettatori radunati al Colosseo di decidere, non con un clic ma facendo segno col pollice, la sorte dei gladiatori. O, se preferite, come Ponzio Pilato che affidò ai cittadini la decisione se liberare Gesù o Barabba perché non voleva sporcarsi le mani con una scelta impopolare, qualunque fosse stata.

Vita o morte, di Salvini e del governo, la deciderà quindi il popolo. Che, detto con rispetto del popolo medesimo, è una pratica barbara che nulla ha a che fare con la democrazia, qualsiasi sia il verdetto. Perché in democrazia decide la maggioranza degli eletti o dei competenti, non del popolo quando si parla di scienza e giustizia: è l'essenza dei fatti che stabilisce una verità o una ragione, non la pancia della massa.

I tribunali del popolo evocano regimi, dittature e organizzazioni terroristiche (il «tribunale del popolo» delle Brigate Rosse senz'altro la fine di Aldo Moro e di tanti altri). Che ne sa il «popolo» di codici e leggi? Ha letto le carte? Siamo di fronte all'ennesima buffonata, probabilmente anche taroccata, perché non c'è nulla di più manipolabile di una votazione on line, il cui risultato reale è nelle mani del gestore, in questo caso la Casaleggio Associati. Un gioco, come al solito da quelle parti. Ma pericoloso, perché se la «roulette Rousseau» sfugge di mano ci scappa il morto (politico).

SENTENZA CHOC IN PAKISTAN



VIOLENZA La 25enne bresciana si oppose al matrimonio combinato

L'omicidio di Sana senza colpevoli Martire della (in)giustizia islamica

Bilosiano e Materi a pagina 14

POLITICA DI PESO



THE DONALD È nota la sua passione per il «junk food»

Trump è ufficialmente obeso ma ha vinto sul muro col Messico

Allegri e Rebecco a pagina 12

IL LEONE NON MOLLA

Bossi in ospedale «Ma è stabile e reattivo alle cure»

di Maria Sorbi

a pagina 8

Rosso Malpelo

di Paolo Guzzanti

L'ignavia di Bruxelles

a pagina 10

POI LA SMENTITA DELLA LEGA

«Bisogna uscire dall'Europa» Borghi fa impennare lo spread

Pier Francesco Borgia

Il responsabile economico della Lega, Claudio Borghi, spara ad alzo zero sulla Ue a tre mesi dal rinnovo del Parlamento di Strasburgo: «Se non riusciamo a cambiare l'Europa dovremmo uscire». Una dichiarazione, quella del presidente della Commissione bilancio della Camera, che riapre il dibattito sulla fedeltà italiana ai principi europei. Tanto che lo stesso Matteo Salvini corre ai ripari smorzando la polemica. Ma intanto lo spread era schizzato.

a pagina 4

POLEMICA SUL COLLE

Mattarella grazia chi ha ucciso i parenti che soffrono

di Stefano Zurlo

È un po' come il mantello della Madonna che tutto copre in certi affreschi medioevali. La grazia presidenziale leva la pena, certo, ma non può spegnere la nostra inquietudine. Tre storie cupe, fatte di dolore e solitudine, su un confine difficile dove la giustizia e il suo pallozziere non bastano. Ci vuole altro e altro ha fatto il capo dello Stato Sergio Mattarella: ha firmato tre decreti e ha fatto uscire dal carcere altrettanti uomini. Due avevano ucciso le mogli malate, il terzo aveva abbattuto il figlio tossicodipendente che minacciava i genitori.

Storie terribili, tragedie senza orizzonte da qualunque lato le si guardi e Mattarella ha provato a restituire un briciolo di cielo a chi era sceso fino agli inferi.

Giancarlo Vergelli, 88 anni, aveva strangolato la moglie malata di Alzheimer con una sciarpa ed era rimasto (...)

segue a pagina 15

Zuppa di Porro

di Nicola Porro

Il destino Cdp e l'inganno del «territorio»

a pagina 2

*IN ITALIA, FATTE SALVE ECCEZIONI TERRITORIALI (VEDI GERENZA REGIONALE), IL SERVIZIO CLIENTI È A DISPOSIZIONE DEI CLIENTI DAL 16 FEBBRAIO AL 15 MARZO 2019.



LA SCOPERTA SCIENTIFICA

Viaggio al centro della terra: c'è un monte alto come l'Everest

di Emanuela Fontana

La rivista *Science* ha pubblicato uno studio condotto da un'equipe di studiosi cinesi e americani in cui l'analisi delle onde sismiche di tredici grandi terremoti ha consentito di iniziare a mappare il mantello terrestre a una profondità di 660 chilometri.

a pagina 17

COME UN ESSERE UMANO

Il mondo piange la morte di Oppy, il robot marziano

di Daniele Abbiati

a pagina 17

Anche il tuo sogno saprà trasformare in realtà.

Pierolo di Roberto Carino

Tel. 06.684028 r.a.

www.immobildream.it

Non vende sogni ma solide realtà.

1.963.000 lettori (Audipress 2018/II)



L'ALFABETO DELLE EMOZIONI



IN EDICOLA A € 9,90 IN PIÙ

Fondato nel 1956

IL GIORNO

SABATO 16 febbraio 2019 | € 1,40 | Anno 64 - Numero 40 | **QN** Anno 20 - Numero 46 | www.ilgiorno.it

NAZIONALE

SPADA
ROMA
SALDI -70%
OFFERTA VALIDA DAL 5/01 AL 15/03

MILANO, L'INTERVISTA... POSSIBILE
«Non vi rimpiazzo»
Parola di umanoide



LAZZARI ■ A pagina 19

BERGAMO, NUOVE INDAGINI
Eliminò la sorella e poi morì
Spunta l'ombra del terzo uomo

DONADONI ■ A pagina 21

SPADA
ROMA
SALDI -70%
OFFERTA VALIDA DAL 5/01 AL 15/03

IL COMMENTO

di BRUNO VESPA

LA CENERE NEL FORNO

ANDREOTTI aveva due forni, uno socialista, l'altro comunista, aperti solo a Roma. Anche Craxi ne aveva due, più piccoli: uno a Roma con la Dc, uno nelle 'regioni rosse' con il Pci. Anche Salvini ha due forni: quello regionale con Berlusconi e Meloni è più importante del forno regionale craxiano. Il centrodestra governa insieme in otto regioni ed è in pole position in altre tre. Il forno romano con Di Maio è apparentemente inespugnabile. Apparentemente. Il futuro politico italiano sta in questo avverbio. Nessuno si aspettava che lo shock del voto abruzzese fosse così forte per i 5 Stelle. Il problema è che l'Abruzzo si tira dietro Sardegna, Basilicata e Piemonte dove i sondaggi collocano il Movimento al terzo posto, chiunque conquisti la regione. E alle elezioni europee del 26 maggio la distanza della Lega dai suoi alleati di governo varia nelle previsioni tra i cinque e i nove punti. Tutto può accadere, naturalmente. Ma i risultati abruzzesi e le previsioni sul resto sono stati sufficienti ad aprire nel M5s una crisi di sistema.

[Segue a pagina 6]

Voto M5s su Salvini, decide la Rete

Caso Diciotti Immunità del ministro: consultazione on line fra i militanti | COLOMBO ■ A pagina 7

ISLAM TUTTI ASSOLTI I PARENTI DI SANA, L'ITALIANA TRUCIDATA IN PAKISTAN



UCCISA DUE VOLTE

RASPA e commento di SERAFINI ■ Alle pagine 2 e 3

«Sei un ladruncolo». Maestra indagata

Il caso Furto in classe, bambino perquisito e sotto choc. Ma era innocente | B. RUGGIERO ■ A pag. 12

OGGI L'ADDIO DI BOERI
Presidenza Inps
La nomina spacca la maggioranza

MARIN ■ A pagina 9

IL GOVERNO: AVANTI
Duello Nord-Sud
Ora la Campania vuole l'autonomia

COPPARI A ■ A pagina 6

SFIDA AL CONGRESSO



Trump: il Muro lo faccio lo stesso, è un'emergenza

PIOLI e DE CARLO ■ A pagina 4

menghi
Loreto (AN)
www.menghishoes.com



ECCO LA FERRARI: CACCIA AL MONDIALE



La Rossa un po' meno rossa
«Ma è nata per vincere ora»

TURRINI ■ Nel QS

VIVINDUO
FEBBRE E CONGESTIONE NASALE

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

IN ACQUA CALDA O FREDDA

È un medicinale. Leggere attentamente il foglio illustrativo. Non somministrare al di sotto di 12 anni. Autorizzazione del 17/04/2018.

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

SUSTENIUM PLUS

PROVALO IN ACQUA CALDA

ENERGIA

1 GIORNO

*Fonte dati IMS - Vendite a volume integratori farmaci, anno terminante ottobre 2018. Gli integratori alimentari non vanno usati come sostituti di una dieta varia, equilibrata e di una stile di vita sano.





Oggi su Alias

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



Su Alias Domenica

STRONCATURE Houellebecq addio; Florenskij; Sant'Antonio Abate e il nichilismo di Flaubert; Fontana, un omaggio al Met di New York



Visioni

BERLINALE 69 «Amazing Grace», la messa-concerto di Aretha Franklin ripresa nel 1972 da Sydney Pollack
Cristina Piccolo pagina 13

quotidiano comunista oggi con ALIAS

il manifesto

CON LE MONDE DIPLOMATIQUE + EURO 2,10

SABATO 16 FEBBRAIO 2019 - ANNO XLVIII - N° 40 www.ilmanifesto.it euro 2,50

CASO DICIOTTI E RICERCA DI ALLEANZE PER ELEZIONI EUROPEE

Di Maio ci ripensa: su Salvini vota il blog

■ Giravolta di Luigi Di Maio: domenica prossima il Blog delle Stelle presenterà la consultazione con la quale gli iscritti a Rousseau dovranno decidere quale atteggiamento assumere sulla richiesta di processo a Matteo Salvini per sequestro di persona nel caso Diciotti. A

presentare il caso agli iscritti il capogruppo in giunta per le autorizzazioni a procedere del Senato, Mario Giarrusso. In contemporanea il capo politico del M5S si muove in previsione delle elezioni europee, alla ricerca di altri tre partiti di altrettanti Paesi per forma-

re l'eurogruppo. La novità dell'ultima ora è l'adesione al gruppo del greco Evangelos Tsibanidis, leader di Akkel, piccola formazione di destra di agricoltori che ha raccolto pochissimi voti alle scorse elezioni europee.

GIULIANO SANTORO A PAGINA 2

SCONTRO NELLA MAGGIORANZA
Autonomia, «camere centrali»

■ «Non si può andare avanti sull'autonomia senza interpellare le camere fino in fondo», avverte il presidente della camera Fico. Che però non chie-

de una discussione piena con possibilità di modificare gli accordi Stato regione. Governo in alto mare. Bozze condivise solo nello spirito. **A PAGINA 4**

Secessione
Si torna all'Italia come espressione geografica

PAOLO FAVILLI

Lo Stato nazione in cui vivono gli italiani ha il momento fondante nel Risorgimento. Lì si trovano le basi della loro storia in comune, almeno fino ad oggi. Lì lo «spazio delle figure profonde» (l'espressione è di Alberto Banti e Paul Ginsborg) trova la propria articolazione tra i lineamenti lunghissimi di una identità che ha precedenti culturali tra i più alti della storia europea, e le nuove necessità della costruzione di una nazione moderna.

— segue a pagina 15 —

American Psycho
Il golpe di Trump non è a Caracas. È a Washington

GUIDO MOLTEDO

Altro che a Caracas. Il golpe, Trump lo fa intanto a Washington. Parola grossa? Forse un po'. Ma ci si va vicini. Basta leggere l'editoriale del New York Times a commento della decisione del presidente di dichiarare lo stato d'emergenza nazionale, un passo di gravità senza precedenti perché «costituisce un riordino della dinamica del potere» tra le istituzioni a vantaggio dell'esecutivo, è l'usurpazione di «una delle responsabilità fondamentali attribuite al Congresso, il potere di spesa», «un'occupazione del potere» che deve allarmare i legislatori.

— segue a pagina 9 —

La targa voluta da Trump quando promise l'estensione del muro foto AFP

Spalle al muro

Per ottenere gli 8 miliardi necessari alla costruzione del muro, e per estromettere ogni tentativo di intralcio del Congresso, Trump dichiara lo stato di emergenza, creando un precedente temuto perfino dai Repubblicani. Democratici sulle barricate, pronti a dare battaglia a pagina 9

biani



INPS
Liti da «poltrone» sul tandem Nori-Tridico



■ Lega e M5s litigano per il dopo-Borri. Alle 14 le agenzie annunciano l'accordo: l'ex dg anti Fornero Mauro Nori presidente e il padre del reddito di cittadinanza Pasquale Tridico suo vice. Ma pochi minuti dopo il M5s annuncia: nessun accordo. E da lunedì l'Inps rischia la paralisi. **FRANCHI A PAGINA 5**

all'interno

Intervista Biedron, speranza della primavera polacca

GIUSEPPE SEDIA PAGINA 6

Amazon I neo-eletti dem bloccano i nuovi uffici a NY

GIULIA D'AGNOLO VALLAN PAGINA 16

Nigeria al voto Il miliardario Abubakar insidia Buhari

STEFANO MAURO PAGINA 8

ELEZIONI IL 28 APRILE
Spagna, saranno tre mesi di passione



■ Il governo Sánchez ha deciso la data delle elezioni anticipate: 28 aprile. Al via la campagna elettorale, ininterrotta fino alle europee. La destra a tre punte modello Andalusia-Pp, Ciudadanos e Vox - si scalda. I sondaggi vedono nero per il Psoc. **LUCA TANCREDI BARONE A PAGINA 7**

Spagna al voto
La sfida socialista con l'incubo dell'Andalusia

MASSIMO SERAFINI, MARINA TURI

La Spagna deve continuare a progredire, nella tolleranza e nel rispetto. Senza tensioni, redistribuendo ricchezza, riconoscendo nuovi diritti e libertà. Per questo, ho proposto lo scioglimento delle Camere e la richiesta di #ElezioniGenerali il 28 aprile.

— segue a pagina 15 —

Poste Italiane Sped. in a. p. - D.L. 353/2003 (conv. L. 46/2004) art. 1, c. 1. G/pe/CRM/23/21/03 80216 7716625 410817



IL MATTINO



€ 1,20 ANNO CORVIR N° 48
ITALIA
SPEDIZIONE IN ABBONAMENTO POSTALE 45% - ART. 2, COM. 20/01, L. 662/96

Fondato nel 1892



Sabato 16 Febbraio 2019 •

Commenta le notizie su ilmattino.it

A EDIZIONE E PRODUZIONE: "IL MATTINO" - "IL QUOTIDIANO" - EURO 100

Dopo Sanremo
La hit parade
premia
Mahmood
e Irama
Spinelli a pag. 14



All'Archeologico di Napoli
Sotto la moquette
spunta il pavimento
della villa romana
Cerbone a pag. 13



Il Napoli
Anche Mertens
al bivio
tra il rinnovo
e la Cina
Majorano a pag. 17



Il commento
QUANDO VIENE
A MANCARE
IL RISPETTO
TRA ISTITUZIONI
Luca Ricolfi

Il durissimo discorso che il belga Guy Verhofstadt, parlando al Parlamento europeo, ha rivolto al nostro primo ministro Conte, dandogli del «burattino mosso da Salvini e Di Maio», ha innescato una serie di polemiche, ma anche qualche riflessione di tono più generale, su cui forse non è inutile tornare.

Specie a sinistra, le reazioni non sono state unanimità. L'atteggiamento di alcuni è stato analogo a quello dei più cinici maschilisti di fronte allo stupro di una ragazza in minigonna: «Non si fa, però un po' se l'è cercata». Altri, più pacatamente, hanno fatto notare che, dopotutto, quel che il leader liberale Guy Verhofstadt ha detto in pubblico è precisamente ciò che tutta la stampa progressista pensa, dice e ripete da mesi senza alcuna remora o esitazione. Altri ancora hanno riversato ogni colpa sul linguaggio e i comportamenti dei due «burattinai»: Salvini è lo stesso che qualche tempo fa si permetteva di dare dell'ubriaco al Presidente della Commissione Europea Juncker, mentre Di Maio è lo stesso che un paio di settimane fa incontrava i gilet gialli, entrando a piedi giunti nella politica francese. Altri, infine, hanno accusato di ipocrisia quanti si sono dati la pena di difendere il nostro primo ministro a dispetto delle proprie opinioni su di lui, non lontanissime da quelle di Guy Verhofstadt.

Già, l'ipocrisia. Forse è proprio su questo che dovremmo riflettere. Di essa, François de La Rochefoucauld diceva che è «un omaggio che il vizio rende alla virtù».

Continua a pag. 43

Autonomia, la sfida di De Luca La Lega ai 5S: «Così salta tutto»

► Anche la Campania presenta domanda: «Conte ci faccia sedere al tavolo»
Scontro sull'esame in Parlamento. Governatori del Nord sul piede di guerra

Il governatore presenta la richiesta di autonomia differenziata per la Campania per 8 materie, dal lavoro alla salute. «Conte ci faccia sedere al tavolo», chiede De Luca. Intanto, è scontro in Parlamento. E dalla Lega avvertono i cinqueselle: «Salvini andrà fino in fondo o salta tutto». Sul piede di guerra anche i governatori del Nord.

Ajello, Gentili,
Lo Dico e Pappalardo
alle pagg. 2 e 3

L'intervista Laura Castelli

«L'Italia non sarà divisa
costi ancora da definire»

Nando Santonastaso

«Costi da definire ma l'Italia non sarà divisa dall'Autonomia del Nord», dice il sottosegretario al Mef Laura Castelli. A pag. 5



Punto di Vespa

MATTEO SALVINI
E I DUE FORNI
CHE SCOTTANO

Bruno Vespa

Andreotti aveva due forni, uno socialista, l'altro comunista, aperti solo a Roma. Continua a pag. 43

Il caso
Trump: il muro
è un'emergenza
nazionale
si deve fare
Flavio Pompetti

Il presidente americano Donald Trump ha annunciato la dichiarazione dell'emergenza nazionale al confine con il Messico: «Non è solo una questione di promesse elettorali, c'è una vera e propria crisi della sicurezza. E dire che il muro non funziona è solo una bugia, una grande bugia. Siamo di fronte a un'invasione». Ora servono 8 miliardi di dollari; nel piano per fare cassa anche il taglio degli alloggi militari in Italia. Il tycoon ha anche anticipato che «nelle prossime ore ci sarà un grande annuncio sulla Siria». A pag. 9

La storia L'iniziativa di un imprenditore a San Giorgio a Cremano



Simone Perfetti, il titolare dei negozi "Lo Riparo", con alcuni collaboratori. Newfoto/Artoria Di Lorenzo

«Non trovo tecnici preparati per l'azienda
adotto una classe e insegno il sacrificio»

Antonio Menna a pag. 10

Le inchieste del Mattino

Napoli, il macigno dei 48mila processi in Corte d'Appello

Un solo cancelliere abilitato a trasferire i fascicoli
Giudici, il concorso per tre posti andato deserto

Viviana Lanza

La Corte d'Appello con i suoi 48mila procedimenti pendenti resta l'imbutto del sistema giudiziario napoletano. Gli uffici non si riescono a smaltire l'arretrato. C'è infatti un solo cancelliere abilitato a trasferire i fascicoli. E il concorso per tre giudici è andato deserto.

In Cronaca

L'arretrato della Giustizia

CORTE DI APPELLO

● Pendenti inizio	49.399
● Sopravvenuti	13.552
● Definiti con sentenza	13.757
● Definiti senza sentenza	3.913
● Definiti	17.670
● Pendenti fine	45.281

Assolti padre e fratello per il delitto di Sana Pakistan, il Paese dove le donne non hanno diritto alla giustizia

Titti Marrone

Il ingiustizia è fatta: l'allucinante sistema legislativo pakistano «a due velocità», che finge di proclamare l'eguaglianza tra uomini e donne mentre decisamente sostiene la validità della legislazione religiosa della Sharia, ha assolto padre, fratello, zio, madre e conoscenti vari della famiglia di Sana Cheema dall'accusa di averla assassinata e di averne seppellito il corpo. Gli undici indagati sono stati ril-



sciati con una motivazione, «insufficienza di prove», che brucia come un tizzone ardente, sa di sberleffo inaccettabile. Uno sberleffo non solo in faccia ai diritti delle donne, ma al senso stesso della democrazia che, con il vecchio Montesquieu, identificava lo spirito delle leggi nella giustizia e nell'equità, fondate su quella natura umana che è uguale in tutti e identica sempre.

Continua a pag. 43
Servizio a pag. 11

CAPSULE O PONTI STACCATI?

PONTEFIX®

FISSA PONTI E CAPSULE DENTALI

PRODOTTO TASCABILE CHE CONSENTE DI RIFISSARE DA SOLI PONTI, CORONE, CAPSULE E DENTI A PERNO

da **FIMO IN FARMACIA** www.fimosrl.it

PONTEFIX®
FISSA PONTI E CAPSULE DENTALI

FISSAGGIO FACILE E VELOCE

PRONTO INTERVENTO DENTALE

LEGGERE ATTENTAMENTE LE ISTRUZIONI PRIMA DELL'USO E UN DISPOSITIVO MEDICO CE AUT. MIN. SANITÀ DEL 20/12/2007



Il Messaggero



€ 1,40 ANNO 141 - N° 48 ITALIA

NAZIONALE



Sabato 16 Febbraio 2019 • S. Giuliana

IL GIORNALE DEL MATTINO

Commenta le notizie su ILMESSAGGERO.IT

Scatti&riscatti
Quell'inutile inferno di bombe che sconvolse Cassino
Nordio a pag. 21



L'intervista
Catch 22, Clooney torna alle serie tv «Amo raccontare storie di guerra»
Scorcucchi a pag. 24



Formula Uno
La Ferrari svela la nuova Sf90 Meno rossa per volare
Cordella nello Sport



Casa
ilmessaggerocasa.it
Vai su ilmessaggerocasa.it il tuo nuovo indirizzo di casa.

Il rispetto di un Paese
La politica dell'invettiva spacciata per coraggio

Luca Ricolfi

Il durissimo discorso che il belga Guy Verhofstadt, parlando al Parlamento europeo, ha rivolto al nostro primo ministro Conte, dandogli del "burattino mosso da Salvini e Di Maio", ha innescato una serie di polemiche, ma anche qualche riflessione di tono più generale, su cui forse non è inutile tornare.

Specie a sinistra, le reazioni non sono state unanimesi. L'atteggiamento di alcuni è stato analogo a quello dei cincilotti maschilisti di fronte allo stupro di una ragazza in minigonna: "non si fa, però un po' se l'è cercata". Altri, più pacatamente, hanno fatto notare che, dopotutto, quel che il leader liberale Guy Verhofstadt ha detto in pubblico è precisamente ciò che tutta la stampa progressista pensa, dice e ripete da mesi senza alcuna remora o esitazione. Altri ancora hanno riversato ogni colpa sul linguaggio e i comportamenti dei due "burattinai": Salvini è lo stesso che qualche tempo fa si permetteva di dare dell'ubriaco al Presidente della Commissione Europea Juncker, mentre Di Maio è lo stesso che un paio di settimane fa incontrava i gilet gialli, entrando a piedi giunti nella politica francese. Altri, infine, hanno accusato di ipocrisia quanti si sono dati la pena di difendere il nostro primo ministro a dispetto delle proprie opinioni su di lui, non lontanissime da quelle di Guy Verhofstadt.

Continua a pag. 20

Autonomia, si apre il caso Roma

►Alta tensione nel governo sull'esame in Parlamento. La Lega avverte M5S: così salta tutto Raggi da Conte, rilancio sui poteri per la Capitale. Castelli: «Nessuno deve finire in serie B»

ROMA È alta tensione nel governo sul rinvio al Parlamento dell'esame della legge sulle Autonomie. La Lega avverte M5S: così salta tutto. Il ministro Erika Stefani, e i governatori Attilio Fontana e Luca Zaia sul piede di guerra dopo lo stop dei cinque stelle. E si apre un caso Roma. Il sindaco di Roma Raggi da Conte, rilancio sui poteri per la Capitale. Il sottosegretario all'Economia Laura Castelli: «Non c'è conflitto tra noi e il Carroccio, però nessuno dovrà finire in serie B».

Dopo la crisi Italia-Francia

Rientra l'ambasciatore e invita Mattarella Di Maio: no ai violenti, ma avanti gilet gialli

Simone Canettieri

L'ambasciatore francese è rientrato in Italia. Christian Masett è stato subito ricevuto al Quirinale dal



presidente della Repubblica Sergio Mattarella. A cui ha consegnato un invito per una visita in Francia. Ma M5S: avanti con i gilet gialli. A pag. 9 Ventura a pag. 9

I pentastellati insistono per Tridico

Inps, salta l'intesa giallo-verde su Nori E dal Carroccio nuovi limiti al Reddito

Luca Cifoni

Scade il mandato di Tito Boeri alla guida dell'Inps. Per la sostituzione sembrava fatta per Mauro Nori, con



Pasquale Tridico come vice. Ma ieri Stefano Buffagni, il sottosegretario grillino alla presidenza del Consiglio, ha parlato di «notizia da pensionare». A pag. 4

Il presidente stanza 8 miliardi e aggira il veto dem: pioggia di ricorsi



Trump: «Emergenza nazionale, il muro si fa»

Donald Trump dopo il discorso sul muro ieri alla Casa Bianca (foto AFP)

Pompetti a pag. 11

Una bad company con i debiti Alitalia I paletti del Tesoro

►Alla nuova società guidata da Fs solo le attività Tria: valuteremo la convenienza anche per lo Stato Giusy Franzese

Inchiesta Parnasi
"Famo sto stadio" la chat per gli affari

Michela Allegri
Inchiesta sull'affare Tor di Valle: nella chat "Famo sto stadio" favori ai politici e incarichi. A pag. 13

Uccise il figlio tossico
«Il Quirinale mi ha concesso la grazia ma il dolore resta»

FIUME VENETO (Pa) Gli occhi di Franco Antonio Dri sono rossi. È commosso. Il Presidente della Repubblica Sergio Mattarella ha firmato la grazia per quest'uomo di 77 anni che quattro anni fa ha ucciso il figlio Alessandro, 47 anni, in preda alla droga, al culmine dell'ennesima lite. «Mattarella mi ha graziato ma nel cuore ho solo dolore».

Minca a pag. 12

www.pastareggia.it

La Corona
Lo Scettro
La Reggia

I PESCI VERSO L'ISOLA FELICE

Buongiorno, Pesci! Seguite semplicemente il flusso delle vostre sensazioni, muovetevi nel vostro oceano personale, lasciatevi trasportare dalle correnti... giungerete sulla vostra isola felice. Venere ancora splendida in Capricorno, provoca incontri che lasciano incantati. Marte in Toro, ritorno della passione nel matrimonio. Luna in Cancro, famiglia e figli. Saturno, guida sicura per il successo. E da molto che non vedete un cielo così. Auguri.

© RIPRODUZIONE RISERVATA
L'oroscopo a pag. 35

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



L'ALFABETO DELLE EMOZIONI



IN EDICOLA A € 9,90 IN PIÙ

il Resto del Carlino

Fondato nel 1885

SABATO 16 febbraio 2019 | € 1,50 | Anno 134 - Numero 40 | Anno 20 - Numero 46 | www.ilrestodelcarlino.it

IMOLA-BOLOGNA

SPADA
ROMA
SALDI -70%
OFFERTA VALIDA DAL 5/01 AL 15/03

IMOLA, SOSTE GRATIS PER L'EVENTO

Fantaveicoli, doppia sfilata

AGNESSI ■ In Cronaca di Imola



OGGI IN REGALO
Speciale Valentino ROSSI
VALE 40
32 pagine in più

SPADA
ROMA
SALDI -70%
OFFERTA VALIDA DAL 5/01 AL 15/03

IL COMMENTO

di BRUNO VESPA

LA CENERE NEL FORNO

ANDREOTTI aveva due forni, uno socialista, l'altro comunista, aperti solo a Roma. Anche Craxi ne aveva due, più piccoli: uno a Roma con la Dc, uno nelle 'regioni rosse' con il Pci. Anche Salvini ha due forni: quello regionale con Berlusconi e Meloni è più importante del forno regionale craxiano. Il centrodestra governa insieme in otto regioni ed è in pole position in altre tre. Il forno romano con Di Maio è apparentemente inespugnabile. Apparentemente. Il futuro politico italiano sta in questo avverbio. Nessuno si aspettava che lo shock del voto abruzzese fosse così forte per i 5 Stelle. Il problema è che l'Abruzzo si tira dietro Sardegna, Basilicata e Piemonte dove i sondaggi collocano il Movimento al terzo posto, chiunque conquisti la regione. E alle elezioni europee del 26 maggio la distanza della Lega dai suoi alleati di governo varia nelle previsioni tra i cinque e i nove punti. Tutto può accadere, naturalmente. Ma i risultati abruzzesi e le previsioni sul resto sono stati sufficienti ad aprire nel M5s una crisi di sistema.

[Segue a pagina 6]

Voto M5s su Salvini, decide la Rete

Caso Diciotti Immunità del ministro: consultazione on line fra i militanti

COLOMBO ■ A pagina 7

ISLAM TUTTI ASSOLTI I PARENTI DI SANA, L'ITALIANA TRUCIDATA IN PAKISTAN



UCCISA DUE VOLTE

RASPA e commento di SERAFINI ■ Alle pagine 2 e 3

«Sei un ladruncolo». Maestra indagata

Il caso Furto in classe, bambino perquisito e sotto choc. Ma era innocente | B. RUGGIERO ■ A pag. 12

OGGI L'ADDIO DI BOERI

Presidenza Inps La nomina spacca la maggioranza

MARIN ■ A pagina 9

IL GOVERNO: AVANTI

Duello Nord-Sud Ora la Campania vuole l'autonomia

COPPARI A ■ A pagina 6

SFIDA AL CONGRESSO



Trump: il Muro lo faccio lo stesso, è un'emergenza

PIOLI e DE CARLO ■ A pagina 4

menghi
Loreto (AN)
www.menghishoes.com



ECCO LA FERRARI: CACCIA AL MONDIALE



La Rossa un po' meno rossa «Ma è nata per vincere ora»

TURRINI ■ Nel QS

VIVINDUO
FEBBRE E CONGESTIONE NASALE
DUE AZIONI CONTRO L'INFLUENZA:
combatte la FEBBRE DECONGESTIONA rapidamente e con effetto prolungato
IN ACQUA CALDA O FREDDA
È un medicinale. Leggere attentamente il foglio illustrativo. Non somministrare al di sotto di 12 anni. Autorizzazione del 17/04/2018.

E DOPO L'INFLUENZA SEI SENZA CORRENTE? PRENDI LA SCOSSA!
PROVALO INACQUA CALDA
SUSTENIUM PLUS
ENERGIA
1° FARMACO



SABATO 16 FEBBRAIO 2019

IL SECOLO XIX

QUOTIDIANO FONDATA NEL 1886 - EDIZIONE GENOVA

2,00€ con "GENTE" in Liguria, AL e AT. In omaggio "Italia Oggi" in Liguria. 1,50€ tutte le altre zone - Anno CCXXXIII - NUMERO 40, COMMA 20/B. Spedizione abb. post. - gr. 50

ELKANN: QUI IL MEGLIO DEL PAESE
Una Ferrari gioiello per vincere la sfida mondiale dei 90 anni

L'INVIATO MANCINI / PAGINE 44 E 45

LA PRIMA AL CARLO FELICE
Simon Boccanegra.
Genova allo specchio

NIEDDU E RUBINO / PAGINA 38

INDICE

primo piano	pagina 2
cronache	pagina 6
economia & marittimo	pagina 13
genova	pagina 17
album genova	pagina 32
cinema/tv	pagina 35/36
xte	pagina 37
sport	pagina 40

LA RELAZIONE DELLA CORTE DEI CONTI

Processo all'Italia delle troppe liti «Sono un freno per l'economia»

Caso Diciotti, consultazione online per M5S Inps, non c'è accordo sul successore di Boeri

IL COMMENTO

FEDERICO GEREMICCA

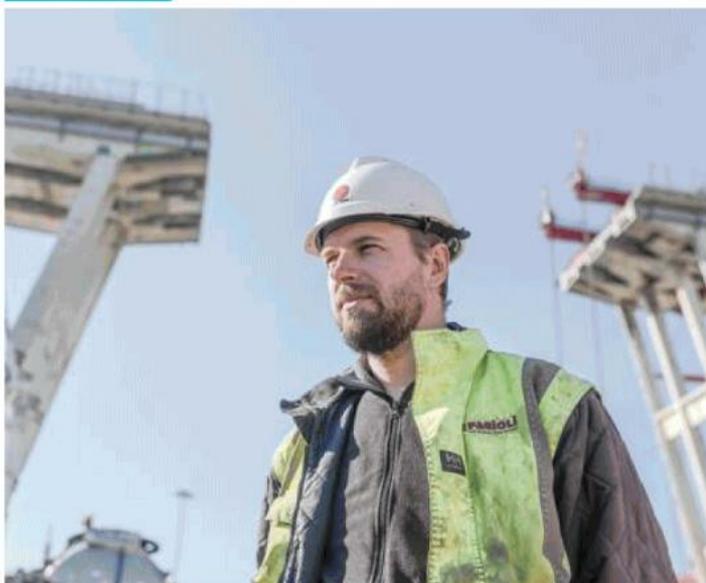
LE ISTITUZIONI CHE FRENANO I GIALLOVERDI

Le ultime pesanti critiche sono arrivate dai giudici della Corte dei conti: mancanza di investimenti e risse politiche stanno frenando il Paese. E proprio la circostanza che non si tratti di allarmi inediti, riporta in primo piano una questione ormai cruciale: il fastidio col quale il governo continua ad accogliere i timori di altri poteri dello Stato, ai quali solitamente replica di pensare al proprio lavoro o di candidarsi alle elezioni, se proprio vogliono avere voce in capitolo.

L'ARTICOLLO / PAGINA 2

«Il 2019 e gli anni successivi si presentano non facili». La relazione della Corte dei Conti gela il governo, e l'inaugurazione dell'anno giudiziario si trasforma in una doccia fredda sui provvedimenti annunciati nelle scorse settimane. Tra i capi di accusa c'è anche «l'inconcludente» e «continua rissosità» che secondo la Corte dei Conti bisogna avere il coraggio di abbandonare. Segnalato anche il ritardo delle infrastrutture, che soffrono per «La mancanza di congrui investimenti». L'allarme arriva mentre continuano le tensioni all'interno della maggioranza gialloverdi e i principali dossier restano bloccati. Sul caso Diciotti il M5S lancia un referendum tra i suoi elettori. Slitta l'intesa per il successore di Boeri all'Inps.

BARBERA, CARUGATI, LA MATTINA, LONGO
E TOMASELLO / PAGINE 2 - 4



Enrico e gli altri: la squadra dei demolition men «Smontiamo il Morandi con emozione e tecnica»

Przemyslaw Kuczynsky («chiamatemi Enrico che è più facile», dice), gigantesco polacco addetto ai martinetti idraulici, è uno dei «demolition men», gli uomini che stanno smontando il ponte Morandi. La seconda puntata del viaggio del Secolo XIX nei cantieri della Liguria fa

tappa in Valpolcevera: la squadra del ponte oggi vede impiegati 19 uomini della Fagioli, 16 della Omini, i progettisti di Ipe progetta e una ventina di addetti di Ireos, l'azienda che si occupa del monitoraggio ambientale e dello smaltimento.

E. ROSSI / PAGINA 9

TORNA L'AMBASCiatore A ROMA. DI MAIO: MAI CON I GILET VIOLENTI

Nizza, i sindaci in piazza Mattarella va da Macron

Nel giorno in cui l'ambasciatore francese torna a Roma dopo il richiamo per consultazioni seguito alle polemiche tra il governo italiano e Macron, a Nizza alcuni sindaci dei due Paesi siglano un patto per

rafforzare il legame tra i due Paesi. Il presidente Mattarella, che ha ricucito lo strappo con Parigi, ha accettato l'invito per una visita in Francia ricevuto da Macron.

L'INVIATO MENDUNI E CAPURSO / PAGINA 5

ROLLI



L'INVIATO MASTROLILLI / PAGINA 7

IL PROGETTO RIGUARDA PONTE PARODI E L'HENNEBIQUE

Genova, nuovo terminal per le crociere di lusso

Nel progetto di riqualificazione di Ponte Parodi, vecchio ormai di 17 anni, era previsto un approdo per le crociere. Ora l'Autorità portuale vuole ripescare l'idea realizzando un nuovo terminal destinato alle navi da

crociera di lusso. Nell'operazione verrebbe utilizzato anche un piano dell'Hennebique per l'accoglienza dei turisti avviando così il recupero del gigante di cemento armato.

QUARATI / PAGINA 18

poke. AND BOWL
(BROADSIDE)
il primo hawaiano a Genova

Via XII Ottobre 130 R | 010.08.99.280
p o k e . a n d . b o w l . i t

BUONGIORNO

Alle sante celebrazioni dei settant'anni di George Orwell, uno dei capolavori del Novecento, è forse il caso di aggiungere un'ammirata considerazione per la figlia di Tom Parsons. Tom è un condomino del protagonista, Winston Smith, e un giorno gli racconta fiero che ha combinato quel diavolello di piccina: va in gita a Berkhamstead con la classe e convince due amichette a pedinare un tizio ambiguo; gli stanno alle calcagna un paio d'ore, e infine lo consegnano alla polizia. L'aspetto straordinario, dice Tom, è che la creatura ha sette anni e, chiede, sai da che è stata attratta? Dalle scarpe del tizio: non le aveva mai viste, scarpe da spia straniera. Orwell c'era andato vicino, ma non sapeva che l'umanità era già un passo oltre, con gli eroici bambini che in Urss tradivano i genitori la-

drì di una patata per non tradire l'idea comunista. Certo che ne abbiamo fatta di strada dai tempi di Giuda. Quello raccontato da Amos Oz non ha bisogno dei trenta denari, è ricco di suo, ha bisogno di Cristo in croce per vederlo scendere, sarà il miracolo ultimo e definitivo, la verità bacerà tutti e l'umanità sarà salva. Ecco perché Giuda si suicida, perché ha perso Dio. Che differenza fra la delazione colma d'amore e di tragedia di Giuda e la delazione priva di implicazioni morali e di tornaconto, gelida, perfetta della figlia di Parsons. Viene in mente (deriva cronachistica) il sottosegretario a cinque stelle Stefano Buffagni che incita a denunciare i vicini sospettati di incassare senza diritto il reddito di cittadinanza, magari per un paio di scarpe equivoche. Una cosa che a Giuda ripugnerebbe.

Essere un Giuda **MATTIA FELTRI**

DentalOne
Studio Odontoiatrico
LA SALUTE DEL SORRISO

Genova - Via de' Morabò 8 Spigno 17V
Tel. 010.5830317 - Fax 010.5830329
Genova San Protasio - Via Abb. Marzotto 15/7
Tel. 010.535017

www.dentalone.it
Dott. Vittorio Magnano
Odontoiatria Implantologia Rigenerazione Cinesia

€ 2,50* in Italia - Sabato 16 Febbraio 2019 - Anno 155*, Numero 46 - www.ilssole24ore.com

*solo per gli acquirenti edicola e fino ad esaurimento scorte in vendita abbinate a RM Spagnola con Arre e Letteratura - Edicola Italiana (Il Sole 24 Ore) e Arre e Edicola Italiana, € 0,50

Poster Italiani Sped. in A.P. - D.L. 353/2003 con L. 46/2004, art. 1, C.C. L. DCB Milano



Il Sole 24 ORE

Fondato nel 1865
Quotidiano
Politico Economico Finanziario Normativo

FTSE MIB 20212,34 +1,90% | SPREAD BUND 10Y 269,90 +0,80 | €/S 1,1260 -0,07% | BRENT DTD 66,17 +2,75% | Indici&Numeri → PAGINE 24-27

Credito d'imposta
Ricerca & sviluppo:
certificazione
semplificata
per le spese

Giorgio Gavelli
— a pagina 18



Ancora in edicola
Con Il Sole 24 Ore
la guida facile
al reddito
di cittadinanza

— a 0,5 euro oltre al quotidiano



MARSH RISK CONSULTING

ESG: soluzioni
per lo sviluppo
sostenibile
del business.



L'export perde slancio: crescita dimezzata e surplus in discesa

VENTITE ALL'ESTERO

L'anno scorso crescita del 3% rispetto alla corsa di quasi 18% del 2017

Il settore auto in Germania rallenta e l'automotive italiano è in difficoltà

Il made in Italy chiude il 2018 con una crescita del 3%, dato non disprezzabile se paragonato ad altri indicatori. Ma il confronto con il 2017, quando il nostro export è balzato del 17,6%, è comunque desolante. Ad abbassare le medie, già non brillanti, è in particolare dicembre, che presenta un calo congiunturale del 2,3%, del 2,7% su base annua, quarto mese dell'anno in rosso in termini tendenziali. In valore assoluto si trat-

ta di un miliardo di incassi in meno. Mentre il surplus della bilancia commerciale scende a 39,804 miliardi e perde 7,8 miliardi rispetto al 67,662 del 2017.

Determinante per quest'ultimo risultato è la performance della Germania, i cui acquisti nel mese cedono quasi tre punti. Traducendo così in minori commesse la frenata dell'economia, già visibile nei dati di produzione industriale e nella revisione al ribasso delle stime di crescita 2019. Decisivo in particolare è il crollo del settore auto, con Berlino ad infilare tre mesi consecutivi in calo a doppia cifra in termini di produzione. Uno stop legato in parte alla congiuntura (in Europa vendite a gennaio sono risultate in calo del 4,6%) e acuito dalla difficoltà delle aziende nell'adeguarsi in tempi rapidi alle nuove regole ambientali.

Luca Orlando
— a pagina 3

CONFINDUSTRIA

Serve lo stop alle clausole Iva di salvaguardia

«Occorre liberarsi quanto prima» delle clausole di salvaguardia, «ancora attivabili per 28,8 miliardi tra il 2020 e il 2021». Lo sostiene il Centro studi di Confindustria. La clausola Iva fu introdotta dal Governo Renzi e modificata ben sei volte da dicembre 2014. «Il Governo dovrebbe proporre alla Ue un piano in cui si impegna a non introdurre nuove clausole e a coprire una quota sufficientemente ampia di quelle ancora attive.

— Servizio a pagina 2

LA MILANO SPARITA E QUELLA CHE SPARIRA



Altri tempi. Una panoramica anni '90 dell'area di San Siro, con lo stadio in primo piano e l'ippodromo del trotto

PANORAMA

NOMINE

Presidenza Inps, braccio di ferro Lega-Cinquestelle

Sulla presidenza Inps è braccio di ferro tra Lega e M5S. Oggi arriva a scadenza il presidente Tito Boeri ma non c'è ancora accordo sul suo successore. Per questo avanza l'ipotesi di un traghettatore. Sulla possibilità di un tandem fra Nori e Tridico non sembra esserci accordo nella maggioranza.

— Servizio a pagina 5

LA PARTITA DELLE TLC

Telecom rimbalza del 6,4% in Borsa sulla scia di Cdp che può comprare

Antonella Oliveri
— a pagina 13

FORMULA 1

Presentata la Ferrari SF90 Dubbi per il rosso pallido

Tinta rossa meno accesa, inserti neri e linee semplici, specialmente nell'ala anteriore per assecondare le nuove norme sull'aerodinamica. Sono queste due caratteristiche subito evidenti della SF90, la nuova monoposto Ferrari per la stagione F1 del 2019, presentata ieri a Maranello. Debutto il 17 marzo a Melbourne (Australia).

— a pagina 7

Fitch taglia le stime sul Pil italiano

SOSTEGNI MONETARI

Per il rallentamento dell'economia europea, l'agenzia di rating Fitch prevede un riavvio degli stimoli monetari (QE) della fisco. Intanto prevede al ribasso le stime sul Pil dell'Italia: nel 2019 dall'1,7% all'1%. L'Italia è il Paese che frena di più, con le previsioni sul Pil ridotte dal 1,2% allo 0,3%, assieme alla Germania (dall'1,7% ad appena sotto 1%).

Morya Longo
— a pagina 2

22

Valutazioni
Parte la girandola di rating: venerdì prossimo il primo giudizio su conti e crescita

Venerdì prossimo, 22 febbraio, l'agenzia di valutazione Fitch renderà nota la valutazione sull'Italia, con un possibile declassamento alla luce della recessione in atto

Dino Pesole
— a pagina 2

Hines conquista il trotter San Siro

IMMOBILIARE

Milano si conferma teatro del rilancio del mercato immobiliare italiano. L'intesa per l'ex area trotto di San Siro è stata raggiunta ed entro giugno è atteso il passaggio di proprietà da Sinattech al colosso americano Hines. Nel progetto servizi per lo stadio, dal negozi al museo, dal club di Inter e Milan ai ristoranti, ma anche residenze e senior living per l'affitto.

Paola Dezza
— a pag. 11



Industria Leonardo, avviata a Pisa la produzione dell'elicottero a guida remota

Leonardo ha inaugurato uno stabilimento per lo sviluppo e la produzione del nuovo AW609, un elicottero a guida remota

Silvia Pieracini
— a pag. 8

FRANCIA

Macron invita Mattarella per una visita di Stato

Al rientro dalla Francia l'Ambasciatore Christian Masset è stato ricevuto ieri al Quirinale. Il diplomatico ha consegnato al presidente Mattarella una lettera di invito del presidente Macron per una visita di Stato in Francia. Mattarella ha cordialmente accettato.

— a pagina 15

FALCHI & COLOMBE

SU BANKITALIA NIENTE FALLI DA ESPULSIONE

di Donato Masciandaro

Nelle moderne economie di mercato il gioco tra politici e banchieri centrali è caratterizzato da fisiologici contrasti, che però non devono essere tackle pericolosi. Conviene a tutti che i governi in carica rispettino due regole: non attaccare l'indipendenza della politica monetaria - cartellino rosso - e non utilizzare in modo improprio la pressione politica sui banchieri - cartellino giallo. Per il nostro Paese è opportuno che il governo continui a evitare i contrasti da ammonizione, o peggio da espulsione.

Nel giorno scorsi due argomenti - le riserve auree della Banca d'Italia, le responsabilità della vigilanza nelle crisi bancarie - hanno provocato un'inflazione di commenti sulla tematica dell'indipendenza della banca centrale, e più generali sui rapporti tra politici e banchieri.

— Continui a pagina 14

CRISTALLO RESORT & SPA
CORTINA D'AMPEZZO

THE LUXURY COLLECTION

FOR RESERVATIONS
PLEASE CALL +39 0438 86 11 11
OR VISIT WWW.CRISTALLO.IT

CRISTALLO A LUXURY COLLECTION RESORT & SPA
CORTINA D'AMPEZZO, ITALY
INFO@CRISTALLO.IT

Tav, aumenta la pressione della Ue «L'Italia deve chiarire al più presto»

INFRASTRUTTURE

Fondi europei a rischio. Si Tav: a Vicenza mobilitati sindacati e imprese

Ultimatum di Bruxelles sulla Tav. La commissaria Ue ai Trasporti, Violeta Bulc, ha invitato il governo italiano a chiarire la propria posizione perché «più il tempo passa e più aumenta il rischio che i fondi debbano essere riallocati su altri progetti europei. L'invito è «parlare con Parigi» se la posizione ufficiale sul progetto è cambiata.

Santilli
— a pag. 4

INTERVENTO/1

L'ANALISI VALUTA SOLO L'EFFICIENZA

di Marco Ponti e Francesco Ramella
Nel suo intervento dello scorso 14 febbraio il professor Cascetta critica i contenuti dell'analisi costi-benefici sulla Torino-Lione alla cui redazione hanno partecipato gli scriventi.

— Continui a pagina 4

INTERVENTO/2

ROMPERE CON PARIGI È UN COSTO

di Roberto Zucchetti
In questi giorni, l'analisi costi-benefici, tecnica di valutazione finora conosciuta solo da pochi addetti ai lavori, è diventata oggetto di pubblico dibattito: il risultato è, però, pericoloso, perché la confusione può screditare questo strumento di analisi.

— Continui a pagina 4

Goldman Sachs chiama Braggiotti come advisor

Margia Mangano
— a pag. 11

Il banchiere Gerardo Braggiotti è stato scelto da Goldman Sachs come advisor. Un incarico di grande prestigio nella banca istituzione degli Stati Uniti. Prima di Braggiotti altre personalità hanno svolto incarichi importanti per Goldman: Mario Draghi, Gianni Letta e Romano Prodi.



Banchiere Gerardo Braggiotti

.moda

INDUSTRIA STILE BELLEZZA



Business globali, sneaker al galoppo con lusso e start-up

Il mercato globale delle sneaker continua a crescere. Secondo un rapporto Grand View Research, il giro d'affari globale 2017 delle calzature sportive è stato di 66,3 miliardi di dollari e si prevede possa superare i 95 miliardi entro il 2025 (+42,9% all'anno). In Italia (stima Confindustria Moda) è stato l'unico segmento a registrare un aumento, sia per quantità (+3,6%) sia per spesa (+2,5%), pari a 3 miliardi.

Chiara Beghelli
— a pag. 22



IL TEMPO

QUOTIDIANO INDIPENDENTE



Sabato 16 febbraio 2019 € 1,20

S. Giuliana
Anno LXXV - Numero 46Direzione, Redazione, Amministrazione 00187 Roma, piazza Colonna 366, tel 06/675.881 * Abbinamenti 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 €1,20www.iltempo.it
e-mail: direzione@iltempo.it**Dopo la bocciatura del bilancio 2017 la municipalizzata chiede al Comune di pagare i suoi debiti**

Guerra milionaria fra Ama e la Raggi

■ Muro contro muro tra Ama e Campidoglio. Dopo il «no» alla richiesta di trattenere gli introiti della Tari, considerata l'ennesima bocciatura del Bilancio 2017 che è costata il posto all'assessore capitolino all'Ambiente, i vertici dell'azienda dei rifiuti della

Capitale rilanciano e chiedono al Comune di rientrare dei debiti vantati per circa 200 milioni di euro.

Novelli → a pagina 16

Volete in gabbia Salvini o Barabba?

Follia del M5s: incapaci di una decisione politica sul caso Diciotti, la affidano ai propri iscritti
Stessa idea sul codice penale: vogliono fare stabilire con referendum la pena per ogni reato

IL TEMPO di Oshø

"...Sì ma st'ambasciata
'n è mica 'n albergo eh"

Torna a Roma l'ambasciatore francese

Martini → a pagina 8

di Franco Bechis

Chi libereranno i militanti del Movimento 5 stelle? Matteo Salvini o Barabba? Ci si scuserà il paragone irriverente e pure ingiustificato (non c'è alcuna sacralità nella persona del ministro dell'Interno), ma la scelta di Luigi Di Maio e del M5s (...)

segue → a pagina 2

Proposta grillina in Senato

Si inventano pure il mutuo di cittadinanza

Di Mario → a pagina 3

Il dramma di Giachetti

Il candidato renziano silurato dai renziani

→ a pagina 9

Buona TV a tutti

Il momento delle fiction

di Maurizio Costanzo

→ a pagina 23

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.

LE NOSTRE ATTIVITÀ
Consulenza aziendale
Consulenza contrattuale
Operazioni societarie
Prestazioni contabili e bilanci
Amministrazione
Liquidazione di aziende
Perizie e valutazioniSTUDIO
PIAZZOLLATel/Fax 06 59694165
Tel/Fax 06 49354685

Cell. 3738141677

rosario.piazzolla.ry@gmail.com

Studio Piazzolla
Via Guido Fubini, 23
00134 Roma

L'attrice romana in procura: «Perseguitata e pedinata da cinque anni» S. Valentino con stalker per la Ferilli

■ Prima erano solo lettere, qualche regalo, poi da quello che sembrava l'innocuo corteggiamento di un fan, si è trasformato con il passare del tempo, circa cinque anni, in un incubo per l'attrice Sabrina Ferilli che il giorno di San Valentino si è rivolta alla magistratura per denunciare il suo stalker.

Di Corrado → a pagina 17



Sabato 16 Febbraio 2019
Nuova serie - Anno 28 - Numero 40 - Spedizione in A.P. art. 1 c.1 L. 46/04, DCB Milano
* Offerta esclusiva con Marketing Oggi (ItaliaOggi) € 2,30 + Marketing Oggi € 0,50

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



IN EDICOLA

Italia Oggi
La riforma del fallimento
408 pagine

CON

Usa e Ue sempre più lontani. Dopo Brexit, Uk diventerà una portaerei Usa davanti all'Europa
James Hansen a pag. 13

IN EDICOLA

Italia Oggi
La pace fiscale

CON

Italia Oggi

QUOTIDIANO ECONOMICO, GIURIDICO E POLITICO

ANTIRICICLAGGIO

Polizze assicurative sproporzionate possono innescare le segnalazioni
Stroppa a pag. 29

CURATORI FALLIMENTARI

Formazione diversificata per le categorie abilitate
Damiani a pag. 34

SU WWW.ITALIAOGLI.IT

Fallimenti - Il nuovo regolamento sulla crisi d'impresa
Marchi e brevetti - I decreti legislativi approvati dal consiglio dei ministri
Fisco - Il provvedimento dell'Agenzia delle entrate sulle lettere di compliance ai contribuenti minimi

10 ONLINE

Minimi, inviti al ravvedimento

L'Agenzia delle entrate sta mandando le lettere che segnalano le anomalie riscontrate nei dati dei contribuenti. Ammesso l'adeguamento spontaneo

Compliance estesa a minimi, forfettari e cedolare secca sugli affitti. L'Agenzia delle entrate mette a disposizione dei contribuenti, al fine di procedere con un eventuale adeguamento spontaneo, tutte le informazioni inerenti alle anomalie riscontrate, estendendo il perimetro delle tipologie di reddito. L'amministrazione ha diffuso nella serata di ieri il provvedimento direttoriale di attuazione della compliance.

Poggiani a pag. 27

E alla fine Trump ha avuto la meglio sui fondi per il muro



È stata una lunga polemica, una battaglia che ormai era data per senza uno sbocco. Invece è finita, per adesso, in poche ore, con un vincitore, non si sa per quanto, ma oggi come oggi netto: Donald Trump. La Casa Bianca ha piegato il Congresso e adesso potrà far partire il suo progetto Muro. Il testo approvato prevede uno stanziamento di 333 miliardi di dollari, che però

è meno di un quarto della somma che Trump da tempo andava pretendendo per il suo Muro. Il presidente ha promesso di apporre la sua firma, ma dopo avere annunciato che comunque dichiarerà una «emergenza nazionale» che gli consenta di procurarsi stanziamenti molto maggiori per il suo progetto.

Paolini a pag. 10

ORSI & TORI

DI PAOLO PANERAI

Non solo mistero Juventus, ma mistero calcio. Una delle principali industrie italiane, 4 miliardi di giro d'affari, come dice il presidente della Lega, Gaetano Micciché. Nonostante ciò ha senso che un giornale come ItaliaOggi se ne occupi. E la motivazione è semplice. Non solo la Juventus è entrata nell'indice dei 40 maggiori titoli dello scarno listino italiano, ma come ricorda MF-Milano Finanza, la Juventus vale più di una banca di straordinaria efficienza come la Popolare di Sondrio, per esempio, e riesce a collocare sul mercato 150 milioni di obbligazioni a un tasso di interesse del 3,5% che fior di industrie e banche italiane (per esempio Unicredit) si sognano. Ma prima di andare avanti devo fare un doppio disclaimer, come è buona regola in finanza: sono di fede viola, ho indossato la maglia viola, sono

continua a pag. 2

LUNEDÌ IN EDICOLA

Italia Oggi
Ecco il quasi-dipendente

PARLA VOLANTI

Radio Italia, torna il Concerto a Milano e a Palermo
Levi a pag. 20

www.profima.it

PROFIMA®

PROJECT FINANCE MANAGEMENT

FONDI PERDUTI E AGEVOLATI PER I TUOI INVESTIMENTI

Azienda certificata ISO 9001

Numero Verde **800 180616**

info@profima.it
profima@pec.it

PROFIMASRL

* Esclusivamente per la Liguria fino a esaurimento scorte in abbonamento esclusivo a «IL SECOLO XIX» a euro 1,50. Con guida «L'Agge di Diritto 2019» a € 0,99 in più con guida «I nuovi regimi fiscali» a € 0,99 in più. Con guida «La riforma del fallimento» a € 0,99 in più con guida «Fisc 2019» a € 0,99 in più.

1.963.000 lettori (dati Auditpress 2018/II)

L'ALFABETO DELLE EMOZIONI



IN EDICOLA A € 9,90 IN PIÙ

Fondato nel 1859



LA NAZIONE

SABATO 16 FEBBRAIO 2019 | € 1,50 (€ 1,30 in abbinamento obbligatorio con Il Telegrafo) | Anno 161 - Numero 46 | QN Anno 20 - Numero 46 | www.lanazione.it

SPADA
ROMA
SALDI -70% FINALE
OFFERTA VALIDA DAL 5/01 AL 15/03

DUE STORIE A FIRENZE E PRATO DI VECCHIAIA E DISPERAZIONE

Uccisero le mogli malate La Grazia di Mattarella



BROGIONI, NATOLI e commento di RUFFOLO ■ A pagina 10

SPADA
ROMA
SALDI -70% FINALE
OFFERTA VALIDA DAL 5/01 AL 15/03

IL COMMENTO di BRUNO VESPA

LA CENERE NEL FORNO

ANDREOTTI aveva due forni, uno socialista, l'altro comunista, aperti solo a Roma. Anche Craxi ne aveva due, più piccoli: uno a Roma con la Dc, uno nelle 'regioni rosse' con il Pci. Anche Salvini ha due forni: quello regionale con Berlusconi e Meloni è più importante del forno regionale craxiano. Il centrodestra governa insieme in otto regioni ed è in pole position in altre tre. Il forno romano con Di Maio è apparentemente inespugnabile. Apparentemente. Il futuro politico italiano sta in questo avverbio. Nessuno si aspettava che lo shock del voto abruzzese fosse così forte per i 5 Stelle. Il problema è che l'Abruzzo si tira dietro Sardegna, Basilicata e Piemonte dove i sondaggi collocano il Movimento al terzo posto, chiunque conquisti la regione. E alle elezioni europee del 26 maggio la distanza della Lega dai suoi alleati di governo varia nelle previsioni tra i cinque e i nove punti. Tutto può accadere, naturalmente. Ma i risultati abruzzesi e le previsioni sul resto sono stati sufficienti ad aprire nel M5s una crisi di sistema.

[Segue a pagina 6]

Voto M5s su Salvini, decide la Rete

Caso Diciotti Immunità del ministro: consultazione on line fra i militanti

COLOMBO ■ A pagina 7

ISLAM TUTTI ASSOLTI I PARENTI DI SANA, L'ITALIANA TRUCIDATA IN PAKISTAN



UCCISA DUE VOLTE

RASPA e commento di SERAFINI ■ Alle pagine 2 e 3

«Sei un ladruncolo». Maestra indagata

Il caso Furto in classe, bambino perquisito e sotto choc. Ma era innocente | B. RUGGIERO ■ A pag. 12

OGGI L'ADDIO DI BOERI

Presidenza Inps La nomina spacca la maggioranza

MARIN ■ A pagina 9

IL GOVERNO: AVANTI

Duello Nord-Sud Ora la Campania vuole l'autonomia

COPPARI A ■ A pagina 6

SFIDA AL CONGRESSO



Trump: il Muro lo faccio lo stesso, è un'emergenza

PIOLI e DE CARLO ■ A pagina 4

menghi
Loreto (AN)
www.menghishoes.com

ECCO LA FERRARI: CACCIA AL MONDIALE



La Rossa un po' meno rossa «Ma è nata per vincere ora»

TURRINI ■ Nel QS

VIVINDUO
FEBBRE E CONGESTIONE NASALE

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

IN ACQUA CALDA O FREDDA

È un medicinale. Leggere attentamente il foglio illustrativo. Non somministrare al di sotto di 12 anni. Autorizzazione del 17/04/2018.

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

SUSTENIUM PLUS

PROVALO IN ACQUA CALDA

ENERGIA

1 GHIACCIONE

*Fonte dati IMS - Vendite a volume integrati (solo), anno terminante ottobre 2018. Gli integratori alimentari non vanno usati come sostituti di una dieta varia, equilibrata e di una stile di vita sano.

la Repubblica

Fondatore Eugenio Scalfari

ROBINSON

Domani numero speciale

Fino alla fine del mondo, oltre le frontiere con la forza delle idee

Mattarella all'Eliseo da Macron Lo schiaffo francese al governo

Invitato per "firmare" la pace con l'Italia. E Di Maio frena sui gilet gialli: "No ai violenti"

L'analisi

IL VERO LEADER E I SONNAMBULI

Massimo Giannini

Non c'erano dubbi, ma i fatti di queste ultime ore l'hanno confermato. In questa Italia di Sonnambuli, che vagano nella notte europea senza più meta e destino come i protagonisti della trilogia di Hermann Broch, l'unica luce accesa è sul Colle. Solo grazie al prestigio e alla credibilità di Sergio Mattarella è stato infatti possibile ricucire lo strappo con la Francia, dopo i giorni dell'ira causati dalla distopia sovranista di Salvini e Di Maio. L'ambasciatore Christian Masset che torna a Roma dopo quasi due settimane di assenza, e prima ancora di rioccupare la sede vacante di Palazzo Farnese va al Quirinale per consegnare al presidente della Repubblica un invito personale di Emmanuel Macron, compie un gesto politico e simbolico che parla da solo. Piaccia o no all'avvocato del Popolo Conte e ai due vicepremier dell'allegria brigata gialloverde, per la comunità internazionale il Capo dello Stato, suo malgrado, è ormai anche il Capo del governo. È Mattarella il "facente funzioni", il supplente, il garante. È a lui che le cancellerie si rivolgono, per capire se con l'Italia valga ancora la pena di parlare.

continua a pagina 25 +

L'ambasciatore francese in Italia, richiamato a Parigi lo scorso 7 febbraio in segno di protesta, è rientrato a Roma, sancendo la fine del più grave scontro diplomatico e politico tra i due Paesi dal 1940. E come primo atto è andato al Quirinale a consegnare a Sergio Mattarella l'invito di Emmanuel Macron a compiere una visita di Stato all'Eliseo. Invito accettato. La mediazione del Colle è stata essenziale per chiudere la crisi aperta dopo l'escalation di attacchi contro la Francia del governo gialloverde. Il vicepremier Luigi Di Maio ha preso le distanze dai gilet gialli.

CIRIACO, CUZZOCREA GINORI e VECCHIO, pagine 2 e 3

Le nomine

Inps, no all'intesa tra Lega e 5Stelle Resta in alto mare la successione a Tito Boeri

CONTE e MANIA, pagina 4

Il caso

Il grande esodo da Taranto Così i grillini sono scomparsi dal Comune

FOSCHINI, pagina 11

Otto miliardi per la barriera sul confine

Trump, emergenza Messico "È un'invasione, la fermerò"



Il presidente degli Stati Uniti Donald Trump

Il racconto

UNA RECITA DA TEATRANTE

Federico Rampini

È in corso un'invasione di criminali e di droghe. Reagiranno. Trump dichiara lo stato di emergenza per costruire il suo Muro di frontiera.

pagine 6 e 7 con articoli di LOMBARDI e MENICINI

Il personaggio

L'INVINCIBILE NON C'È PIÙ

Vittorio Zucconi

Nel mondo di simboli, tabù e miti nel quale prosperano gli sciamani dei populismi, Trump cerca di trasformare una sconfitta sulla Muraglia alla frontiera in una vittoria.

pagina 24



SABATO
16
02
19
ANNO 44
N° 40

LE IDEE

1989-2019

Cronache del Muro
Il giorno in cui
divisero in due
il cielo sopra Berlino

Ezio Mauro



Prima esplose la luce fredda dei riflettori, poi urlò la sirena. Restarono fermi per un attimo, come nel flash di una fotografia gigantesca che rompeva di colpo la notte di Berlino e la loro speranza di libertà.

pagine 27, 28 e 29

L'intervista

"La mia folle fuga nel tunnel che mi portò verso il sogno dell'Ovest"

MASTROBUONI, pagina 30

EL CHAPO NEL GIOCO DEI PENTITI

Roberto Saviano

L'assistente procuratore Adam Fels, in apertura del processo contro Joaquín "El Chapo" Guzmán, ha detto che i carichi sequestrati dalle autorità statunitensi al cartello da lui comandato ammontano «a più di una striscia di cocaina per ogni singola persona negli Stati Uniti». Un'immagine che rende bene il potere di questo boss della droga da 14 miliardi di dollari.

pagina 13

L'ALZHEIMER E LA GRAZIA DELLA PIETÀ

Michela Marzano

Forse hanno ucciso la moglie malata di Alzheimer per pietà. Oppure per disperazione. Oppure anche per quel senso di impotenza che si prova quando una persona cara non è più capace di badare a se stessa, non ricorda più nulla del passato e soffre, e allora cos'altro resta da fare se non sperare che tutto finisca al più presto?

pagina 24

IL LIBRO DI CUI TUTTA L'AMERICA STA PARLANDO.

Best Book 2018
The Washington Post

frassinelli

In Italia €2,00 con D

Roma
Min 4°C
Max 13°C

Milano
Min 2°C
Max 9°C

R Food
All'interno La marmellata di Orwell

con LIBRO Biblioteca degli Alpini €9,90

Prezzi di vendita all'estero:
Austria, Germania € 2,20 - Belgio, Francia, Italia, Canada, Lussemburgo, Monaco F., Grecia, Malta, Olanda, Slovenia € 2,30 - Croazia € 2,50 - Spagna € 2,70 - Svizzera CHF 3,30

Fiorello "Porto in tv e al cinema un eroe della classe lavoratrice"

MICHELA TAMBURRINO — P. 27

Clooney "Il mio Catch-22 una satira contro la stupidità"

PIERO NEGRI — P. 28



Calcio Juve schiacciasassi Tre gol per avvisare l'Atletico

GARANZINI E ODDENINO — P. 38



LA STAMPA



SABATO 16 FEBBRAIO 2019

QUOTIDIANO FONDATA NEL 1867

1,50 € ANNO 153 N. 46 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, DCB - TO www.lastampa.it

DI CIOTTI, I GRILLINI DECIDERANNO COME VOTARE SU SALVINI CON UN REFERENDUM ONLINE

Corte dei Conti contesta l'Italia delle troppe liti "Rallentano l'economia"

Maggioranza spaccata anche sull'Inps, non c'è l'intesa per il dopo Boeri Alitalia, Tav e autonomie: il confronto nel governo congela ogni decisione

ANALISI

LE ISTITUZIONI CHE FRENANO I GIALLO-VERDI

FEDERICO GEREMICCA — P. 25

La Corte dei Conti gela il governo: «Abbiamo un patrimonio delle infrastrutture inadeguato al Paese, servono più investimenti». Dalla Tav alle autonomie, i giallo-verdi rinviando ogni decisione.

AMARILE, BARBERA, BERTINI, CARUGATI, DIMATTEO, LAMATTINA, LONGO, SALSINGRULO, SORGI, TOMASELLO E TROPEANO — PP. 2-9

SINDACI IN PIAZZA A NIZZA PER L'UNITÀ

L'ambasciatore francese rientra a Roma, Di Maio "Mai con i gilet violenti"

CAPURSO E MENDINI — P. 10

La nuova Ferrari riparte da 90. Elkann: il meglio del Paese



La presentazione della nuova Ferrari SF90 a Maranello BRUSORIO E MANCINI — PP. 36-37

BUONGIORNO

Alle sante celebrazioni dei settant'anni di 1984 di George Orwell, uno dei capolavori del Novecento, è forse il caso di aggiungere un'ammirata considerazione per la figlia di Tom Parsons. Tom è un condomino del protagonista, Winston Smith, e un giorno gli racconta fiero che ha combinato quel diavoleto di piccina: va in gita a Berkhamstead con la classe e convince due amichette a pedinare un tizio ambiguo; gli stanno alle calcagna un paio d'ore, e infine lo consegnano alla polizia. L'aspetto straordinario, dice Tom, è che la creatura ha sette anni e, chiede, sai da che è stata attratta? Dalle scarpe del tizio: non le aveva mai viste, scarpe da spia straniera. Orwell c'era andato vicino, ma non sapeva che l'umanità era già un passo oltre, con gli eroici bambini che in Urss tradivano i genitori ladri di una

patata per non tradire l'idea comunista. Certo che ne abbiamo fatta di strada dai tempi di Giuda. Quello raccontato da Amos Oz non ha bisogno dei trenta denari, è ricco di suo, ha bisogno di Cristo in croce per vederlo scendere, sarà il miracolo ultimo e definitivo, la verità bacerà tutti e l'umanità sarà salva. Ecco perché Giuda si suicida, perché ha perso Dio. Che differenza fra la delazione colma d'amore e di tragedia di Giuda e la delazione priva di implicazioni morali e di tornaconto, gelida, perfetta della figlia di Parsons. Viene in mente (deriva cronachistica) il sottosegretario a cinque stelle Stefano Buffagni che incita a denunciare i vicini sospettati di incassare senza diritto il reddito di cittadinanza, magari per un paio di scarpe equivoche. Una cosa che a Giuda ripugnerebbe. —

Essere un Giuda

MATTIA FELTRI

STAMPA PLUS ST+

IL CASO

NICOLA PINNA

Sbarcano in Sardegna gli hotel griffati Ronaldo

P. 18



REPORTAGE

ANDREA PALLADINO

Circeo, russi e ucraini i nuovi padroni della Dolce vita

P. 17



LE STORIE

FRANCESCO FALCONE

La scuola di don Ciotti per insegnare l'enciclica del Papa

P. 34

GIAMPIERO CARBONE

Il guardiano della Valle Scrivia salva le orchidee

P. 34

TORINO A DUE VOLTI

Libro, Milano chiude: il Salone può rinascere

BRUNO VENTAVOLI

L'Aie, l'Associazione italiana editori, torna al salone del libro di Torino. Se n'era andata tre anni fa per fondare un nuovo salone a Milano. Concorrente, alternativo, risolutivo, megagalattico. Se n'era andata sbattendo la porta, i pugni sul tavolo, strombazzando gradassa: «Vi facciamo vedere noi come si organizza una rassegna che rispetti i contribuenti, la cultura, il mercato, e piaccia ai lettori». Se abbiamo periferasi e bugie con le gambe corte sappiamo bene com'è andato a finire il duello tra le due città. Più o meno come il primo incrocio di lame tra d'Artagnan e Bernajoux (per uscire di metafora, vd. cap. 6 del Tre moschettieri). Dopo due edizioni, «Tempo di libri» è stato giubilato o messo in stand by (o chissà cosa?). — P. 25 MINUCCI P. 28

ROMA FA DIETROFRONT

Rissa Lega-5S Appendino perde il grande tennis

ANDREA ROSSI

Più che l'assenza di risorse (che, volendo, si trovano), il problema sono l'ennesima figuraccia planetaria e le eventuali conseguenze. «Torino rinuncia alle Atp Finals di tennis», rimbalza sui siti sportivi internazionali. E anche se non è esattamente così (non ancora, almeno) il finale sembrerebbe scritto: quando di fronte hai Londra, Manchester, Tokyo e Singapore - e tutte hanno le credenziali in regola - al minimo inciampo rischi di essere fuori. E dunque Torino non rinuncia, ma è come se l'avesse fatto, immolata sull'altare delle quotidiane tensioni tra Lega e Movimento 5 Stelle. — P. 5



CIBUS
CONNECT
EXPO • SOURCING • CONFERENCE
International Food Exhibition
PARMA.10 | 11 APRILE.2019





9 77334677350

UK £ 6.00 - CH Fr. 10.00
Printed in EU

**MICILLO COSÌ BANCA IMI
CRESCERÀ ALL'ESTERO**

**BANCO BPM LA FALANGE
CHE VIENE DA VERONA**



Premio Morningstar
Miglior Società Multi Asset
2014 - 2015 - 2016
2017

www.milanoфинanza.it

MILANO FINANZA

€ 4,20 Sabato 16 Febbraio 2019 Anno XXX - Numero 034 MF il quotidiano dei mercati finanziari *Classificatori* Spedizioni in A.P. art. 1 c.1 L. 4604/DCB Milano

SONDAGGIO DOPO CHE IN UN MESE HA RECUPERATO METÀ DELLA DISCESA DEL 2018...

A Piazza Affari è già primavera?

NEL PALLONE In borsa vale come una grande banca. Ha emesso un bond al 3,5%, mai nessuna squadra in Europa ha pagato così poco. E fa e disfa sul calciomercato

Mistero Juventus & C.



ORSI & TORI

DI PAOLO PANERAI

& C. sta per Calcio. Non solo mistero Juventus, ma mistero calcio. Una delle principali industrie italiane, 4 miliardi di giro d'affari, come dice il presidente della Lega, Gaetano Micciché. Nonostante ciò ha senso che un giornale come MF-Milano Finanza se ne occupi con un'inchiesta di copertina. Ha senso altrimenti non l'avremmo pubblicata. E la motivazione è semplice. Non solo la Juventus è n t r a t a nell'indice dei 40 maggiori titoli dello scarno listino italiano, ma come si ricorda nel sommario della

copertina e all'interno di questo numero, la Juventus vale più di una banca di straordinaria efficienza come la Popolare di Sondrio, per esempio, e riesce a collocare sul mercato 150 milioni di obbligazioni a un tasso di interesse del 3,5% che fior di industrie e banche italiane (per esempio Unicredit) si sognano. Ma prima di andare avanti devo fare un doppio disclaimer, come è buona regola in finanza: sono di fede viola, ho indossato la maglia viola, sono stato vicepresidente e dal 2002 sono consigliere della Fiorentina, di cui mio padre è stato socio ai tempi del primo scudetto. Teoricamente, quindi, dovrei chiamare quelli della Juventus gobbì, il che implica una buona dose di aversità. Ma qui tutti questi elementi non contano. Quando a MF-Milano Finanza si scrive, non si è mai di parte. Il fenomeno finanziario della Juventus è nato quando Gianluigi Gabetti, il salvatore del patrimonio degli Agnelli e della Fiat

I CAMPIONI DELLA MODA
Cosa c'è dietro al fenomeno Gucci che punta a 10 miliardi di fatturato

STATO CHE COMPRA, STATO CHE VENDE
Entra in Alitalia, Salini-Astaldi e Tim ma deve fare dismissioni per 19 miliardi

L'ITALIA È #1 IN UE PER LA PRODUZIONE FARMACEUTICA
Da Menarini alla Bracco, la mappa del pharma-power made in Italy



Le strade più belle sono quelle percorse insieme.

Un partner su cui poter contare è fondamentale. Da 35 anni siamo al fianco di famiglie italiane, grandi gruppi bancari e investitori istituzionali per accompagnarli nella scelta delle migliori soluzioni di investimento. Senza fermarci mai. Ecco come siamo diventati il più grande gruppo indipendente in Italia. Ed ecco perché siamo stati premiati come migliore società di gestione italiana anche nel 2019*.

Ora lo sai: se cerchi un partner per andare lontano, puoi contare su di noi.

Contatta il tuo consulente o visita il sito www.animasgr.it

ANIMA 

Più vicini, più lontano.

MIGLIOR
Gestore Fondi Italia Big
2019

*Miglior gestore fondi Italia Big dell'Istituto Tedesco Qualità e Finanza. Per maggiori info: www.istituto-qualita.com

Messaggio pubblicitario. Prima dell'adesione leggere il KIID, che il proponente l'investimento deve consegnare prima della sottoscrizione nonché il Prospetto pubblicato e disponibile presso la sede della società, i soggetti incaricati della distribuzione e sul sito internet www.animasgr.it. I rendimenti passati non sono indicatori di quelli futuri. Il collocamento del prodotto è sottoposto alla valutazione di appropriatezza o adeguatezza prevista dalla normativa vigente. Il valore dell'investimento e il rendimento che ne deriva possono aumentare così come diminuire e, al momento del rimborso, l'investitore potrebbe ricevere un importo inferiore rispetto a quello originariamente investito.

Confetra incontra Rixi: UE regime fiscale porti, ferrobonus e mare bonus, Authority

INCONTRO TRA CONFETRA E IL VICE MINISTRO EDOARDO RIXI.

ROMA - Incontro a Roma tra Confetra (Confederazione Italiana dei Trasporti e della Logistica) e il vice ministro Edoardo Rixi. Oggetto dell'incontro le questioni attualmente più scottanti in materia di porti e trasporti e logistica: l'ipotesi di riforma delle AdSp, i rapporti con l'U.E. in merito al regime fiscale delle Authority ed infine gli incentivi ferrobonus e mare bonus. Sulla questione delle Authority portuali Marcucci ha auspicato al rilancio della Conferenza Nazionale a coordinamento del settore portuale al fine di proseguire nella strategia di razionalizzazione centrale degli investimenti e delle azioni di semplificazione normativa e regolamentare. Il presidente di Confetra ha inoltre ribadito, in linea con **Assoporti**, la necessità che il governo prosegua la negoziazione con l'Europa per la non assoggettabilità degli scali al regime fiscale privatistico. Inoltre la Confederazione ha rivolto richiesta che chiesto il "pacchetto" di misure a supporto dello shift modale - ferrobonus, sconto pedaggio, marebonus - venga prorogato dopo il 2019, insieme all'attuazione del Contratto di Programma RFI, per la parte investimenti, che rappresenta la gamba infrastrutturale delle politiche per il rilancio del Cargo Ferroviario delle merci.

The screenshot shows the website interface for Corriere Marittimo. At the top, there are logos for 'LOGISTICA & TRASPORTI' and 'ORDINALEM GROUP Short Sea Services'. Below the navigation bar, the article title is displayed in a yellow banner. The main content area features a photograph of several national flags (including the Italian flag) flying against a blue sky. Below the photo, the article title is repeated, followed by the date '15 FEB 2019'. To the right of the article, there are two advertisements: one for 'Toremari' (AGENZIA MARITTIMA ALDO SPADONI) and another for 'CTN' (CORPORATION TUNISIENNE DE NAVIGATION). At the bottom right, there is a small video player with a warning icon and the text 'Your browser does not currently recognize any of the video formats.'

Il Nautilus

Primo Piano

Porti: digitalizzazione, automazione ed informatizzazione dei processi produttivi e trasportistici portuali con uno sguardo al mercato del lavoro

Scritto da Teodoro Nigro

Le osservazioni che ci accingiamo a fare e che vogliono suscitare ulteriori spunti di riflessione anche e soprattutto finalizzati alla realizzazione dell'efficienza portuale anche in chiave green, non possono prescindere, se pur in via preliminare, da alcune considerazioni sul ruolo dei soggetti interessati alla scelta dei porti da scalare e sulla natura dei servizi portuali richiesti in un meccanismo, oggi molto articolato e complesso, relativo alla competitività degli stessi. I fattori base della competitività sinteticamente riguardano la posizione geografica, le infrastrutture portuali non solo intese come carico/scarico su mezzo terrestre ma anche su nave richiamando quindi il ruolo della banchina; i collegamenti con l'hinterland più e meno prossimo il porto con i servizi feeder; la gestione dei terminal che possono essere multiclienti o dedicati. Facile desumere che il principale elemento capace di stabilire se quanto accennato soddisfa l'interesse dei traffici e dell'economia, e la merce e la linea di navigazione entrambi questi elementi capaci di comporre al meglio il rapporto tra ricevitore e caricatore unitamente a quello tra un operatore logistico e lo spedizioniere. Fatte queste premesse è opportuno sottolineare come lo sviluppo tecnologico stia fornendo un apporto strutturale allo sviluppo dei porti, attraverso la digitalizzazione e l'automazione proprio su quei processi produttivi ed organizzativi che poi fanno la differenza sia nei traffici che nelle economie anche di scala. A queste due essenzialità andremo ad aggiungere la specializzazione degli operatori portuali ovvero sia i dipendenti delle compagnie portuali che i dipendenti dei terminal. In effetti il rischio maggiore parrebbe gravare, almeno in alcuni porti e quindi in alcune Adsp, proprio sui lavoratori i quali, al fine di fronteggiare gli effetti della modernizzazione di cicli e di processi trasportistici, devono seguire alcune strade obbligate: il pensionamento, la ricollocazione e la specializzazione per il tramite di appositi corsi di formazione. L'equazione per la quale alla informatizzazione ed alla digitalizzazione corrisponderebbe una diminuzione del numero dei lavoratori, se da una lato preoccupa non solo gli stessi protagonisti, dall'altro deve spingere le Adsp a trovare finanziamenti idonei a calmierare l'esodo, ove richiesto, a tal punto da rivoltare il risultato, ovvero incrementare il numero dei lavoratori portuali nella diversificazione delle avviande specializzazioni post informatizzazione. Ruolo centrale viene svolto dal piano globale del lavoro del porto che esaminando le caratteristiche quantitative e qualitative del mercato del lavoro domestico alla Autorità di sistema, stabilisce con dettagliati piani operativi la riqualificazione, la riconversione e la ricollocazione del personale in ambito portuale, ovvero in considerazione di tutte le operazioni portuali tipiche del porto per il quale il piano è prodotto. Organi quali sia il comitato di gestione che la commissione consultiva debbono condividere le linee di sviluppo del piano detto anche globale, tali da renderlo strategico e capace di profilarsi appetibile al pari dell'intero sistema produttivo del porto, rispetto ai sistemi giuridici e normativi che disciplinano il mercato del lavoro spesso in posizione di autoproduzione della stessa forza lavoro portuale e sempre in riferimento al contenuto degli articoli 16,17,18 della legge 84/94 e ss. mm. Le caratteristiche del lavoro portuale e la connaturata esigenza di sicurezza dei lavoratori incidono sui modelli organizzativi, che la Adsp deve anticipatamente conoscere a tal punto che nei casi del rilascio di concessioni demaniali terminaliste ex art lo 18, l'atto formale di rilascio concessorio deve e non dovrebbe contenere un addendum sul piano occupazionale, da aggiornare annualmente e quindi sottoporre a controllo specificando tipo di contratto ed impiego del personale sia interno che esterno con gli eventuali segmenti produttivi ed operativi esternalizzati. Si aggiunga il fondo per la formazione del personale nella misura del 2% delle risorse economiche disponibili per il finanziamento del piano organico del porto rinnovabili ogni anno. In sintesi la Adsp ha in sé un potere-dovere di pianificazione e di indirizzo del mercato del lavoro portuale avendo bene in mente quanta insidiosa sia la materia della sicurezza dei lavoratori in banchina e quanto lo siano sul piano giuridico ed economico le diverse forme



flessibili e dinamiche del rapporto che segue i flussi commerciali e trasportistici non solo delle navi, attingendo in alcuni casi in pericolose clausole elastiche rispetto alle tipizzate normative di settore (CCNL del porto). Di forte studio sistematico è la materia del piano, ma anche del corposo strumento amministrativo programmatico del bilancio di previsione delle AdSP, dove si palesa il calcolo delle tariffe portuali capaci, esse stesse, di coprire il costo dei lavoratori portuali abituali siano essi terminalisti, siano essi appartenenti alle compagnie portuali od a cooperative strumentali. Avviandomi alla conclusione le preoccupazioni sulla tenuta dei numeri assegnati ai lavoratori portuali sono reali e cogenti in special modo se consideriamo alcuni elementi di tendenza sulle dinamiche commerciali dei porti che possono apparire capaci di sgombrare ogni più rosea aspettativa, quali il gigantismo navale che interessa sia il settore ro-ro che quello petrolifero senza dimenticare quello dei container. Poi l'intermodalità, giusta compagna di sviluppo della retroportualità a forte espansione ferroviaria, che facilita il movimento delle merci e ne alleggerisce i rischi connaturati al trasporto su gomma; l'autoreferenzialità delle rinfuse solide specie se ferriera e di produzione di beni a carattere monopolistico per attività portuali in quanto destinate ai vicini stabilimenti di produzione, trasformazione e stoccaggio, propri dei settori specialistici che pretendono maestranze proprie. Infine la ciclicità variabile dei flussi dove il picco del lavoro vede un tempo molto breve; a ciò si aggiunga la dicotomia nave-treno, lì dove proprio il fattore umano ne può compensare le strutturali differenze. Operazioni di carico scarico di navi porta container o general cargo di merce sfusa o pallettizzata, richiede operatori di gru altamente specializzati che se raffrontiamo anche nel periodo di picchi, farebbe immaginare cicli di lavoro con decine e decine di operatori spesso non presenti o disponibili. Insomma un sistema portuale che procede spedito verso forme di automazione di alcune attività, -cd- operazioni portuali a danno dei lavoratori, che di converso hanno nelle opportunità delle dinamiche di gestione delle operazioni stesse elementi di recupero qualitativo e quantitativo. Immaginando poi si conviene in conclusione, che le Adsp possano ricevere a breve un maggior contributo da normative privatiste che meglio si addicono all' Autorità Marittima, all'economia del mare e del suo turismo, della logistica e dei trasporti connessi, tutti temi caldi che oramai da troppo tempo, rispetto alle formule giuridiche di altri porti europei, attendono risposte dal legislatore nazionale sentita la volontà politica governativa. Questo è l'augurio finale che racchiude significative preoccupazioni della forza lavoro specializzata e non presente nei porti in cui, ad esempio, la fa da padrone il terminalista con sede legale in altri continenti e quindi con dinamiche lavoristiche del tutto differenti ed in alcuni casi distanti dalle garanzie presenti sul territorio Italiano sensibile ai licenziamenti facili ma al pur minimo variare dei volumi di traffico che, come detto di converso, risultano strutturali all'economia marittima. Presto, molto presto, un testo unico sul lavoro portuale anche con clausole specifiche di diritto internazionale pubblico e privato faciliterebbe le azioni sia delle Adsp che dei rappresentanti dell'importante comparto portuale soggetto non solo, si azzarderebbe, aiventi marini Teodoro Nigro

Porti, Rixi tira dritto: «Porti a controllo pubblico, anche in forma di Spa»

GIORGIO CAROZZI

Genova - In relazione alla tassazione dei porti italiani «il Governo sta rispondendo alla Commissione Europea, difendendo la posizione italiana. Chiedere al nostro Paese di non investire più nei propri porti, o di far pagare le tasse ad un ente pubblico non economico, introdurrebbe un principio che potrebbe disintegrare il nostro ordinamento. Ci costringerebbe per esempio a ripensare tutto il sistema delle Università, che sono anch' esse enti pubblici non economici. È una problema che va oltre i porti». Lo ha dichiarato il viceministro delle infrastrutture e dei trasporti Edoardo Rixi, a margine del 3 seminario italo-russo, in corso a **Genova**. «Serve un approfondimento tecnico con la Commissione per capire quali sono i punti che lei vede incompatibili con la disciplina pubblica sulla gestione dei porti. Per noi è fondamentale capire, perché se no facciamo degli errori» ha aggiunto Rixi. «Premesso che riteniamo che un' infrastruttura strategica come la portualità debba essere direttamente gestita dal pubblico - ha quindi ribadito il viceministro - le forme concrete le valuteremo dopo che, dal dialogo con Bruxelles, avremo capito quali sono i punti su cui intervenire. La gestione pubblica dei porti può essere garantita in vari modi, con un ente pubblico non economico o con una Spa a controllo pubblico».

The screenshot shows a news article on a website. The main headline is "Porti, Rixi tira dritto: «Porti a controllo pubblico, anche in forma di Spa»". Below the headline is a sub-headline: "Genova - Il viceministro della linea nel confronto con l'Europa: «Sulle tasse difenderemo la posizione italiana»". The article text is partially visible, starting with "Genova - In relazione alla tassazione dei porti italiani il Governo sta rispondendo alla Commissione Europea, difendendo la posizione italiana. Chiedere al nostro Paese di non investire più nei propri porti, o di far pagare le tasse ad un ente pubblico non economico, introdurrebbe un principio che potrebbe disintegrare il nostro ordinamento. Ci costringerebbe per esempio a ripensare tutto il sistema delle università, che sono anch' esse enti pubblici non economici. È una problema che va oltre i porti." The article is dated "FEBBRAIO 15, 2019". There are social media sharing icons for Facebook, Twitter, and LinkedIn. To the right of the article is a sidebar with sections: "MAGAZINE", "PUBBLICAZIONI", "PILOTINA BLOG", "SHIPPING MOVEMENTS", and "TIM Schede Flotta". At the bottom of the page, there is a logo for "TIM Schede Flotta" and the text "CONNECTING EU".

Il Piccolo

Trieste

Savino annuncia un'interrogazione al governo sugli accordi con Pechino Ma il Coordinamento portuali lancia un monito: «No ad attacchi politici»

"Sindrome cinese", Fi alza il tiro I lavoratori: «Strumentalizzazioni»

il dibattito Forza Italia continua a stigmatizzare i possibili rischi occupazionali legati all'arrivo di capitali cinesi nel porto di Trieste, ma trova sulla sua strada il Coordinamento lavoratori portuali, che denuncia gli «strumentali attacchi della politica locale». La deputata Sandra Savino annuncia una prossima interrogazione per chiedere al governo di chiarire gli accordi in essere fra governo italiano e Pechino, nonché le forme di salvaguardia apprestate da Roma per lo scalo giuliano.

«Non si tratta - dice Savino - di essere contrari agli investimenti cinesi ma di voler conoscere i contenuti di operazioni che non sono rese pubbliche e non sappiamo quali garanzie porteranno con sé. Gli investimenti nel porto non si trasformino in un'attività predatoria da parte del colonizzatore cinese». La parlamentare si riferisce in particolare ai rischi per la manodopera triestina, evidenziando la scarsa trasparenza che circonda il possibile arrivo della «longa manus cinese».

Alla presenza dai capigruppo azzurri in Consiglio regionale e comunale, Giuseppe Nicoli e Alberto Polacco, Savino sottolinea che «la preoccupazione rispetto alla minaccia-Cina ha assunto carattere generale, da Matteo Salvini a Giorgia Meloni, fino a Debora Serracchiani. Forza Italia esige garanzie». Il riferimento è al documento che 27 ambasciatori europei in Cina hanno prodotto per criticare la contraddizione tra Via della seta e politiche economiche europee.

Ma i sindacati dei portuali non si sentono minacciati.

Una nota del Coordinamento lavoratori portuali parla di «ingiustificati e strumentali attacchi della politica locale e non, forse per favorire altri porti del Nord Adriatico». Il Coordinamento si schiera al fianco della strategia impostata dall' **Autorità portuale**, ricordando «i miglioramenti fatti dal 2015 a oggi, l'aumento dei traffici e il personale occupato con notevole riduzione della precarietà. Miglioramenti avuti grazie al nostro impegno e con il dialogo continuo con il presidente D' Agostino e il segretario generale Sommariva. Continueremo a confrontarci con l' **Autorità portuale** e i vari terminalisti per portare avanti una sempre più completa applicazione dell' allegato VIII, compresa la detassazione dei salari dei lavoratori portuali triestini».

--D.D.A.

BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI.



Il Piccolo

Trieste

Il "modello Expo" in porto Sarà uno scudo antimafia

La ricetta del prefetto Valenti dopo la relazione della Dia sul rischio infiltrazioni «Lo sviluppo dello scalo di Trieste va incoraggiato ma serve una rete di protezione»

Diego D' Ameliotrieste. Importare a Trieste il "modello Expo" per proteggere l' espansione del porto di Trieste da infiltrazioni della criminalità organizzata. La proposta arriva dal prefetto Valerio Valenti, dopo la relazione della Direzione investigativa antimafia che denuncia come il Friuli Venezia Giulia non sia più esente dalla presenza delle mafie e da operazioni di riciclaggio realizzate attraverso la penetrazione in un tessuto economico in crescita.

E se la Dia indica nello scalo giuliano il contesto più appetibile per l' ingresso della criminalità nell' economia legale del territorio, Valenti sottolinea come «la priorità è rafforzare il monitoraggio in vista delle attività che potrebbero riversarsi sull' area portuale, la cui espansione va incoraggiata ma allo stesso tempo protetta. Per creare un' adeguata rete di prevenzione, mutueremo il modello virtuoso già adottato per l' Expo di Milano: una strategia che può essere replicata anche nel porto di Trieste con gli adattamenti del caso».

Il riferimento è agli strumenti messi in campo in Lombardia dal ministero dell' Interno per fronteggiare il rischio di contaminazione a opera della criminalità organizzata. Le istituzioni avevano all' epoca istituito un tavolo tecnico-operativo permanente sulla sicurezza, capace di rappresentare uno scudo di legalità che non intralciasse la rapidità delle gare d' appalto. Un' operazione di vigilanza sui processi di affidamento di lavori, forniture e servizi alle imprese, che per l' Expo fu resa possibile dall' Unità operativa speciale dell' **Autorità** nazionale anticorruzione e della Guardia di finanza.

Il presidente dell' **Autorità portuale** Zeno D' Agostino apre alla possibilità: «Sulla Piattaforma logistica già usiamo un software che consente alla Prefettura di monitorare in ogni momento forniture e attività. Per i cantieri importanti, ben venga il modello Expo, perché la criminalità va dove c' è giro di danaro e bisogna tenere gli occhi aperti». D' Agostino nota comunque che i casi d' infiltrazione in porto sono un' eccezione: «Depositi costieri è un singolo caso. Un campanello d' allarme subito circoscritto, che da caso negativo è diventato così esemplare».

Rispetto alla relazione della Dia, Valenti assicura «grande attenzione della Prefettura, dell' **autorità** giudiziaria e delle forze di polizia, con un' attività di prevenzione stringente su quanto avviene nel mondo delle imprese». Ma la priorità sono le stazioni appaltanti, ovvero gli enti pubblici che gestiscono le gare, per le quali il prefetto suggerisce «di abbassare la soglia delle verifiche», ovvero mettere sotto la lente anche le procedure meno costose.

L' approccio è condiviso anche dal presidente di Confindustria Venezia Giulia Sergio Razeto: «Laddove ci sono investimenti importanti di natura pubblica ci vuole grande attenzione. I privati riescono a gestirsi meglio in modo autonomo. La mia non è una condanna del pubblico, ma la semplice evidenza che in quel settore si muovono i volumi d' affare maggiori». Ma anche il settore privato non è esente da guai, come dimostrano i casi di usura, che per l' Antimafia sono spia della presenza di criminalità. Se ne occupa lo Sportello antiusura e antiracket che l' associazione Libera ha istituito nella sede triestina della Camera di commercio, come spiega la referente regionale di Libera Marina Osenda: «Lo sportello è intervenuto su sovraindebitamenti per centinaia di migliaia di euro. Il Fvg non può più essere etichettato come isola felice, anche se l' infiltrazione non significa coppola e lupara. Per questo serve tenere alta l' azione di monitoraggio».

-- BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI.



I portuali

«Attacchi strumentali dalla politica»

Il Coordinamento lavoratori portuali di Trieste intende prendere posizione sull'attuale situazione all'interno dello scalo triestino, «consapevoli dei miglioramenti fatti dal 2015 a oggi, l'aumento dei traffici e il numero del personale occupato con notevole riduzione della precarietà, grazie al nostro impegno e con il confronto e dialogo continuo con il presidente D'Agostino e il segretario generale Sommariva. «Riteniamo ingiustificati e strumentali gli attacchi da parte della politica locale e no, forse per favorire altri porti del Nord-Adriatico e gli attacchi europei alle autorità di sistema tenendo ben presente che il nostro **Porto** franco internazionale è un Free Port che niente ha a che vedere con l'Europa».

Crociere, De Piccoli (escluso) non molla «Noi sempre in corsa, addio Marghera» Chioggia apre, ma non ha i fondali

VENEZIA Lido, Malamocco, Chioggia. Cesare De Piccoli da anni lavora al progetto di un terminal di scalo alla bocca di Lido e anche ora («è il sesto governo da quando ho iniziato», dice) che il suo progetto sembra tornato ai margini dopo l'incontro di martedì tra il ministro Danilo Toninelli e gli esponenti della crocieristica (Vtp e le compagnie) non si dà per vinto. «Come si può dire che noi non siamo più in partita?

- chiede provocatorio - Noi siamo gli unici con un vero progetto e la Via positiva, come peraltro ha ricordato anche il sottosegretario Carlo Sibilla nei giorni scorsi in aula». I rivali cambiano, De Piccoli è sempre lì: sono passate le ipotesi del canale Contorta, il Tresse Nuovo.

«Ora non c'è più Marghera, che da un anno pareva l'unico progetto fattibile», continua. Ora si punta su tre ipotesi a lungo termine (dieci anni), mentre martedì Toninelli, il sindaco Luigi Brugnarò e il governatore Luca Zaia dovrebbero trovare l'accordo sul ripristino del canale Vittorio Emanuele per continuare a far arrivare le crociere alla Marittima senza il passaggio davanti a San Marco. «Ma quel canale ha gli stessi problemi dei precedenti e comunque dovrà essere sottoposto a Via - continua l'ex viceministro - C'è un unico progetto in grado di difendere la crocieristica a Venezia: il nostro». E alle compagnie che lo ritengono dal punto di vista logistico impraticabile replica dicendo che deve prevalere l'interesse pubblico. Al suo fianco c'è Andreina Zitelli, ex membro della commissione Via, che è pronta a fare un esposto in procura: «Siamo di fronte a un vulnus delle norme grazie a una connivenza tra la lobby delle crociere, gli organi tecnici e i poteri pubblici».

Nel corso dell'incontro al ministero è emersa una convergenza sull'ipotesi Chioggia, tra quelle lontane da Venezia, dopo che è stato chiarito che il «fuori dalla laguna» annunciato significa in realtà fuori dall'area del centro storico. «Stiamo approfondendo la fattibilità di alcune ipotesi progettuali - dice sibillino il sindaco Alessandro Ferro - Al momento non mi sento di dire di più, ma il porto necessita di un rilancio atteso da troppi anni». Ferro aveva detto che la sua città potrebbe ospitare navi da 40-45 mila tonnellate quindi non sarebbe alternativa a Venezia. C'è infatti il problema dei fondali, visto che il Mose li ha fissati a 9 metri e mezzo in quella bocca, nonostante nel grande piano di raddoppio dell'area di Val da Rio saranno a 11 metri. Proprio lì si potrebbero portare le crociere, ma questo vorrebbe dire togliere il deposito Gpl, visto che in banchina ci sarebbe una convivenza impossibile. «Tra le due cose non abbiamo dubbi - dice Roberto Rossi, portavoce dei No Gpl - meglio le navi da crociera che portano turismo». (a. zo.)



Grandi navi, l'ok del sindaco «Piano in due tempi, va bene»

«Tre giorni all'incontro con il ministro Al vaglio le soluzioni più vicine al mare» Nel breve periodo resta il Vittorio Emanuele per il quale le compagnie hanno il progetto

MICHELE FULLIN

LA SOLUZIONE VENEZIA Conto alla rovescia (forse) per il tema delle grandi navi da crociera. Ancora tre giorni e poi finalmente si conoscerà che cosa ha in mente il ministro Danilo Toninelli per Venezia e il futuro del settore della crocieristica, in stallo dal 2012. Secondo l'interpretazione autentica dei collaboratori del ministro, questi ha in mente di estromettere (nel medio-lungo periodo) le navi dalle parti interne della laguna per portarle in mare aperto o, al limite, a ridosso delle bocche di **porto**. Poche, quindi, le soluzioni compatibili delle 14 individuate: la bocca di **porto** del Lido (il contestatissimo agli ambientalisti progetto della diga di San Nicolò e poi gli avamposti dei progetti Duferco e Boato), Malamocco (piattaforma Mose di Santa Maria del Mare e Chioggia (**porto** della Val Da Rio).

IL SINDACO BRUGNARO Prima di esprimersi, il sindaco Luigi Brugnaro vuol toccare con mano le idee che arriveranno martedì dai tecnici del Ministero delle Infrastrutture.

«Io sono per una politica di comprensione reciproca - commenta - mi va bene anche se dovesse essere adottata una politica dei due tempi. Intanto puntiamo sul breve e medio periodo con ciò che già abbiamo. Al lungo termine penseranno i ministeri, che so che ci stanno lavorando».

Il riferimento è allo scavo-adeguamento-rettifica del canale Vittorio Emanuele, che collega la Marittima con il canale dei Petroli e che in tanti anni di inutilizzo (o scarso utilizzo) si è interrato e comunque risulta non adeguato al passaggio delle navi passeggeri che solcano attualmente i mari e gli oceani.

IL SINDACO DI CHIOGGIA Proprio dal primo cittadino di Chioggia, Alessandro Ferro (eletto a capo del M5S) arriva una mezza conferma al fatto che le banchine della sua città sono una pista perlustrata.

«Si sta procedendo spiega Ferro in un clima di collaborazione, per approfondire la fattibilità di alcune ipotesi e acquisire tutti gli elementi per giungere a una soluzione condivisa. Al momento non mi sento di dire di più; sono consapevole delle criticità del tema, ma anche che il **porto** di Chioggia necessita di un rilancio atteso da troppi anni».

LE COMPAGNIE Nell'incontro di mercoledì, Clia (l'associazione delle compagnie di crociera) ha messo sul piatto la disponibilità a provvedere agli scavi per far arrivare le navi in Marittima e consentire lo svolgimento delle crociere nel breve periodo.

© RIPRODUZIONE RISERVATA.



Nuovo servizio ferroviario Venezia-Duisburg

Martedì 19 presentazione al Terminal delle Autostrade del mare di Fusina

Giulia Sarti

VENEZIA Sarà presentato martedì 19 Febbraio al Terminal delle Autostrade del mare di Fusina il nuovo servizio ferroviario che collegherà regolarmente il porto di Venezia con l'interporto di Duisburg, via Tarvisio, in sole 29 ore con il Vectron E193. Il nuovo servizio andrà ad incrementare l'operatività ferroviaria del porto veneziano, che nel 2018 ha stabilito il suo nuovo record storico, a vantaggio del tessuto produttivo metropolitano e regionale e sarà una nuova opportunità per aprirsi ai mercati europei e non solo, proponendosi come punto di partenza ideale per le merci in transito via Tarvisio. Si aprirà la possibilità di aprire una serie di collegamenti dal terminal merci del porto sull'asse scandinavo-mediterraneo, con la spedizione di semirimorchi, container e casse mobili e ogni tipologia di merce non solo in Nord Europa ma anche nei paesi Baltici, Russia e Asia, e viceversa, il tutto nel pieno rispetto dell'ambiente col trasporto su ferrovia. La presentazione, organizzata da Rail Cargo Group, l'operatore gestore del servizio, in collaborazione con Grimaldi Lines, con la società di logistica SamSkip e con l'Autorità di Sistema portuale, vedrà la partecipazione del presidente Pino Musolino. Anche il nostro giornale sarà presente con interviste e articoli sulla giornata, che potrete seguire come sempre sul nostro sito.



The screenshot shows the website interface for 'Messaggero Marittimo.it'. At the top, there's a navigation bar with 'SHIPPING', 'LOGISTICA', 'PORTI', and 'AUTOTRASPORTO'. The main headline reads 'Nuovo servizio ferroviario Venezia-Duisburg'. Below it, a sub-headline states 'Martedì 19 presentazione al Terminal delle Autostrade del mare di Fusina'. The article is attributed to 'Giulia Sarti' and is dated '17 ore fa 15 febbraio 2019'. A large image shows a ship at a port during sunset. To the right of the article, there is a newsletter sign-up form with fields for 'Nome e cognome', 'Indirizzo email', and a 'Registrali' button. Below the sign-up form, there is a section for 'ULTIME POPOLARI VIDEO' with several video thumbnails and titles, such as 'Seminario Italia-Russia a Palazzo San Giorgio', 'Treno Verde 2019: Logambiente insieme a Ferrovie dello Stato Italiane', 'Nuovo stabilimento Leonardo a Pisa', 'Livorno: ulteriore allargamento canale di accesso', and 'Le prospettive del Mediterraneo tra Canale di Suez e Via della seta'. At the bottom of the article, there is a button 'ABBONATI O EFFETTUA IL LOGIN' and a section for 'ARGOMENTI CORRELATI' with links to related articles.

Porti: Bucci, depositi chimici in porto ma lontano da case

Se ci sono preoccupazioni vanno risolte, ma navi devono scaricare

(ANSA) - GENOVA, 15 FEB - "I depositi chimici di Superba e Carmagnani devono stare in porto, per consentire alle navi di arrivare, ma il più lontano possibile dalle case". Lo ha dichiarato il Sindaco di Genova Marco Bucci, a margine del 3° seminario italo-russo in corso a Palazzo San Giorgio. "Intanto sono contento che si inizi a parlare di depositi chimici e non più di petrolchimico, perché non ci sono trasformazioni chimiche, che ovviamente possono impensierire le persone. Sono depositi costieri, ma certo da qualche parte bisogna metterli. E se qualcuno ha delle preoccupazioni, l'amministrazione deve fare in modo che queste vengano risolte". L'intenzione - assicura Bucci - è quella di metterli "il più lontano possibile, non tra le case. Vogliamo che siano nel porto, perché devono per forza arrivare le navi a scaricare, ma comunque faremo in modo che siano il più lontano possibile dall'abitato. Quindi si prende una mappa del porto e si guarda qual'è il punto più lontano possibile dalle case". (ANSA).

ANSA - Mare

Porti e Logistica - Crociere e Traghetto - Shipping e Cantieri - Yacht e Nautica - Ambiente e Pesca - Turismo e Mare - Libri

Porti: Bucci, depositi chimici in porto ma lontano da case

Se ci sono preoccupazioni vanno risolte, ma navi devono scaricare

15 febbraio, 19:45

ANSA - GENOVA, 15 FEB - "I depositi chimici di Superba e Carmagnani devono stare in porto, per consentire alle navi di arrivare, ma il più lontano possibile dalle case". Lo ha dichiarato il Sindaco di Genova Marco Bucci, a margine del 3° seminario italo-russo in corso a Palazzo San Giorgio.

"Intanto sono contento che si inizi a parlare di depositi chimici e non più di petrolchimico, perché non ci sono trasformazioni chimiche, che ovviamente possono impensierire le persone. Sono depositi costieri, ma certo da qualche parte bisogna metterli. E se qualcuno ha delle preoccupazioni, l'amministrazione deve fare in modo che queste vengano risolte".

L'intenzione - assicura Bucci - è quella di metterli "il più lontano possibile, non tra le case. Vogliamo che siano nel porto, perché devono per forza arrivare le navi a scaricare, ma comunque faremo in modo che siano il più lontano possibile dall'abitato. Quindi si prende una mappa del porto e si guarda qual'è il punto più lontano possibile dalle case".

(ANSA)

INTERVISTE ASSOCIATE a Cagliari ANSA

15 febbraio

TI POTREBBERO INTERESSARE ANCHE

Quanto vale la tua auto?

Marina militare: dopo

Crociere: via alla ricostruzione della piano industriale

Crociere: Mac, ricostruzione della piano industriale

www.ansa.net
www.casfarm.it
www.aseport.it
www.ancardenti.it
www.fedepesca.net
www.federazioneilmare.it
www.cina.org
www.guardiacostiera.it
www.assologistica.it
www.federlogisti.it
www.academiamarcomercantile.it
www.cofactocrociere.it
www.mysailboat.com.it
www.moccrociera.it
www.fedepoli.it
www.sally.it
ASSONAT
FEDARLINEA

Porto Genova: Terminal San Giorgio, nuova concessione al 2033

Sull' area di Ponte Somalia dove è presente già dal 2013

(ANSA) - GENOVA, 15 FEB - L' **Autorità di Sistema Portuale** del Mar Ligure Occidentale e Terminal San Giorgio hanno sottoscritto il nuovo atto di concessione che estende al 2033 la possibilità per la società di operare sull' area di Ponte Somalia, per una superficie di circa 60.000 mq, dove è presente dal 2013. Lo comunica una nota. "Per l' **Autorità di Sistema Portuale** si tratta di una tappa importante - commenta il presidente dell' authority Paolo Emilio Signorini - infatti con questo provvedimento si completa il processo di definizione degli atti pluriennali dei Terminalisti di Sampierdarena avviato dall' **Autorità di sistema** a inizio 2017. Con un assetto concessorio compiutamente definito si forniscono agli operatori le basi necessarie per sviluppare il proprio business, a vantaggio della competitività dell' intero scalo". "Terminal San Giorgio è presente nel porto di Genova dal 2006, dove ha investito finora oltre 50 milioni di euro", dichiara l' amministratore delegato, Maurizio Anselmo. "Con la firma del nuovo atto, la società ottiene le certezze necessarie per sviluppare un piano d' impresa pluriennale ed attivare un ampio programma di investimenti per migliorare la propria capacità operativa ed incrementare le prospettive di traffico per il terminal e per il porto di Genova - spiega -. Già nel prossimo triennio investiremo circa 12 milioni di euro, per un totale che nell' arco dei tredici anni supererà ampiamente i 20 milioni di euro. Il nostro obiettivo è raddoppiare a regime i volumi di traffico odierni, arrivando a movimentare più di 2,2 milioni di tonnellate equivalenti". Grazie agli investimenti la struttura crescerà, racconta, "con oltre 10 assunzioni in programma, già nei prossimi tre anni".(ANSA).

Porti: Terminal San Giorgio, nuova concessione al 2033
Sull' area di Ponte Somalia dove è presente già dal 2013

ANSA - GENOVA, 15 FEB - L' **Autorità di Sistema Portuale** del Mar Ligure Occidentale e Terminal San Giorgio hanno sottoscritto il nuovo atto di concessione che estende al 2033 la possibilità per la società di operare sull' area di Ponte Somalia, per una superficie di circa 60.000 mq, dove è presente dal 2013. Lo comunica una nota. "Per l' **Autorità di Sistema Portuale** si tratta di una tappa importante - commenta il presidente dell' authority Paolo Emilio Signorini - infatti con questo provvedimento si completa il processo di definizione degli atti pluriennali dei Terminalisti di Sampierdarena avviato dall' **Autorità di sistema** a inizio 2017. Con un assetto concessorio compiutamente definito si forniscono agli operatori le basi necessarie per sviluppare il proprio business, a vantaggio della competitività dell' intero scalo".

"Terminal San Giorgio è presente nel porto di Genova dal 2006, dove ha investito finora oltre 50 milioni di euro", dichiara l' amministratore delegato, Maurizio Anselmo. "Con la firma del nuovo atto, la società ottiene le certezze necessarie per sviluppare un piano d' impresa pluriennale ed attivare un ampio programma di investimenti per migliorare la propria capacità operativa ed incrementare le prospettive di traffico per il terminal e per il porto di Genova - spiega -. Già nel prossimo triennio investiremo circa 12 milioni di euro, per un totale che nell' arco dei tredici anni supererà ampiamente i 20 milioni di euro. Il nostro obiettivo è raddoppiare a regime i volumi di traffico odierni, arrivando a movimentare più di 2,2 milioni di tonnellate equivalenti". Grazie agli investimenti la struttura crescerà, racconta, "con oltre 10 assunzioni in programma, già nei prossimi tre anni".(ANSA).

INOLTRE LEGGI
www.ansa.net
www.ansafarma.it
www.ansaporti.it
www.ansacardini.it
www.fedepesca.net
www.federazioneilmare.it
www.cina.org
www.garducollera.it
www.assogitica.it
www.accazionariomercaatla.it
www.cotractore.it
www.mysailforum.it
www.mocroiera.it
www.fedepoli.it
www.sally.it
 ASSONAT
 FEDARLINEA

Genova, Terminal San Giorgio firmata la concessione fino al 2033, previsti investimenti e assunzioni

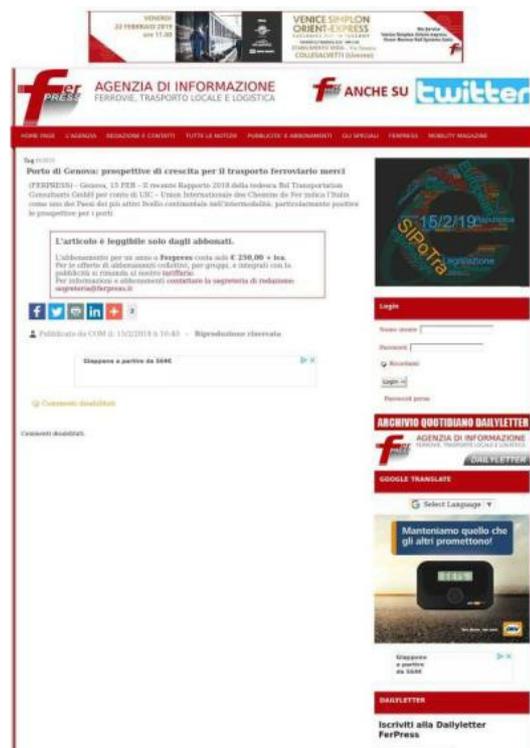
GENOVA - Firmata ieri la concessione di Terminal San Giorgio, terminal multipurpose nel porto di Genova- Sampierdarena. La richiesta del rinnovo della concessione, in scadenza nel 2020, era stata avanzata nel luglio 2015, l'atto firmato da Terminal San Giorgio s.r.l., società del Gruppo Gavio e, dall'**Autorità di Sistema Portuale** del Mar Ligure Occidentale prevede pertanto la concessione di 13 anni, fino al 2033 con il posticipo di tre anni, dal 2030 al 2033, così come era stato deliberato dal Comitato di Gestione dell'ente nel settembre scorso. La concessione prevede la possibilità per TSG di operare sull'area di Ponte Somalia (per una superficie di circa 60.000 mq), dove la società è presente dal 2013. "Per l'**Autorità di Sistema Portuale** si tratta di una tappa importante," commenta il presidente dell'Authority Paolo Emilio Signorini "infatti con questo provvedimento si completa il processo di definizione degli atti pluriennali dei Terminalisti di Sampierdarena avviato dall'**Autorità di sistema** a inizio 2017. Con un assetto concessorio compiutamente definito" - prosegue il presidente Signorini- "si forniscono agli operatori le basi necessarie per sviluppare il proprio business, a vantaggio della competitività dell'intero scalo." "Terminal San Giorgio è presente nel porto di Genova dal 2006, dove ha investito finora oltre 50 milioni di Euro." dichiara Maurizio Anselmo, Amministratore Delegato di Terminal San Giorgio S.r.l. "Con la firma del nuovo atto, la società ottiene le certezze necessarie per sviluppare un piano d'impresa pluriennale ed attivare un ampio programma di investimenti per migliorare la propria capacità operativa ed incrementare le prospettive di traffico per il terminal e per il porto di Genova. Già nel prossimo triennio investiremo circa 12 milioni di euro, per un totale che nell'arco dei tredici anni supererà ampiamente i 20 milioni di euro. Il nostro obiettivo è raddoppiare a regime i volumi di traffico odierni, arrivando a movimentare più di 2.2 milioni di tonnellate equivalenti." "Sottolineo con piacere" conclude Anselmo "che grazie agli investimenti crescerà anche la struttura della nostra azienda, con oltre 10 assunzioni in programma, già nei prossimi tre anni."



The screenshot shows the website of Corriere Marittimo. The main article is titled "Genova, Terminal San Giorgio firmata la concessione fino al 2033, previsti investimenti e assunzioni". The article text is partially visible, matching the main text on the page. On the right side of the article, there are several advertisements: "Toremar", "AGENZIA MARITTIMA ALDO SPADONI" with contact information (Telefono +0586 248111, Fax 0586 248200), and "CTN" (CORPORAZIONE TUNISINESE DE NAVIGATION). There is also a "Video" section at the bottom right with a warning that the browser does not currently recognize any of the video formats.

Porto di Genova: prospettive di crescita per il trasporto ferroviario merci

(FERPRESS) Genova, 15 FEB Il recente Rapporto 2018 della tedesca Bsl Transportation Consultants GmbH per conto di UIC Union Internationale des Chemins de Fer indica l'Italia come uno dei Paesi dei più attivi livello continentale nell'intermodalità: particolarmente positive le prospettive per i porti. Nell'ultimo decennio, il trasporto ferroviario merci in Europa è risultato stabile ma è molto cresciuta la componente del trasporto combinato, arrivata a pesare per il 21,6% sul totale. Il treno incide per il 17,4% sul totale delle merci trasportate nel continente, mentre la strada domina con il 76,4%. In Italia il treno pesa per un 15% mentre il camion controlla il restante 85%. L'Italia è fra i pochi paesi a livello europeo dove la quota del combinato è superiore al 45% rispetto al totale del trasporto di merci su ferro. Il nostro paese movimentava annualmente quasi 60mila tonnellate di merce via ferrovia, di cui 33mila fanno riferimento a trasporto combinato e il resto a servizi tutto treno. I corridoi più trafficati per i trasporti combinati non accompagnati collegano l'Italia con Germania (19,9 milioni di tonnellate, in crescita fra 2015 e 2017 del 2,1%), Belgio (9,1 milioni di tonnellate; +23,7%), Francia (3,2 milioni di tonnellate; +37,5%) e Austria (1,5 milioni di tonnellate; +100%). Anche i trasporti intermodali accompagnati (le cosiddette autostrade viaggianti), per quanto abbiano un peso relativo sul totale continentale, vedono l'Italia al top in Europa grazie ai collegamenti con Germania e Austria. Lo studio sottolinea come larga parte dei traffici combinati ha fulcro negli scali marittimi, mettendo in luce le ottime potenzialità di crescita di porti come Trieste e Genova, dove a fine 2017 l'incidenza del trasporto ferroviario sul totale dei container movimentati si attestava al 16% (per un totale di 320.925 TEU). Queste potenzialità sono confermate dallo sviluppo delle relazioni ferroviarie dal porto di Genova verso il Sud Europa, come il nuovo collegamento diretto dal terminal VTE di Pra' a Basilea (Frenkendorf). Sulla base delle aspettative degli stakeholder intervistati, BSL indica un incremento atteso del trasporto su ferro in Europa oltre il 5% negli anni 2019 e 2020.



Firmato il nuovo atto di concessione di Terminal San Giorgio al porto di Genova

(FERPRESS) Genova, 15 FEB Autorità di Sistema Portuale e Terminal San Giorgio S.r.l hanno sottoscritto il 14 febbraio il nuovo atto di concessione che estende al 2033 la possibilità per TSG di operare sull'area di Ponte Somalia (per una superficie di circa 60.000 mq), dove la società è presente dal 2013. Per l'Autorità di Sistema Portuale si tratta di una tappa importante, commenta il Presidente dell'Authority Paolo Emilio Signorini infatti con questo provvedimento si completa il processo di definizione degli atti pluriennali dei Terminalisti di Sampierdarena avviato dall'Autorità di sistema a inizio 2017. Con un assetto concessorio compiutamente definito prosegue il Presidente Signorini si forniscono agli operatori le basi necessarie per sviluppare il proprio business, a vantaggio della competitività dell'intero scalo. Terminal San Giorgio è presente nel porto di Genova dal 2006, dove ha investito finora oltre 50 milioni di Euro. dichiara Maurizio Anselmo, Amministratore Delegato di Terminal San Giorgio S.r.l. Con la firma del nuovo atto, la società ottiene le certezze necessarie per sviluppare un piano d'impresa pluriennale ed attivare un ampio programma di investimenti per migliorare la propria capacità operativa ed incrementare le prospettive di traffico per il terminal e per il porto di Genova. Già nel prossimo triennio investiremo circa 12 milioni di euro, per un totale che nell'arco dei tredici anni supererà ampiamente i 20 milioni di euro. Il nostro obiettivo è raddoppiare a regime i volumi di traffico odierni, arrivando a movimentare più di 2.2 milioni di tonnellate equivalenti. Sottolineo con piacere conclude Anselmo che grazie agli investimenti crescerà anche la struttura della nostra azienda, con oltre 10 assunzioni in programma, già nei prossimi tre anni.



Il Secolo XIX

Genova, Voltri

A Ponte Parodi il nuovo terminal per le crociere extra lusso

Un piano dell' Hennebique per accogliere i passeggeri Signorini accelera: «Via alla gara entro la fine dell' anno»

Alberto Quarati /GENOVA Il polo della navi di lusso, a poche centinaia di metri dal centro storico e a quattro passi dall' Acquario.

Il progetto prende spunto da una vecchia idea che risale a 17 anni fa, quando nel 2002 si pensava a Ponte Parodi per fornire al crescente mercato delle crociere, un ruolo di approdo in città per le navi.

Adesso in un colpo solo, l' Authority portuale potrebbe aver trovato gli spazi giusti per garantire un nuovo molo al traffico passeggeri e contemporaneamente dare inizio al recupero dell' Hennebique, l' ex silos del grano del **porto** di Genova inutilizzato da decenni, da anni al centro di progetti di riqualificazione mai decollati.

NAVI PICCOLE, MA DI VALORE La limitazione del progetto che sta valutando il presidente del **porto** Paolo Emilio Signorini, è tecnica: in quella parte storica dello scalo, le dimensioni dei nuovi colossi delle crociere non permettono una manovra d' attracco in sicurezza. La mole delle navi che arrivano oggi alla Stazione Marittima non permette di infilarsi in quello specchio acqueo con facilità. Le compagnie da crociera però stanno investendo molto sul segmento extra lusso: le navi sono più piccole, con meno passeggeri a bordo, ma di grande valore economico. Ponte Parodi potrebbe rappresentare il primo approdo dedicato a questo tipo di turismo. Con la nuova banchina si potrebbe dare respiro anche a

Stazioni Marittime e al **porto** passeggeri che quest' anno registrerà una crescita esponenziale rispetto al 2018. Sono previsti infatti 257 scali e il numero di crocieristi arriverà a quasi 1,4 milioni. Il **porto** passeggeri comincia a essere piccolo: i traghetti hanno bisogno di spazio e quello riservato alle crociere non è più sufficiente. Ponte Parodi non sarà dedicato esclusivamente al segmento extra lusso: su quella banchina potrebbero anche approdare le navi made in Genoa che escono dai bacini di Sestri Ponente che hanno una stazza minore rispetto ai giganti del mare realizzati negli altri cantieri. Nel progetto c' è anche il potenziamento dell' accosto a Levante di Ponte dei Mille che porterebbe ulteriori spazi alle crociere. Per facilitare la manovra delle navi che dovranno infilarsi in quella zona storica dello scalo, i tecnici stanno valutando se tagliare un pezzo di Ponte dei Mille per permettere anche a unità più grandi di raggiungere Ponte Parodi.

I TEMPI DEL PROGETTO «Vogliamo far partire la gara entro la seconda metà dell' anno» ha detto ieri il presidente del **porto** Paolo Signorini al seminario italo - russo.

E il presidente ha chiamato proprio Mosca per il sostegno economico all' operazione di riqualificazione dell' Hennebique. Lo spazio per le crociere, come pensato dall' Authority, prevede anche l' utilizzo di una grande area dell' ex silos: gli spazi al piano terra saranno dedicati all' accoglienza dei crocieristi e una passerella unirà il nuovo terminal di Ponte Parodi con la Stazione Marittima. Su questo punto la trattativa tra Authority e Comune sembra ben avviata. Per questo a Palazzo San Giorgio sono conviti di poter agire con tempi rapidi e riuscire a pubblicare la gara di assegnazione entro la fine dell' anno. Rimane il nodo del trasferimento della sede operativa di Rimorchiatori Riuniti, mentre i mezzi potranno rimanere nello specchio acqueo di Ponte Parodi. Sarà invece più facile spostare le chiatte e gli altri servizi che dovrebbero trovare alle Riparazioni navali. Genova continua quindi a fare spazio alle crociere: se Msc è l' azionista di peso di Stazioni Marittime, l' altro colosso, Costa Crociere, vuole costruire un nuovo terminal a Genova, sfruttando il progetto del Waterfront di Renzo Piano, di fronte ai bacini delle riparazioni navali.



Il Secolo XIX

Genova, Voltri

Aiuti ai camalli, sindacato contro Authority: sblocchi i fondi

I portuali della Culmv attendono i finanziamenti già programmati da tempo per i prepensionamenti e per la formazione

Matteo Dell' Antico La difficile situazione finanziaria della Compagnia Unica, secondo il sindacato, potrebbe essere in parte risolta con lo sblocco di fondi che i camalli attendono da tempo e riguardano finanziamenti già programmati per formazione e prepensionamenti.

«Non è più accettabile - dice Roberto Gulli, segretario generale Uiltrasporti Liguria - che da Palazzo San Giorgio non arrivino soldi ormai promessi da tempo a favore della Culmv senza i quali si mette in forte difficoltà la Compagnia Unica.

Mi riferisco - spiega Gulli soprattutto ai fondi promessi per la formazione dei camalli e quelli che riguardano l' isopensione. Crediamo che il presidente del **porto** Signorini debba accelerare queste pratiche che sarebbero già dovute essere chiuse da tempo. Si tratta - sottolinea - di soldi stanziati da Roma e sui quali non è più possibile attendere. Mi riferisco a circa 800 mila euro per la formazione ai quali vanno aggiunte alcune centinaia di migliaia di euro per i prepensionamenti».

Dopo il crollo di Ponte Morandi la Culmv ha avuto un calo di lavoro sui moli dovuto ad una diminuzione dei traffici. Nel decreto Genova, a favore dei portuali, sono stati stanziati circa due milioni di euro che ancora devono arrivare nelle casse di San Benigno. A questi vanno aggiunti altri due milioni di euro che sono soldi dovuti ai camalli dai terminalisti per il lavoro fatto in banchina e non ancora pagato.

I camalli, lo scorso 28 dicembre, hanno ottenuto l' ok da parte dell' Autorità di sistema portuale di Genova Savona ad operare in **porto** fino al 2024. Palazzo San Giorgio, tra Natale e Capo d'anno, ha infatti deciso prolungare l' autorizzazione in scadenza nel 2019 affidando sempre alla Culmv la fornitura del lavoro temporaneo sulle banchine dello scalo genovese. La decisione è arrivata dopo mesi in cui i vertici della Compagnia Unica hanno invitato l' Authority a prolungare l' affidamento senza avviare un vero e proprio bando di gara al quale avrebbero potuto partecipare anche altri soggetti.



Il Secolo XIX

Genova, Voltri

Concessioni, M5S scrive a Toninelli

A. QUA. Si alza la temperatura sulle banchine genovesi, con il Movimento 5 Stelle che scrive una lettera al ministro dei Trasporti, Danilo Toninelli: la consigliera regionale Alice Salvatore contesta infatti le modalità con cui il gruppo Msc è arrivato a ottenere la concessione del futuro terminal di Calata Bettole, «senza una gara di evidenza pubblica e con un canone di concessione irrisorio», su un'area che sin qui per l'erario pubblico ha avuto solo costi.

Salvatore chiede anche chiarimenti sui passaggi di mano all'interno dell'area, «con la cessione da parte del gruppo Gip del proprio 35% a Ita Terminaux, che ha portato Msc a controllare il 100% della banchina» che ora tra l'altro, per una parte, dovrebbe essere destinata alla attività della Spinelli.

Proprio il gruppo logistico genovese, aggiunge Salvatore, risulta avere cinque concessioni dentro al porto di Genova, in parziale violazione del comma 7 dell'articolo 18 della legge 84/94, in base al quale un terminalista non può avere più di una concessione con uguale destinazione d'uso.

Martedì in Consiglio regionale il M5S è tornato a sollevare la questione della Società per Cornigliano (partecipata dalla Regione al 45%), nel mirino di un'indagine conoscitiva del collegio di vigilanza della Prefettura su sollecitazione dei pentastellati. La Società, consentendo la presenza dei container (sempre di Spinelli) sulle aree ex Ilva non rispetterebbe l'accordo per Cornigliano del 2005. Atteso che il comodato gratuito accordato nel 2013 e scaduto nel 2018 era già considerato non valido dal Consiglio di Stato, oggi il gruppo logistico occupa abusivamente le aree a Levante del Polcevera.

Con due effetti negativi: la mancata bonifica delle aree, e l'impossibilità di ultimare la Sopraelevata portuale e l'autoparco in quelle stesse aree, per le quali da anni sono stanziati 74 milioni di euro.



Il Secolo XIX

Genova, Voltri

Dune contro l' inquinamento del porto nella Fascia di rispetto ristrutturata

Un chilometro di dune artificiali, alte quasi dieci metri e larghe all' incirca sei.

E poi aree attrezzate per fare sporte picnic, una campetto da calcio e parchi giochi per bambini. Il Comune di Genova ha ultimato il progetto di fattibilità per la riqualificazione dell' area che divide il quartiere di Pra' con terminal contenitori Vte con l' obiettivo di ridurre l' inquinamento prodotto dai fumi delle navi e dall' attività portuale che da anni provoca danni e disagi ai residenti del Ponente. I lavori dovrebbero partire quest' anno ed essere ultimati in 36 mesi: per la riqualificazione dell' area sono stati stanziati 15 milioni di euro già presenti nelle casse dell' Autorità di sistema portuale.

«Queste dune artificiali spiega Francesco Maresca, consigliere di Palazzo Tursi con deleghe a **Porto** e mare serviranno per limitare l' impatto che il **porto** ha sul quartiere di Pra' perchè faranno da barriera tra le banchine e le case.

Non solo, le colline saranno completamente verdi e calpestabili: l' area verrà riqualificata con prati e aree attrezzate per il tempo libero e lo sport che verranno messe a disposizione di tutta la cittadinanza». Il progetto preparato dagli uffici del Comune, di cui il Secolo XIX ha potuto visionare l' intero contenuto, verrà ora consegnato a Palazzo San Giorgio visto che dovrà essere l' Autorità di sistema portuale a dare il via libera ai lavori. «In totale - prosegue Maresca - verranno realizzate cinque dune su una zona che si estende per circa un chilometro di lunghezza lungo il canale di calma di Pra'». Le colline artificiali che divideranno il **porto** con il centro abitato saranno realizzate utilizzando sia terreno vegetale che artificiale e poi verranno coperte con erba naturale. Lungo il canale ci sarà spazio per piantumare ulivi e palme. «Il **porto** è la a industria di questa città- sottolinea il consigliere Maresca - e offre lavoro a 60 mila addetti tra occupati diretti e indotto. Ma, è evidente, ormai da troppo tempo le navi provocano inquinamento e disagi ai tanti cittadini del Ponente le cui case affacciano sulle banchine. Con questo progetto - chiude - riusciremo a migliorare le condizioni di vita degli abitanti di Pra' ma allo stesso tempo non limiteremo minimamente l' attività del principale terminal contenitori della città, il Vte». Sempre nella zona di Pra', per limitare l' impatto delle attività portuali sul quartiere, partiranno i lavori di elettrificazione della banchine del terminal Vte che saranno ultimati entro il 2020. -



Porto di Genova, confermata a Terminal San Giorgio la gestione sino al 2033 di un'area di 60mila metri quadri a Ponte Somalia

Terminal San Giorgio (TSG), la società del gruppo Gavio che gestisce un terminal multipurpose nel porto di Genova, ha siglato con l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale il nuovo atto di concessione che estende al 2033 la possibilità per l'azienda di operare sull'area di Ponte Somalia (per una superficie di circa 60mila metri quadri), dove la società è presente dal 2013. «Per l'Autorità di Sistema Portuale - ha spiegato il presidente dell'ente, Paolo Emilio Signorini - si tratta di una tappa importante: infatti con questo provvedimento si completa il processo di definizione degli atti pluriennali dei terminalisti di Sampierdarena avviato dall'Autorità di Sistema a inizio 2017. Con un assetto concessorio compiutamente definito si forniscono agli operatori le basi necessarie per sviluppare il proprio business, a vantaggio della competitività dell'intero scalo». «Terminal San Giorgio - ha ricordato l'amministratore delegato di TSG, Maurizio Anselmo - è presente nel porto di Genova dal 2006, dove ha investito finora oltre 50 milioni di euro. Con la firma del nuovo atto, la società ottiene le certezze necessarie per sviluppare un piano d'impresa pluriennale ed attivare un ampio programma di investimenti per migliorare la propria capacità operativa ed incrementare le prospettive di traffico per il terminal e per il porto di Genova. Già nel prossimo triennio investiremo circa 12 milioni di euro, per un totale che nell'arco dei tredici anni supererà ampiamente i 20 milioni di euro. Il nostro obiettivo è raddoppiare a regime i volumi di traffico odierni, arrivando a movimentare più di 2,2 milioni di tonnellate equivalenti. Sottolineo con piacere - ha concluso Anselmo - che grazie agli investimenti crescerà anche la struttura della nostra azienda, con oltre 10 assunzioni in programma, già nei prossimi tre anni». Lo scorso anno al terminal della società sono stati movimentati principalmente quasi due milioni di lineari di rotabili (-3,1% sul 2017), 96mila container (-17,5%) e 19mila tonnellate di altre merci varie (-57,3%).



13 febbraio 2019

Porto di Genova, confermata a Terminal San Giorgio la gestione sino al 2033 di un'area di 60mila metri quadri a Ponte Somalia

Signorini: questo provvedimento completa il processo di definizione degli atti pluriennali dei terminalisti di Sampierdarena

«Per l'Autorità di Sistema Portuale - ha spiegato il presidente dell'ente, Paolo Emilio Signorini - si tratta di una tappa importante: infatti con questo provvedimento si completa il processo di definizione degli atti pluriennali dei terminalisti di Sampierdarena avviato dall'Autorità di Sistema a inizio 2017. Con un assetto concessorio compiutamente definito si forniscono agli operatori le basi necessarie per sviluppare il proprio business, a vantaggio della competitività dell'intero scalo».

«Terminal San Giorgio - ha ricordato l'amministratore delegato di TSG, Maurizio Anselmo - è presente nel porto di Genova dal 2006, dove ha investito finora oltre 50 milioni di euro. Con la firma del nuovo atto, la società ottiene le certezze necessarie per sviluppare un piano d'impresa pluriennale ed attivare un ampio programma di investimenti per migliorare la propria capacità operativa ed incrementare le prospettive di traffico per il terminal e per il porto di Genova. Già nel prossimo triennio investiremo circa 12 milioni di euro, per un totale che nell'arco dei tredici anni supererà ampiamente i 20 milioni di euro. Il nostro obiettivo è raddoppiare a regime i volumi di traffico odierni, arrivando a movimentare più di 2,2 milioni di tonnellate equivalenti. Sottolineo con piacere - ha concluso Anselmo - che grazie agli investimenti crescerà anche la struttura della nostra azienda, con oltre 10 assunzioni in programma, già nei prossimi tre anni».

Lo scorso anno al terminal della società sono stati movimentati principalmente quasi due milioni di lineari di rotabili (-3,1% sul 2017), 96mila container (-17,5%) e 19mila tonnellate di altre merci varie (-57,3%).

Leggi la notizia in formato Acrobat Reader. Iscriviti al servizio gratuito.

Cerca il tuo allegato			
Destinazione	Data di arrivo	Data di partenza	Cerca
0 Altre destinazioni	18 > [Feb >]	17 > [Feb >]	
	2019 >	2019 >	

Informazioni Marittime

Genova, Voltri

Genova, firmato il nuovo atto di concessione di Terminal San Giorgio

L'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale e il Terminal San Giorgio S.r.l hanno sottoscritto il 14 febbraio a Genova il nuovo atto di concessione che estende al 2033 la possibilità per TSG di operare sull'area di Ponte Somalia (per una superficie di circa 60.000 mq), dove la società è presente dal 2013. "Per l'Autorità di Sistema Portuale si tratta di una tappa importante", commenta il presidente dell'Authority Paolo Emilio Signorini "infatti con questo provvedimento si completa il processo di definizione degli atti pluriennali dei Terminalisti di Sampierdarena avviato dall'Autorità di sistema a inizio 2017. Con un assetto concessorio compiutamente definito" prosegue il presidente Signorini "si forniscono agli operatori le basi necessarie per sviluppare il proprio business, a vantaggio della competitività dell'intero scalo". "Terminal San Giorgio è presente nel porto di Genova dal 2006, dove ha investito finora oltre 50 milioni di Euro." dichiara Maurizio Anselmo, amministratore delegato di Terminal San Giorgio S.r.l. "Con la firma del nuovo atto, la società ottiene le certezze necessarie per sviluppare un piano d'impresa pluriennale ed attivare un ampio programma di investimenti per migliorare la propria capacità operativa ed incrementare le prospettive di traffico per il terminal e per il porto di Genova. Già nel prossimo triennio investiremo circa 12 milioni di euro, per un totale che nell'arco dei tredici anni supererà ampiamente i 20 milioni di euro. Il nostro obiettivo è raddoppiare a regime i volumi di traffico odierni, arrivando a movimentare più di 2.2 milioni di tonnellate equivalenti. Sottolineo con piacere - conclude Anselmo - che grazie agli investimenti crescerà anche la struttura della nostra azienda, con oltre 10 assunzioni in programma, già nei prossimi tre anni".

Petrolchimico, monta la rivolta ma Pra' resta la prima scelta

Vertice in porto. Il sindaco: "Nessuna contrarietà da parte di Superba e Carmagnani"

CAMPINI E MANNA

Carmagnani e Superba se ne andranno da Multedo e da ieri le opzioni sul tavolo sono ufficialmente tre: oltre alle due già in ballo da tempo, il carbonile sotto la Lanterna e un' area sulla sponda destra del Polcevera che potrebbe essere liberata dall' Ilva, entra in gioco pesantemente anche l' ipotesi anticipata da Repubblica, il prolungamento del sesto modulo nel porto di Voltri con un riempimento aggiuntivo che potrebbe ospitare i depositi chimici costieri da trent' anni in attesa di trovare una nuova collocazione, più lontano dalle case. « Le aziende si sono dette disponibili a valutare la fattibilità tecnica di tutte le opzioni in campo - spiega il presidente dell' **Autorità Portuale** Paolo Emilio Signorini - poi comunque toccherà a Comune e Regione valutare le opzioni anche coinvolgendo il territorio, è evidente che noi non andremo mai avanti su scelte che non dovessero trovare il consenso degli enti territoriali interessati ».

La cautela è d' obbligo, visto che dopo che si è diffusa la notizia della terza soluzione, quella del porto di Voltri, probabilmente la più gettonata, anche l' **Autorità Portuale** è stata tempestata di mail di protesta.

pagina III.



Il vertice

Tre soluzioni per liberare Multedo

Per il trasloco di Carmagnani e Superba le opzioni sul tavolo sono il carbonile sotto la Lanterna, un' area Ilva e il prolungamento del sesto modulo a Voltri. Signorini: "Le aziende disponibili a valutare tutte le ipotesi"

NADIA CAMPINI

Carmagnani e Superba se ne andranno da Multedo e da ieri le opzioni sul tavolo sono ufficialmente tre: oltre alle due già in ballo da tempo, il carbonile sotto la Lanterna e un' area sulla sponda destra del Polcevera che potrebbe essere liberata dall' Ilva, entra pesantemente in gioco anche l' ipotesi anticipata da Repubblica, il prolungamento del sesto modulo nel porto di Voltri, con un riempimento aggiuntivo che potrebbe ospitare i depositi chimici costieri da trent' anni in attesa di trovare una nuova collocazione, più lontano dalle case. «Le aziende si sono dette disponibili a valutare la fattibilità tecnica di tutte le opzioni in campo - spiega il presidente dell' **Autorità Portuale** Paolo Emilio Signorini - poi comunque toccherà a Comune e Regione valutare le opzioni, anche coinvolgendo il territorio, è evidente che noi non andremo mai avanti su scelte che non dovessero trovare il consenso degli enti territoriali interessati».

La cautela è d' obbligo, visto che dopo che si è diffusa la notizia della terza soluzione, quella del porto di Voltri, probabilmente la più gettonata, anche l' **Autorità Portuale** è stata tempestata di mail di protesta. Ieri pomeriggio in **Autorità Portuale** il tema dello spostamento è stato al centro di un vertice tra il presidente Signorini, il sindaco Marco Bucci, la Regione, i vertici di Psa e i rappresentanti legali di Carmagnani e Superba. Un incontro tecnico, dove sono state messe sul tavolo tutte le opzioni per il trasloco. «I depositi chimici di Superba e Carmagnani devono stare in porto, per consentire alle navi di arrivare, ma il più lontano possibile dalle case - ha detto Bucci - intanto sono contento che si inizi a parlare di depositi chimici e non più di petrolchimico, perché non ci sono trasformazioni chimiche, che ovviamente possono impensierire le persone. Sono depositi costieri, ma certo da qualche parte bisogna metterli. E se qualcuno ha delle preoccupazioni, l' amministrazione deve fare in modo che queste vengano risolte».

Per ora restano aperte tutte e tre le opzioni, per quanto riguarda il carbonile Enel la domanda di adeguamento è stata avviata al Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici che dovrà esprimersi in materia, visto che l' area non prevede quel tipo di attività. Sul fronte Ilva invece erano già stati avviati contatti tecnici con i commissari e la proprietà precedente per valutare gli spazi possibili, un' area sulla sponda destra del Polcevera che non interferirebbe con le necessità dell' azienda siderurgica, ma ora dovranno essere presi contatti con la nuova proprietà, il gruppo Mital, per verificare se esiste ancora questa disponibilità e la sua fattibilità.

Sul fronte infine della terza opzione, quella che attualmente sembra prevalere, il primo passo è l' accertamento tecnico della fattibilità, incassata la disponibilità delle aziende prendere in considerazione l' ipotesi e anche la non contrarietà di Psa, che gestisce il terminal di Voltri.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



La protesta

Voltri e Pra' in rivolta tempesta di mail " Scenderemo in piazza"

" Sconcertato" anche il presidente del municipio Ponente "Non serve spostare il problema di quattro chilometri"

ERIUCA MANNA

Non smette di squillare, il telefono di Claudio Chiarotti, presidente del Municipio Ponente. Anche la casella di posta elettronica è intasata. «I cittadini sono in ansia.

E scrivono cose che so già, purtroppo». Si dice «sconcertato, dal metodo e dal merito», Chiarotti: ed è un eufemismo. A farlo saltare sulla sedia l'intenzione di trasferire i depositi costieri dei prodotti chimici delle aziende Attilio Carmagnani e Superba da Multedo a Pra', all' interno della diga di protezione del terminal Vte. Ma la soluzione, definita da Signorini «ambientalmente più compatibile» rispetto alle altre ipotesi «è inquietante», rimarca Chiarotti: «A farmi arrabbiare il doppio è il fatto che è aperto un tavolo permanente tra Authority e Municipio. A cosa serve se non ci interpellano? Non voglio certo che prendano decisioni e poi vengano qui a spiegarcele. E poi, questa idea in cosa consiste? Nello spostare il problema di quattro chilometri, sempre nelle aree più penalizzate». Il sindaco Marco Bucci ieri ha sottolineato che «i depositi chimici di Superba e Carmagnani devono stare in porto per consentire alle navi di arrivare, ma il più lontano possibile dalle case». Rimarcando che «da qualche parte bisogna metterli. E se qualcuno ha delle preoccupazioni, l' amministrazione deve fare in modo che queste vengano risolte».

Eppure, è passato più di un anno e mezzo da quando il sindaco partecipò all' assemblea pubblica a Multedo, il quartiere sulle barricate contro il trasferimento dei migranti nell' ex asilo Govone.

In quella occasione saltò fuori anche il problema annoso dei depositi sotto le case. E il primo cittadino si impegnò a liberare il territorio. «Avevamo chiesto di venire a riferire in consiglio municipale le sue intenzioni - ricorda il presidente di Municipio Claudio Chiarotti - non venne. Poi saltò fuori il progettone, senza che i municipi venissero interpellati.

Adesso arriva Signorini, sempre senza consultare il territorio. Ma questa non è una soluzione consona: anche perché così Multedo si terrebbe Superba e Carmagnani per altri quindici anni almeno, prima che il nuovo progetto vada a termine. E qui a Ponente, intanto, continuiamo a soffocare». E infatti a Multedo la preoccupazione è forte. «Nessuno vuole i depositi sotto casa perché sono pericolosi e inquinano - spiega Enrico Opisso, titolare del pub Molly, e membro dell' associazione Comitato di quartiere Multedo - noi stiamo aspettando da anni la famosa revisione del Rir, sigla che sta per rischio incidente rilevante».

«Siamo disponibili a sederci a un tavolo: ma non a spostare semplicemente il problema - riflette Sergio Di Antonio, presidente del comitato di quartiere di Multedo - siamo stufi di essere trattati da cittadini di serie B: pensiamo alla tragedia del ponte Morandi. Ebbene, dove hanno messo il deposito per i camion della spazzatura? Qui. Se non si troverà una soluzione in fretta, scenderemo in piazza. Se agli altri non va bene avere i depositi chimici a un chilometro e mezzo, a noi non va bene trovarceli a due centimetri».

Il bombardamento di email da parte dei cittadini continua senza sosta. Sono centinaia, le lettere inviate alla redazione di Repubblica in questi due giorni: indirizzate al presidente dell' **Autorità Portuale** Signorini, per «ricordarle gentilmente - si legge - che a Pra' stiamo ancora aspettando le opere di compensazione per l' immane disastro ambientale che l' **Autorità** che presiede ha provocato realizzando il Bacino **Portuale**, promesse da decenni e nemmeno iniziate».

RISERVATA © RIPRODUZIONE



Firmata concessione di Terminal San Giorgio

Estesa al 2033 la possibilità di operare sull'area di Ponte Somalia

Massimo Belli

GENOVA Autorità di Sistema portuale del Mar Ligure occidentale e Terminal San Giorgio Srl hanno sottoscritto il nuovo atto di concessione che estende al 2033 la possibilità per Tsg di operare sull'area di Ponte Somalia (per una superficie di circa 60.000 mq), dove la società è presente dal 2013. Per l'Autorità di Sistema portuale si tratta di una tappa importante, commenta il presidente dell'Authority Paolo Emilio Signorini infatti con questo provvedimento si completa il processo di definizione degli atti pluriennali dei terminalisti di Sampierdarena avviato dall'Autorità di sistema a inizio 2017. Con un assetto concessorio compiutamente definito prosegue il presidente Signorini si forniscono agli operatori le basi necessarie per sviluppare il proprio business, a vantaggio della competitività dell'intero scalo. L'amministratore delegato di Terminal San Giorgio Srl, Maurizio Anselmo (nella foto con Singorini al momento della firma), ha ricordato che il Terminal San Giorgio è presente nel porto di Genova dal 2006, dove ha investito finora oltre 50 milioni di Euro. Con la firma del nuovo atto, la società ottiene le certezze necessarie per sviluppare un piano d'impresa pluriennale ed attivare un ampio programma di investimenti per migliorare la propria capacità operativa ed incrementare le prospettive di traffico per il terminal e per il porto di Genova. Già nel prossimo triennio ha precisato investiremo circa dodici milioni di euro, per un totale che nell'arco dei tredici anni supererà ampiamente i 20 milioni di euro. Il nostro obiettivo è raddoppiare a regime i volumi di traffico odierni, arrivando a movimentare più di 2,2 milioni di tonnellate equivalenti. Anselmo ha quindi concluso: Sottolineo con piacere che grazie agli investimenti crescerà anche la struttura della nostra azienda, con oltre dieci assunzioni in programma, già nei prossimi tre anni.

The screenshot shows the top of the website with the logo 'm sc AGENZIA MARITTIMA ALDO SPADONI SRL' and 'Messaggero Marittimo.it'. The main headline reads 'Firmata concessione di Terminal San Giorgio' with a sub-headline 'Estesa al 2033 la possibilità di operare sull'area di Ponte Somalia'. Below the headline is a photo of two men, Paolo Emilio Signorini and Maurizio Anselmo, sitting at a table. To the right of the photo is a newsletter sign-up form with fields for 'Nome e cognome', 'Indirizzo email', and a 'Registrali' button. Below the photo is a social media sharing section with icons for Facebook, Twitter, and LinkedIn. The article text is partially visible, starting with 'GENOVA - Autorità di Sistema portuale del Mar Ligure occidentale e Terminal San Giorgio Srl hanno sottoscritto il nuovo atto di concessione...'. On the right side of the page, there are sections for 'ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER', 'ULTIME POPOLARI VIDEO', and a list of related articles with small thumbnails.

La Nazione (ed. Massa Carrara)

Marina di Carrara

CAPITANERIA DI PORTO ORDINANZA

Nuove regole per gli ormeggi Il successo del cacciatorpediniere

NUOVE disposizioni in Capitaneria per la disciplina dei servizi di ormeggio nel **porto** e in rada. Si tratta di operazioni per la sicurezza portuale e della navigazione, a tutela dell' ambiente. Queste attività consistono nella posa, all' approdo, dei cavi che assicurano le navi alle banchine. Nello scalo marittimo esiste anche il servizio di battellaggio che consiste nella conduzione dei mezzi in **porto** e in rada. Ormeggio e battellaggio sono servizi finalizzati alla garanzia della sicurezza e dell' approdo nei porti e, se richiesti, hanno la durata di 24 ore al giorno per 365.

Il gruppo ormeggiatori e battellieri ha una propria sede all' intero del **porto** ed è composto da un organico prestabilito in funzione dei traffici. Per eventuali aspiranti è necessario partecipare a un concorso per essere iscritti in appositi registri. Per maggiori informazioni: www.guardiacostiera.gov.it/organizzazione/marina-di-carrara/ordinanze.

Intanto amanti del mare e di cose militari, studenti, addetti ai lavori hanno visitato il cacciamine Termoli della Marina Militare ormeggiato alla banchina Chiesa.

La nave che ha partecipato a diverse missioni all' estero è stata costruita come tante altre dal cantiere Intermarine di Sarzana: varo 1990, consegna alla Marina Militare 1992. Cacciamine che sono stati costruiti anche per gli Stati Uniti, Australia, Malesia, Nigeria, Finlandia, Thailandia. Unità in vetroresina rafforzata, lunghezza 50 metri, larghezza 10, velocità 14 nodi. Il comandante ha il grado di tenente di vascello. Gianfranco Baccicalupi.

Il Tirreno

Livorno

l'armatore insieme al numero uno di toremar

Onorato: nel porto regna una lobby ed è l'Authority il primo colpevole

Nel mirino il nuovo provvedimento sulla Sponda Ovest «È l'auto-ammissione che fin qui hanno combinato guai»

Mauro ZucchelliLIVORNO. «L' Authority sta cercando di mettere a posteriori una pezza per sanare le autorizzazioni eternamente temporanee relative agli accosti delle banchine in radice di Darsena Toscana. Ma la toppa è peggio dello sbrego: non esiste auto-ammissione più lampante del fatto che non avrebbero potuto comportarsi così e ora si arrabattano a coprirsi le spalle». Vincenzo Onorato, patron del gruppo armatoriale di famiglia che ha in mano Moby, Tirrenia e Toremar, non usa mezze virgole per tornare alla carica. «È la "pistola fumante", neanche Cetto La Qualunque si sarebbe abbassato a tanto".

Erano quindici giorni che sul campo di battaglia della guerra Grimaldi vs Onorato non si sentivano tuonare le cannonate: anzi, nel periodo più recente lo scontro si era spostato soprattutto sulla Sardegna (che comunque rappresenta il 57% del traffico di camion in partenza dal nostro porto). Adesso rispunta fuori tutto il volume di fuoco che era rimasto congelato in queste ultime settimane. E lo fa proprio su Livorno: contro l' Authority prima ancora che contro l' avversario di sempre (Grimaldi). Non solo: dev' essere per rimarcare l' impatto specificatamente livornese che Onorato va all' attacco stavolta insieme a Matteo Savelli, amministratore delegato di due società livornesi del gruppo (Ltm e Toremar).

È dall' inizio di questa guerra che dite che quegli accosti sulla Sponda Ovest è del tutto illegittimo utilizzarli per sbarcare e imbarcare passeggeri. Ma una nota della Regione nei giorni scorsi riferiva di una sorta di autorizzazione ministeriale...

«Lì non potrebbero andare - dice Onorato - neppure i traghetti delle "autostrade del mare", figuriamoci i passeggeri. L' hanno fatto fuori da ogni regola. Il primo atto per ripristinare la legalità è stata l' ordinanza firmata dall' autorità marittima con cui si sequestra la tensostruttura. Ed è a quel punto che l' Authority cerca di andare a rimediare a ritroso».

«Le chiavi delle concessioni - risponde Savelli - le ha in mano l' Authority, il ministero non ha nessuna competenza per dare disco verde».

C' era una volta il traghetto Grimaldi che faceva tappa nel porto passeggeri di Porto 2000. Ma voi faceste fuoco e fiamme...

«Certo, movimentava camion in mezzo ai passeggeri», dice Savelli: «Esiste una regola precisa e dice: niente semirimorchi dall' inizio di giugno a tutto settembre. Ci venne detto: vabbè, ne fanno solo una dozzina, fatene un po' anche voi. Ecco, è questo che non va: c' è una regola ma a Livorno vale grossomodo, anzi parecchio grossomodo. Tant' è che poi con lo spostamento agli accosti 14/G e dintorni arrivano in Darsena Toscana anche i passeggeri. Poi siccome ci sono i passeggeri, ecco spuntare la tensostruttura. Per fortuna che è intervenuto l' ammiraglio Tarzia a ripristinare le regole».

«Ma guardate cos' è accaduto all' ammiraglio - dice Onorato - semplicemente perché ha reclamato il rispetto della legalità. Lapidato a suon di interrogazioni parlamentari: a quei deputati vorrei regalare il Codice della Navigazione sui poteri del comandante del porto».

Tutta questa energia andrebbe semmai rivolta per capire come mai l' Authority tollera una situazione che alla fine si traduce in un danno per la sua controllata Porto 2000, fino a non molto tempo fa guidata dalla stessa persona che siede a Palazzo Rosciano come numero due».

Di nuovo Savelli: «Doveva proprio andare sulla Sponda Ovest? E siccome doveva fare solo traffico ro-ro, non poteva essere spostato da altri operatori come Ltm o Sintermar?».

Della Porto 2000 bisognerebbe capire cosa accadrà: è a bagnomaria da quasi due anni. Prima una lunghissima



fase di aggiudicazione provvisoria, poi da luglio quella definitiva. E proprio a voi: quando si sbloccherà questo limbo?

«Dimentichiamoci - dice Onorato - che sono i miei cari amici di Grimaldi ad aver creato quella tensostruttura che non deve star lì. Il discorso che faccio io è anche un altro: quello è un precedente che apre la strada a qualcosa di analogo per qualunque altro operatore delle crociere. Sicché con una mano l' Authority mi fa firmare un contratto in cui mi vincola a investire 100 milioni di euro per creare le infrastrutture del nuovo scalo passeggeri e con l' altra mano mi svuota il flusso che vi passa creando le condizioni per cui gli altri potranno servirsi di proprie strutture. Insomma, mi lascia le briciole o quasi. E come pensate che si ripaghi un investimento tanto importante? Prima si torna a far rispettare le regole e poi dirò cosa farò sulla **Porto 2000**».

«Non è ammissibile - rincara Savelli - che le temporanee occupazioni diventino l' ombrello dietro il quale nascondere una concessione che non segue l' iter delle concessioni. Se la temporaneità dura all' infinito, è davvero temporanea o è un modo per fare lo slalom fra le regole? Vorrei proprio che qualcuno mi dicesse se Ltm è stata l' unica gara fatta e se il **porto** di Livorno è stato troppo spesso governato a suon di occupazioni temporanee così poco temporanee...». State mettendo sott' accusa il governo del **porto**.

Onorato: «Guardi che qui nel **porto** di Livorno chi fa il bello e il cattivo tempo è una lobby di terminalisti e armatori». Uno dei suoi collaboratori azzarda un paragone: «Partendo dal fatto che il Prg lì indica qualcos' altro, è come se il Comune infilasse l' asilo in mezzo a un' area industriale».

«Qui - ribadisce Onorato - chi deve vigilare sul Prg non solo non si accorge che una banchina è utilizzata in modo difforme dal previsto ma questo avviene a tutto danno di una sua società. Altrove si è finiti nei guai per molto meno».

Ma, al tirar delle somme, cosa farete?

«Abbiamo un pacchetto di iniziative legali», dice Onorato: «Non ci sto a fermarmi, qui si vuol far passare come accettabile qualcosa che giudichiamo illegale. Diplomazie sotterranee? Trattative? Ma non scherziamo: non indietro di un passo, è in gioco la legalità e per i pateracchi non c' è spazio».

--

Progetto per migliorare l'accessibilità del porto di Livorno

L'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale sta definendo un progetto per migliorare l'accessibilità del porto di Livorno attraverso un ulteriore allargamento della strettoia del Marzocco, lavori che comporterebbero la rimozione di 20mila metri cubi di sedime per arrivare a dare al canale una larghezza di 70 metri (dagli attuali 57 metri) e una profondità di -13 metri nel tratto in cui passano tubazioni dell'Eni. L'ente portuale ha specificato che l'intervento avrebbe un costo di poche centinaia di migliaia di euro ed è previsto che venga finanziato dal Lorenzini Terminal e dal Terminal Darsena Toscana. L'authority ha spiegato che l'esecuzione dei lavori potrebbe apportare importanti benefici agli operatori portuali e, soprattutto, alle grandi compagnie: «se infatti le simulazioni di manovra programmate dovessero dare un riscontro favorevole - ha precisato l'AdSP - i nuovi lavori di dragaggio potrebbero consentire di portare in Darsena Toscana le navi di ultima generazione senza più le limitazioni di carico attuali. Tanto per fare un esempio: oggi le unità navali larghe 42,8 metri entrano a carico ridotto con un pescaggio di 10,75 metri, mentre il target di progetto, se raggiunto, tende a consentire un pescaggio di 12 metri, che significa livelli di carico maggiori». Il progetto di approfondimento dei fondali in prossimità dei punti più stretti del canale di accesso, dove passano tubazioni dell'Eni, è stato al centro di una riunione tecnica svoltasi nei giorni scorsi con la Capitaneria, i piloti e gli operatori portuali.



The screenshot shows the inforMARE website interface. At the top, there are logos for STAR SERVICE and inforMARE. The main headline reads "Progetto per migliorare l'accessibilità del porto di Livorno". Below the headline, there is a sub-headline: "L'AdSP sta definendo un intervento per l'ulteriore allargamento della strettoia del Marzocco". The article text is visible, starting with "L'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale sta definendo un progetto per migliorare l'accessibilità del porto di Livorno attraverso un ulteriore allargamento della strettoia del Marzocco...". There is a small image of a port area. At the bottom of the screenshot, there is a search bar and a table with columns for "Data di arrivo" and "Data di partenza".

Destinazione	Data di arrivo	Data di partenza	Cerca
0 altre destinazioni	[16] [Feb]	[17] [Feb]	
	[2019]	[2019]	

Livorno: ulteriore allargamento canale di accesso

Il porto risponde così alla sfida delle grandi navi

Massimo Belli

LIVORNO Allargare ulteriormente la strettoia del Marzocco per migliorare l'accessibilità del porto. È questo il nuovo obiettivo dell'Autorità di Sistema portuale del Mar Tirreno settentrionale che nei giorni scorsi, in una riunione tecnica con la Capitaneria, i piloti e gli operatori portuali, ha proposto un progetto di approfondimento dei fondali in prossimità dei punti più stretti del canale di accesso, quelli in cui passano i tubi dell'Eni. Si tratterebbe informa l'AdSp di rimuovere complessivamente 20 mila metri cubi di sedime per arrivare a dare al canale una larghezza di 70 metri (dagli attuali 57 metri) ed una profondità di 13 metri proprio laddove passano le tubazioni. Una novità questa che potrebbe tradursi in nuovi importanti benefici per gli operatori portuali e, soprattutto, per le grandi compagnie di navigazione. Se infatti le simulazioni di manovra programmate dovessero dare un riscontro favorevole, i nuovi lavori di dragaggio potrebbero consentire di portare in Darsena Toscana le navi di ultima generazione senza più le attuali limitazioni di carico. Tanto per fare un esempio: oggi le unità navali larghe 42,8 metri (come, ad esempio, quelle Msc impiegate nel servio Usa East Coast e per il Sud America, ndr) entrano a carico ridotto con un pescaggio di 10,75 metri, mentre il target di progetto se raggiunto tende a consentire un pescaggio di 12 metri, che consentirebbe livelli di carico maggiori. L'intervento, sempre secondo l'AdSp labronica, ha un costo di poche centinaia di migliaia di euro ed è previsto che venga finanziato dal Lorenzini Terminal e dal Terminal Darsena Toscana. Dopo i primi lavori di allargamento e quelli di realizzazione di illuminazione notturna del canale di accesso, la nuova opera rappresenta un ulteriore passo in avanti per dare al porto la massima operatività possibile.

The screenshot shows the top of a web browser displaying the Messaggero Marittimo website. The header includes the logo 'm sc AGENZIA MARITTIMA ALDO SPADONI SRL' and the website name 'Messaggero Marittimo.it'. Below the header, there is a navigation menu with 'PORTI' highlighted. The main article title is 'Livorno: ulteriore allargamento canale di accesso' with a sub-headline 'Il porto risponde così alla sfida delle grandi navi'. The author is listed as 'Massimo Belli'. There is a social media sharing section with icons for Facebook, Twitter, and LinkedIn. Below the article text, there is a 'ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER' form with fields for 'Nome e cognome' and 'Indirizzo email'. To the right, there is a 'POPOLARI VIDEO' section with several video thumbnails and titles, including 'Seminario Italia-Russia a Palazzo San Giorgio', 'Treno Verde 2019: Logambiente insieme a Ferrovie dello Stato Italiane', 'Nuovo stabilimento Leonardo a Pisa', and 'Le prospettive del Mediterraneo tra Canale di Suez e Via della seta'. At the bottom of the article, there is a 'ABBONATI O EFFETUA IL LOGIN' button and a section for 'ARGOMENTI CORRELATI'.

Livorno, nuovo progetto per allargare il piano di accesso

GIORGIO CAROZZI

Genova - Allargare ulteriormente la strettoia del Marzocco per migliorare l'accessibilità del porto. È questo il nuovo obiettivo dell' **Autorità** di **Sistema Portuale** del Mar Tirreno Settentrionale che nei giorni scorsi, in una riunione tecnica con la Capitaneria, i piloti e gli operatori portuali, ha proposto un progetto di approfondimento dei fondali in prossimità dei punti più stretti del canale di accesso, quelli in cui passano i tubi dell' Eni. Si prevede così la rimozione completa di 20 mila metri cubi di sedime per arrivare a dare al canale una larghezza di 70 metri (dagli attuali 57 metri) e una profondità di 13 metri proprio laddove passano le tubazioni. È una novità che potrebbe tradursi in nuovi importanti benefici per gli operatori portuali e, soprattutto, per le grandi compagnie. Se infatti le simulazioni di manovra programmate dovessero dare un riscontro favorevole, i nuovi lavori di dragaggio potrebbero consentire di portare in Darsena Toscana le navi di ultima generazione senza più le limitazioni di carico attuali. Tanto per fare un esempio: oggi le unità navali larghe 42,8 metri entrano a carico ridotto con un pescaggio di 10,75 metri, mentre il target di progetto - se raggiunto - tende a consentire un pescaggio di 12 metri, che significa livelli di carico maggiori. L' intervento ha un costo di poche centinaia di migliaia di euro ed è prevista che venga finanziato dal Lorenzini Terminal e dal Terminal Darsena Toscana. Dopo i primi lavori di allargamento e quelli di realizzazione di illuminazione notturna del canale di accesso, la nuova opera rappresenta un ulteriore passo in avanti per dare al porto la massima operatività possibile.

Informazione
Questo sito e gli strumenti legati da questo utilizzati si avvalgono di cookie necessari al funzionamento ed altri per finalità analitiche e di marketing. Per saperne di più e gestire il consenso a tutti o ad alcuni cookie, consulta la [cookie policy](#).
Chiudendo questo banner, scorrendo questa pagina, cliccando su un link e proseguendo la navigazione in altra maniera, acconsenti all'uso dei cookie.

HOME SHIPPING TRANSPORTI MARELLI INTERVIEWS MEDIA SCHEDE GREENWASCO

Ships & Offshore | Darsena Toscana | Cruise & Ferries | Tracking

SHIPOWNERS
Livorno, nuovo progetto per allargare il piano di accesso
Genova - I nuovi lavori di dragaggio potrebbero consentire di portare in Darsena Toscana le navi di ultima generazione senza più le limitazioni di carico attuali.

15 FEBBRAIO 2019

Genova - Allargare ulteriormente la strettoia del Marzocco per migliorare l'accessibilità del porto. È questo il nuovo obiettivo dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale che nei giorni scorsi, in una riunione tecnica con la Capitaneria, i piloti e gli operatori portuali, ha proposto un progetto di approfondimento dei fondali in prossimità dei punti più stretti del canale di accesso, quelli in cui passano i tubi dell'Eni.

Si prevede così la rimozione completa di 20 mila metri cubi di sedime per arrivare a dare al canale una larghezza di 70 metri (dagli attuali 57 metri) e una profondità di 13 metri proprio laddove passano le tubazioni. È una novità che potrebbe tradursi in nuovi importanti benefici per gli operatori portuali e, soprattutto, per le grandi compagnie. Se infatti le simulazioni di manovra programmate dovessero dare un riscontro favorevole, i nuovi lavori di dragaggio potrebbero consentire di portare in Darsena Toscana le navi di ultima generazione senza più le limitazioni di carico attuali. Tanto per fare un esempio: oggi le unità navali larghe 42,8 metri entrano a carico ridotto con un pescaggio di 10,75 metri, mentre il target di progetto...

TAG: [Portuali](#) [Interporti](#) [Mare](#)

MAGAZINE
L'ESCLUSIVO
MAGAZINE

PUBBLICITÀ
EGGI

PILOTINA BLOG
di Giorgio Carozzi
24 Dicembre 2018
105 di 105 immagini
Sei un pilota? Registrati sul sito.

SHIPPING MOVEMENTS
PRINCIPALI PARTNER
MARELLI
FORNITORE
PIRELLA
EY
CAME
ESEY
CAME
DOCKWARE

TIM Schede Flotta
CONNECTING EU

Il record di Suez fa gola ai porti del Sud

GIORGIO CAROZZI

Genova - Un passaggio strategico utilizzato per il 9% del commercio internazionale, con un record nel 2018 di oltre 18mila navi in transito e 983 milioni di tonnellate di cargo. Questi i numeri relativi al Canale di Suez, che con il recente raddoppio ha aumentato la capacità di trasporto, ponendo una nuova sfida di competitività ai Paesi del Mediterraneo e al Sud Italia, che diventa ancora più centrale nei rapporti commerciali con la Cina, attraverso la Via della Seta. Delle prospettive di sviluppo del Mezzogiorno nel sistema marittimo globale si è discusso nel corso del convegno organizzato dall' **Autorità portuale** del Mar Tirreno, in collaborazione con il centro studi Srm, collegato al gruppo Intesa San Paolo. Rispetto al 2014, l' allargamento ha consentito la crescita del 12% delle dimensioni delle navi che attraversano il Canale, che è diventato la terza rotta al mondo per il trasporto di petrolio e gas naturale dal Golfo verso l' Europa e il Nord America. «I porti di Napoli e Salerno sono gateway e non hanno la pretesa di diventare hub - spiega il presidente dell' **Autorità portuale**, Pietro Spirito - hanno l' esigenza di servire il nostro territorio, creando un ponte con il mondo in uno scenario globale che rimette al centro il Mediterraneo». Affinché questo accada, fa notare Spirito, occorrono due strumenti: «una politica europea per il Mediterraneo, che stenta a decollare, e un potenziamento infrastrutturale dei nostri porti, che devono essere competitivi dal punto di vista della capacità infrastrutturale, per esempio con i lavori di dragaggio che si stanno effettuando». Il sottosegretario allo Sviluppo economico, Michele Geraci, respinge l' idea che il Sud possa essere tagliato fuori da queste tratte commerciali, a vantaggio dei porti del Nord. «Nord e Sud hanno competenze specifiche complementari - argomenta - e possono giocare partite diverse: il Nord garantisce facile accesso all' Europa, il Sud al mediterraneo, al Medio Oriente e all' Africa. Entrambi offrono sono importanti per possibili investimenti. L' ex ministro delle Infrastrutture, Graziano Delrio, sottolinea l' importanza delle Zes, Zone economiche speciali, volute dal precedente governo, e fa notare che «i dragaggi e gli investimenti in campo per il porto del capoluogo campano sono un segnale di speranza per il lavoro e per fare di Napoli una grande capitale europea». Il presidente della Svimez, Adriano Giannola, ricorda come nel Sud «solo l' 8% degli scali portuali siano connessi con le infrastrutture ferroviarie» ed evidenzia come il ritardo del Mezzogiorno nasca da «20 anni di assenza di politiche e strategie complessive. Taranto poteva essere quello che oggi è il Pireo per i cinesi - fa notare - ma sostanzialmente li abbiamo cacciati. Dobbiamo ripartire dalle 12 Zes del Sud, che devono essere uno strumento di attrazione rispetto a obiettivi fondamentali come quelli di Europa2020, a cominciare dalla sostenibilità, visto che per il Mediterraneo passa il 20% dei traffici mondiali, con un forte impatto ambientale».



Porto, tornato l'ottimismo dopo la guerra delle banane

AUTHORITY C' è un clima sereno, ma di attesa all'interno del porto, ad una settimana dalla fruttuosa partecipazione al Fruit Logistic di Berlino. La presenza all'importante fiera dell'ortofrutta dell'**Autorità portuale** e del Cfft (insieme a Cpc e Car di Roma) è riuscita nell'intento di rassicurare i grandi gruppi come Chiquita sulla volontà dello scalo di mantenere un traffico così importante come quello delle banane che arrivano in container dal sud America. L'impegno preso dalla segretaria generale di Molo Vespucci, Roberta Macii, di trovare a breve una soluzione definitiva per lo sbarco della frutta del gruppo internazionale, è stata accolta positivamente dai vertici di Chiquita Italia e Chiquita Mondiale, che a giorni attendono risposte dall'ente **portuale**. Ovvero di sapere se poter contare su una banchina, la 24, (ora utilizzata con una specifica ordinanza temporanea) per far arrivare la propria merce e, perché no, anche altri tipi di ortofrutta. Ed in tal senso l'unica soluzione che pare attuabile è trasformare la banchina pubblica in un terminal multipurpose ricorrendo ad un adeguamento tecnico funzionale del Piano regolatore **portuale**. Ovvero un atf come quello che l'Authority ha adottato negli scorsi mesi per trasformare la banchina 26 da merci (era infatti originariamente destinata ai sili del grano) in ro-ro ovvero traffico passeggeri.

Una scelta che proprio in queste settimane stanno attuando anche altre Adsp come Genova o la più vicina Livorno.

«Come Cfft siamo fiduciosi commenta il vice presidente del Civitavecchia Fruit Forrest Terminal, Sergio Serpente (nella foto) che il presidente dell'**Autorità portuale** arrivi nel più breve tempo possibile ad una soluzione definitiva.

Del resto proprio a Berlino, specie nell'incontro con Chiquita, ci si è resi conto dell'importanza di un traffico come quello dell'ortofrutta, e siamo sicuri che la decisione attesa da un cliente così importante per lo scalo arriverà presto».

Cristina Gazzellini © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Il convegno

«Porti, Zes e interporti, ora sinergie per crescere»

Paolo Bosso

napoli L' Italia dovrebbe porsi come un attore economico unico, approfittare della potenza commerciale del canale di Suez e continuare a costruire binari, banchine e ponti. Dal **porto** di Napoli, nel 2017, sono stati esportati verso la Cina prodotti per 1,5 miliardi di euro, mentre dal gigante d' Oriente verso Napoli beni per 121 milioni, in un contesto in cui, dati Istat, dal 2017 la produzione industriale del Meridione è crollata di quasi un terzo. In mezzo il canale di Suez, la porta d' ingresso delle ricchezze commerciali asiatiche nel Mediterraneo, che nel 2015 ha raddoppiato la sua capienza - oggi ci transita un decimo del traffico marittimo mondiale, ed è in crescita - e con essa le opportunità di sviluppo commerciale marittimo per l' Italia. «Per bilanciare questo equilibrio si dovrebbero fare tre cose: una politica europea del Mediterraneo, che l' Europa del Nord, con i suoi grandi porti, non ha interesse a fare; l' integrazione logistica della Campania con gli interporti e, infine, l' aumento della produzione industriale magari con la Zona economica speciale (Zes), i cui decreti attuativi sono stati legiferati dal Parlamento il 7 febbraio».

È l' ambiziosa ricetta di Pietro Spirito, presidente del sistema portuale campano, raccontata nel suo ultimo libro, edito da Rubbettino, presentato ieri alla stazione marittima all' interno di una tavola rotonda su Suez. Con lui, il centro Studi e Ricerche per il Mezzogiorno (Srm, gruppo Intesa-San Paolo) diretto da Massimo Deandreis; l' ex ministro dei Trasporti, Graziano Delrio; il sottosegretario al ministero dello Sviluppo economico, Michele Geraci; il presidente di Svimez, Adriano Giannola; e Alessandro Panaro, direttore dell' ufficio marittimo di Srm. Logistica, infrastrutture e Zes per rilanciare l' economia, quindi, «e una politica unitaria, perché l' Italia - sottolinea Delrio - da fuori è vista necessariamente come un' unica entità sul Mediterraneo». «Il **porto** di Napoli - aggiunge Panaro - sta incrementando il traffico verso Stati Uniti e Oriente. I due grandi canali del mondo, Panama e Suez, si fanno concorrenza a suon di sconti, è arrivato il momento di approfittarne. La Russia e la Cina stanno costruendo lungo il canale di Suez opere per circa 7 miliardi di dollari a testa». Noi, cosa stiamo aspettando? «Le imprese italiane devono investire all' estero, è così che si fa profitto», afferma Geraci.

«Piuttosto che bloccare le opere - conclude Delrio riferendosi alla Tav - è sufficiente regolare gli investimenti. Le analisi costi-benefici sono limitate, non guardano all' impatto collaterale sul lungo periodo. Con questa logica la Napoli-Bari non andrebbe fatta».



Napoli, Impatto del nuovo Canale di Suez sui traffici del Mediterraneo /Studio SRM:

NAPOLI - E' in svolgimento stamani a Napoli il convegno "Le prospettive marittime del Mediterraneo, tra Canale di Suez e Via della Seta" - organizzato dall'AdSP del Mar Tirreno Centrale in collaborazione con SRM (Centro Studi collegato al Gruppo Intesa Sanpaolo), presso stazione Marittima- porto di Napoli (sala Dione/Elettra, molo Angioino) - Inizio lavori ore 10,00PROGRAMMAore 10.30, presentazione del libro di Pietro Spirito, presidente AdSP MTC, Il futuro del sistema portuale meridionale tra Mediterraneo e Via della Seta (Ed. Rubbettino);ore 10.45, presentazione dello studio di SRM e AlexBank su L'impatto del nuovo Canale di Suez sui traffici e sulla competitività del Mediterraneo, a cura di Alessandro Panaro, responsabile Maritime & Energy di SRM;ore 11.00, Tavola rotonda su Rischi e opportunità del sistema portuale del Mezzogiorno. Partecipano: Massimo Deandreis, direttore Generale SRM; Graziano Delrio, deputato, già ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti; Michele Geraci, sottosegretario allo Sviluppo Economico; Adriano Giannola, presidente SVIMEZ.Modera: Adriano Albano, Rai-TGR Campania.



Home CHI SIAMO CONTATTI

Corriere marittimo

HOME PAGE NEWS MEDIA ARCHIVI

Foto: T. Napoli, Impatto del nuovo Canale di Suez sui traffici del Mediterraneo /Studio SRM

NAPOLI, IMPATTO DEL NUOVO CANALE DI SUEZ SUI TRAFFICI DEL MEDITERRANEO /STUDIO SRM:

Napoli, Impatto del nuovo Canale di Suez sui traffici del Mediterraneo /Studio SRM:
© 15 Feb. 2019

NAPOLI - E' in svolgimento stamani a Napoli il convegno "Le prospettive marittime del Mediterraneo, tra Canale di Suez e Via della Seta" - organizzato dall'AdSP del Mar Tirreno Centrale in collaborazione con SRM (Centro Studi collegato al Gruppo Intesa Sanpaolo), presso stazione Marittima- porto di Napoli (sala Dione/Elettra, molo Angioino) - Inizio lavori ore 10,00

PROGRAMMA
ore 10.30, presentazione del libro di Pietro Spirito, presidente AdSP MTC, "Il futuro del sistema portuale meridionale tra Mediterraneo e Via della Seta" (Ed. Rubbettino);
ore 10.45, presentazione dello studio di SRM e AlexBank su "L'impatto del nuovo Canale di Suez sui traffici e sulla competitività del Mediterraneo", a cura di Alessandro Panaro, responsabile Maritime & Energy di SRM;
ore 11.00, Tavola rotonda su "Rischi e opportunità del sistema portuale del Mezzogiorno". Partecipano: Massimo Deandreis, direttore Generale SRM; Graziano Delrio, deputato, già ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti; Michele Geraci, sottosegretario allo Sviluppo Economico; Adriano Giannola, presidente SVIMEZ.
Modera: Adriano Albano, Rai-TGR Campania.

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

CTN
CONFRATERNITA' TUNISINESE DE NAVIGATION
www.ctn.it

Video

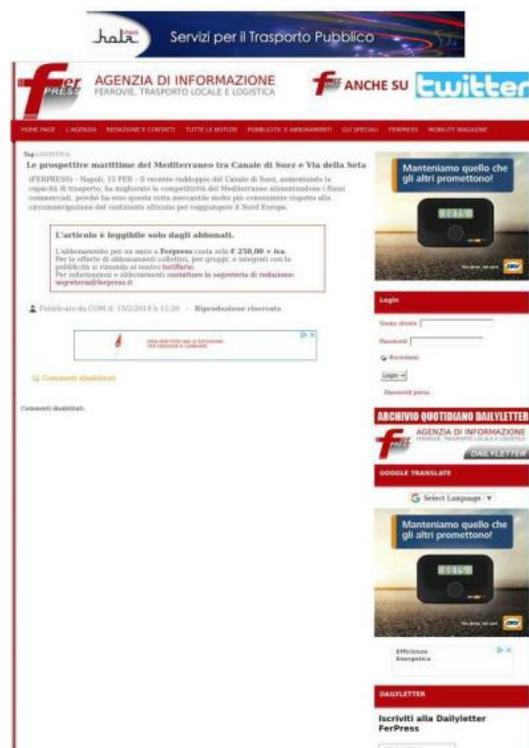
Your browser does not currently recognize any of the video formats.

Ferpress

Napoli

Le prospettive marittime del Mediterraneo tra Canale di Suez e Via della Seta

(FERPRESS) Napoli, 15 FEB Il recente raddoppio del Canale di Suez, aumentando la capacità di trasporto, ha migliorato la competitività del Mediterraneo alimentandone i flussi commerciali, perché ha reso questa rotta mercantile molto più conveniente rispetto alla circumnavigazione del continente africano per raggiungere il Nord Europa. Le implicazioni di tale rinnovata centralità del Mediterraneo nel sistema marittimo internazionale sono state al centro del convegno Le prospettive marittime del Mediterraneo, tra Canale di Suez e Via della Seta, che si è tenuto oggi al centro congressi del Terminal Napoli. L'evento, organizzato dall'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale in collaborazione con SRM (Centro Studi collegato al Gruppo Intesa Sanpaolo), ha affrontato gli effetti che questa crescita dei traffici può comportare per i porti del Sud Italia. Per offrire un contributo di analisi alla discussione, è stato presentato il recente studio di SRM e AlexBank su L'impatto del nuovo Canale di Suez sui traffici e sulla competitività del Mediterraneo, con una relazione tenuta da Alessandro Panaro, Responsabile Maritime & Energy di SRM. Ci troviamo di fronte ad una profonda riorganizzazione dei traffici marittimi internazionali, i cui esiti non sono affatto scontati. Il Mediterraneo può in questa fase contare su una finestra di opportunità competitiva, ma deve essere in grado di consolidarla nel tempo. Serve una strategia, innanzitutto europea, per consolidare le connessioni interne al bacino del Mediterraneo, tra la sponda nord e la sponda sud. Ma è necessario anche che i porti meridionali del nostro Paese siano adeguatamente dotati di infrastrutture moderne, coerenti con le caratteristiche richieste dal mercato. A dichiararlo è Pietro Spirito, Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale, che in occasione del convegno ha presentato il suo libro Il futuro del sistema portuale meridionale tra Mediterraneo e Via della Seta (Ed. Rubbettino), nel quale traccia una mappa geopolitica delle grandi trasformazioni che si stanno determinando per effetto del disegno logistico cinese, che sta imprimendo una forte impronta alle relazioni politiche, commerciali e marittime del nostro tempo. Le nostre analisi mettono in risalto come il raddoppio del Canale di Suez abbia contribuito in modo importante ad aumentare la centralità del Mediterraneo nell'ambito del commercio mondiale. Le percentuali di crescita a doppia cifra sono dimostrazione che gli armatori privilegiano sempre di più questa rotta nei traffici verso medio ed estremo oriente e che il Canale assolverà a grande snodo della Belt & Road Initiative della Cina. L'aumento dell'indice di competitività marittima di circa 10 punti che ha fatto registrare l'Egitto negli ultimi 3 anni è, inoltre, altro esempio lampante che la realizzazione di infrastrutture, in sinergia con un grande progetto industriale, quale è la free zone, può essere un grande generatore di economia ha dichiarato Massimo Deandreis, Direttore Generale di SRM, che ha preso parte al confronto sui rischi e le opportunità del sistema portuale del Mezzogiorno insieme a Graziano Delrio, Deputato e già Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti; Michele Geraci, Sottosegretario allo Sviluppo Economico; e Adriano Giannola, Presidente SVIMEZ. Ha moderato il dibattito Adriano Albano, RAI-TGR Campania.



Ferpress

Napoli

Adsp Mar Tirreno Centrale: Delrio, è la rete che conta. Se no Tav, no a Brescia-Padova e Napoli-Bari

(FERPRESS) Napoli, 15 FEB Il convegno odierno ha dimostrato che la competizione avviene tra paesi, tra continenti, tra infrastrutture che stanno all'altro capo del mondo come il canale di Suez e quello di Panama ma che pure si fanno concorrenza tra loro. E' quanto ha sostenuto Graziano Delrio, ex ministro delle infrastrutture e dei Trasporti, intervenuto al convegno dell'Adsp Mar Tirreno Centrale, per la presentazione del libro del presidente Pietro Spirito sulle prospettive dei porti del Mediterraneo con l'apertura della Via della Seta e il raddoppio del Canale di Suez e la presentazione dello di SRM-Studi e Ricerche Mezzogiorno, sulle dimensioni del traffico attraverso il Canale e nel Mediterraneo. E' del tutto inverosimile, perciò, che si sottopongano ad analisi costi-benefici a prescindere se sia corretta o meno singoli pezzetti di una linea, estraendoli dalla rete che li comprende e di cui fanno parte e che, alla fine, dovrebbe essere cancellata anch'essa. Perciò, se questo procedimento assurdo andasse avanti, noi saremo i primi a chiedere che venga cancellata anche l'Alta velocità tra Brescia e Padova, che a quel punto presa in se' non avrebbe piu' senso, e anche la Napoli-Bari, che fa parte anch'essa delle reti TEN, ha un immenso valore economico e sociale, ma non regge all'analisi costi-benefici con i criteri discutibili che sono stati utilizzati per la Torino-Lione, ha concluso Delrio.

The screenshot shows the Ferpress website interface. At the top, there are logos for 'Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti', 'alboautotrasporto', and 'TRANSPORTEC'. Below these is the date and location: 'SABATO 23 FEBBRAIO 2019 ORE 10:30:13.00 - VERONAFIERE - PADIGLIONE 4 - SALA DOMIZIOTTI'. The main header features the Ferpress logo and the text 'AGENZIA DI INFORMAZIONE FERROVIE, TRASPORTO LOCALE E LOGISTICA' and 'ANCHE SU twitter'. The article title is 'Adsp Mar Tirreno Centrale: Delrio, è la rete che conta. Se no Tav, no a Brescia-Padova e Napoli-Bari'. The article text begins with '(FERPRESS) - Napoli, 15 FEB - "Il convegno odierno ha dimostrato che la competizione avviene tra paesi, tra continenti, tra infrastrutture che stanno all'altro capo del mondo - come il canale di Suez e quello di Panama - ma che pure si fanno concorrenza tra loro. E' quanto ha sostenuto Graziano Delrio, ex ministro delle infrastrutture e dei Trasporti, intervenuto al convegno dell'Adsp Mar Tirreno Centrale, per la presentazione del libro del presidente Pietro Spirito sulle prospettive dei porti del Mediterraneo con l'apertura della Via della Seta e il raddoppio del Canale di Suez e la presentazione dello di SRM-Studi e Ricerche Mezzogiorno, sulle dimensioni del traffico attraverso il Canale e nel Mediterraneo. E' del tutto inverosimile, perciò, che si sottopongano ad analisi costi-benefici a prescindere se sia corretta o meno singoli pezzetti di una linea, estraendoli dalla rete che li comprende e di cui fanno parte e che, alla fine, dovrebbe essere cancellata anch'essa. Perciò, se questo procedimento assurdo andasse avanti, noi saremo i primi a chiedere che venga cancellata anche l'Alta velocità tra Brescia e Padova, che a quel punto presa in se' non avrebbe piu' senso, e anche la Napoli-Bari, che fa parte anch'essa delle reti TEN, ha un immenso valore economico e sociale, ma non regge all'analisi costi-benefici con i criteri discutibili che sono stati utilizzati per la Torino-Lione, ha concluso Delrio.' The page also includes social media sharing icons, a comment section, and a sidebar with a 'DAILYLETTER' subscription form and a 'ATLANTE DEI TRASPORTI ITALIANI' advertisement.

Ferpress

Napoli

Adsp Mar Tirreno Centrale: Spirito, non c'è politica euro mediterranea. Cina rischia di dominare il mercato

(FERPRESS) Napoli, 15 FEB Il mio libro e il convegno che abbiamo promosso, in collaborazione con SRM, all'Autorità portuale di Napoli, vuole innanzitutto attrarre l'attenzione sui grandi fenomeni che stiamo vivendo su scala globale, e che si riflettono sull'attività dei nostri porti, che si inseriscono inevitabilmente in questo quadro. E' quanto ha sottolineato Pietro Spirito, presidente dell'Autorità di sistema portuale Mar Tirreno Centrale, aprendo i lavori del convegno dedicato alla presentazione del suo ultimo volume e dello studio condotto da SRM-Studi Ricerche Mezzogiorno, sui traffici attraverso il canale di Suez dopo il raddoppio e nel Mediterraneo. Spirito ha sottolineato il ruolo protagonista giocato dalla Cina nei vari scenari di penetrazione globale: la nuova Via della Seta, cioè il collegamento ferroviario terrestre, cui sono stati destinati imponenti investimenti, che oggi presenta (a tutto favore del paese asiatico, considerato la nuova fabbrica del mondo) un forte squilibrio tra merci importate ed esportate; la penetrazione nei porti del Mediterraneo, con il ruolo centrale oggi assunto dal Pireo, diventato di completa proprietà cinese; gli investimenti notevolissimi, sia in termini di capitali per finanziare gli investimenti in infrastrutture (60 miliardi di euro, solo nell'ultima tranche) che di uomini (sono oltre due milioni i cinesi che oggi lavorano in Africa). Rispetto a questi scenari ha sottolineato ancora Spirito manca invece quasi totalmente una politica euromediterranea, anche perchè l'Europa dopo l'allargamento a 27 si è progressivamente spostata ad Est e i porti del Nord difendono le posizioni acquisite. In questo quadro, ha concluso il presidente dell'Adsp, i porti italiani devono proseguire nel cammino per sviluppare la produttività, sfruttando anche le occasioni offerte dalla ZES.

The screenshot shows the Ferpress website interface. At the top, there are banners for 'VENICE SIMPLON ORIENT-EXPRESS' and 'ANCHE SU Twitter'. The main header identifies the site as 'AGENZIA DI INFORMAZIONE FERROVIE, TRASPORTO LOCALE E LOGISTICA'. The article title is 'Adsp Mar Tirreno Centrale: Spirito, non c'è politica euro mediterranea. Cina rischia di dominare il mercato'. Below the title, there is a text box stating 'L'articolo è leggibile solo dagli abbonati.' and a login section for 'CONCORSO "NICO PIRAS" SONOSTATOIO'. The right sidebar contains a 'PARTECIPA E VINCI' section with logos for 'UnSalute' and 'ARCHIVIO QUOTIDIANO DAILYLETTER'. At the bottom, there is a 'GOOGLE TRANSLATE' widget and a 'DAILYLETTER' subscription box.

Il Nautilus

Napoli

Le prospettive marittime del Mediterraneo, tra Canale di Suez e Via della Seta

Napoli- Il recente raddoppio del Canale di Suez, aumentando la capacità di trasporto, ha migliorato la competitività del Mediterraneo alimentandone i flussi commerciali, perché ha reso questarotta mercantile molto più conveniente rispetto alla circumnavigazione del continente africano per raggiungere il Nord Europa. Le implicazioni di tale rinnovata centralità del Mediterraneo nel sistema marittimo internazionale sono state al centro del convegno Le prospettive marittime del Mediterraneo, tra Canale di Suez e Via della Seta, che si è tenuto oggi al centro congressi del Terminal Napoli. L'evento, organizzato dall'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale in collaborazione con SRM, Centro Studi collegato al Gruppo Intesa Sanpaolo, ha affrontato gli effetti che questa crescita dei traffici può comportare per i porti del Sud Italia. Per offrire un contributo di analisi alla discussione, è stato presentato il recente studio di SRM e AlexBank su L'impatto del nuovo Canale di Suez sui traffici e sulla competitività del Mediterraneo, con una relazione tenuta da Alessandro Panaro, Responsabile Maritime & Energy di SRM. Ci troviamo di fronte ad una profonda riorganizzazione dei traffici marittimi internazionali, i cui esiti non sono affatto scontati. Il Mediterraneo può in questa fase contare su una finestra di opportunità competitiva, ma deve essere in grado di consolidarla nel tempo. Serve una strategia, innanzitutto europea, per consolidare le connessioni interne al bacino del Mediterraneo, tra la sponda nord e la sponda sud. Ma è necessario anche che i porti meridionali del nostro Paese siano adeguatamente dotati di infrastrutture moderne, coerenti con le caratteristiche richieste dal mercato. A dichiararlo è Pietro Spirito, Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale, che in occasione del convegno ha presentato il suo libro Il futuro del sistema portuale meridionale tra Mediterraneo e Via della Seta (Ed. Rubbettino), nel quale traccia una mappa geopolitica delle grandi trasformazioni che si stanno determinando per effetto del disegno logistico cinese, che sta imprimendo una forte impronta alle relazioni politiche, commerciali e marittime del nostro tempo. Le nostre analisi mettono in risalto come il raddoppio del Canale di Suez abbia contribuito in modo importante ad aumentare la centralità del Mediterraneo nell'ambito del commercio mondiale. Le percentuali di crescita a doppia cifra sono dimostrazione che gli armatori privilegiano sempre di più questa rotta nei traffici verso medio ed estremo oriente e che il Canale assolverà a grande snodo della Belt & Road Initiative della Cina. L'aumento dell'indice di competitività marittima di circa 10 punti che ha fatto registrare l'Egitto negli ultimi 3 anni è, inoltre, altro esempio lampante che la realizzazione di infrastrutture, in sinergia con un grande progetto industriale, quale è la free zone, può essere un grande generatore di economia ha dichiarato Massimo Deandreis, Direttore Generale di SRM, che ha preso parte al confronto sui rischi e le opportunità del sistema portuale del Mezzogiorno insieme a Graziano Delrio, Deputato e già Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti; Michele Geraci, Sottosegretario allo Sviluppo Economico; e Adriano Giannola, Presidente SVIMEZ. Ha moderato il dibattito Adriano Albano, RAI-TGR Campania. SINTESI DELLO STUDIO SRM-ALEXBANK L'impatto del nuovo Canale di Suez sui traffici marittimi PREMESSA Sono trascorsi ormai 3 anni e mezzo dall'Agosto del 2015 quando, in tempi record, è stato inaugurato il Nuovo Canale di Suez. La grande opera infrastrutturale, che si è concretizzata nel raddoppio di una parte del tracciato, ha consentito alle navi di transitare in entrambe le direzioni lungo tutto il percorso e allo stesso tempo di conseguire tre obiettivi diminuzione dei tempi di transito, aumento del numero dei passaggi delle navi e nessun limite alla dimensione delle stesse. Lo scopo del governo egiziano, perseguito anche attraverso mirate politiche di marketing, è quello di attirare traffico aumentando la convenienza di passaggio anche per alcune rotte dall'Asia verso la costa orientale degli Stati Uniti che sviluppano il loro naturale percorso attraverso Panama. Non solo, il governo egiziano non ha posto fine al progetto, ampliandolo e sviluppandolo nella forma di SCZ (Suez Canal Zone) affiancando cioè al Canale vero e proprio una vasta Special Economic Zone in cui attirare capitali esteri per sviluppare attività logistiche, industriali e manifatturiere. Per valutare l'impatto e la valenza economica che l'espansione di Suez ha avuto sullo shipping nel Mediterraneo, anche in occasione dei 150 anni del Canale, SRM in collaborazione con AlexBank ha realizzato uno



studio The Suez Canal after the expansion: Analysis of the traffic, competitiveness indicators, the challenges of the BRI and the role of the Free Zone, disponibile sul sito dell'Osservatorio Maritime Economy di SRM (www.srm-maritimeconomy.com) I PRINCIPALI DATI Il Canale di Suez si conferma uno snodo strategico per i traffici marittimi mondiali mercantili; oltre il 9% del commercio internazionale del globo utilizza questa grande via di passaggio. La crescita delle merci in transito registra valori importanti, confermata anche nel 2018, anno in cui è stato segnato il doppio record, in termini di numero di navi (oltre 18 mila, +3,6%) e di cargo trasportato (983,4 milioni di tonnellate, +8,2%). Grazie all'allargamento, nel 2018 la dimensione media delle navi che hanno attraversato il Canale è cresciuta del 12% rispetto al 2014 (anno precedente l'espansione), evidenziando che la nuova infrastruttura sta assecondando le esigenze del gigantismo, fenomeno che riguarda tutte le tipologie di naviglio. Le portacontainer sono le navi più numerose tra quelle che hanno effettuato transiti completi attraverso il Canale di Suez (5.706, +2,5%). Il traffico merci, come affermato ammonta a oltre 983 milioni di tonnellate, con un incremento dell'8,2% rispetto al 2017 quando era stato segnato il precedente picco storico di carichi imbarcati sulle navi transitate nel canale egiziano. Il nuovo record è stato stabilito grazie alle merci sulle navi che hanno attraversato il canale sia da nord verso sud, che sono ammontate a 524,6 milioni di tonnellate (+9,8%), sia da sud a nord, che si sono attestate a 458,8 milioni di tonnellate (+6,6%), nuovi record che hanno superato entrambi i precedenti registrati nel 2017. Ancora una volta i container e il petrolio costituiscono le principali tipologie di merci in transito, rappresentando il 74% del totale: in particolare i contenitori da soli contano la metà di tutte le merci. Il Canale di Suez è anche la terza rotta al mondo per il trasporto di petrolio e gas naturale che partono dal Golfo verso l'Europa e il Nord America. Queste due rotte rappresentano circa il 9% del commercio mondiale di petrolio via mare. Nel 2018, il petrolio greggio e i prodotti derivati e l' LNG rappresentano rispettivamente il 24% e 3% delle merci transitate. L'andamento dei traffici mostra, inoltre, che il raddoppio del Canale sta gradualmente cambiando gli assetti mondiali del trasporto marittimo soprattutto lungo la rotta Est-Ovest; negli ultimi 11 anni il traffico dal Sud Est Asiatico verso il Med è aumentato del 37%, dato che va letto insieme alla crescita del traffico da e verso il Golfo (+77%) dove molto interscambio commerciale ha come destinazione finale la Cina. La presenza della Cina tra le principali aree di origine/destinazione di cargo in transito nel Mediterraneo spiega la valenza strategica del Canale di Suez in ottica di Belt & Road Initiative (BRI). Sono 113 i Paesi in qualche modo coinvolti da questo progetto, quasi 50 in più rispetto a quelli che originariamente ne facevano parte. A partire da Settembre 2017 la Cina aveva già firmato accordi di cooperazione con 74 Paesi. Lo studio prevede che l'ammontare delle risorse finanziarie destinate al progetto raggiungerà 8.000 miliardi di dollari per l'intero periodo dell'investimento. I Paesi del Nord Africa rappresentano l'area cardine nel quadro della BRI. Su di essi la Cina punta: come area di produzione per i mercati europei; come porta logistica per l'Europa e l'Africa sub-sahariana; come polo energetico per il petrolio, il gas e le energie rinnovabili. L'energia è un settore target per gli investimenti cinesi: nelle previsioni per il 2040 le importazioni di petrolio del Paese dovrebbero aumentare a 12,4 milioni di barili al giorno dai 7,5 nel 2016, mentre le importazioni di LNG quadruplicheranno. Anche se in calo, la quota dei Paesi Mena sulle importazioni di petrolio cinesi è ancora elevata: 65%. Nella competizione tra i Paesi del Nord Africa nell'attrarre gli investimenti cinesi, giocano a favore alcuni fattori: 1) posizionamento geografico strategico; 2) un ambiente favorevole per il business; 3) stabilità politica. Ciò considerato, Egitto nel Nord Est Africano e il Marocco nel Nord Ovest sono un passo avanti in questa competizione. L'implementazione della BRI presumibilmente comporterà un incremento del traffico delle merci con il Mediterraneo dato che vedrà un importante numero di mezzi impiegati per trasportare container da parte del Dragone che sta incrementando le sue relazioni commerciali con l'Europa. Gli importanti impegni che il governo egiziano sta portando avanti da anni, destinati a migliorare la dotazione infrastrutturale del Paese con gli investimenti portuali oltre che nel Nuovo Canale hanno contribuito a migliorare il posizionamento del paese nel contesto del trasporto marittimo internazionale. Lo studio ha infatti analizzato il LSCI (Liner Shipping Connectivity Index) dell'UNCTAD, un indice che misura la competitività di un sistema portuale e logistico (considera 157 paesi) sulla base del network e della qualità dei servizi di linea offerti dai porti. Nel 2018, con un indice di 70,3, l'Egitto risulta al 18° posto al mondo (la Cina è al primo), 3° tra i Paesi MENA e 2° tra i Paesi del Sud Mediterraneo. L'espansione del Canale ha contribuito al miglioramento della competitività marittima dell'Egitto dato che nel 2015 l'indice era pari a 61,5. Lo studio ha inoltre preso in considerazione un altro indice calcolato dall'UNCTAD, il LSBCI (Liner Shipping Bilateral Connectivity Index), che misura il grado di connessioni marittime bilaterali tra Paesi. Esso mostra come l'Egitto abbia le migliori connessioni con Italia, Spagna, Francia, Cina e Malesia. Tra i Paesi MENA è la Turchia. In quest'ottica, il Canale va visto per la sua valenza finanziaria (i ricavi dovuti ai transiti, secondo le stime, dovrebbero attestarsi ad oltre 13,2 miliardi di dollari al 2023), ma anche per quella infrastrutturale e strategica; a ridosso dello stesso, l'Egitto ha previsto un grande piano di investimenti rivolti ad attrarre imprese manifatturiere, logistiche e di servizi, nonché un piano di potenziamento dei porti vicini al canale, affidandone la gestione dei terminal a grandi player. Il progetto denominato SCZ-Suez Canal Zone è molto articolato, con un mix di operatori ed infrastrutture interessate in modo integrato allo sviluppo dell'area. Essa si estende per 461 kmq; è composta da due aree integrate, due aree di sviluppo e quattro porti. Le due aree integrate sono: 1) Ain Sokhna con Ain Sokhna Port; 2) East Port Said. Le due aree di sviluppo sono: 1) Qantara West; 2) Ismailia orientale. I quattro porti sono: 1) West Port Said; 2) Adabiya; 3) Al Tor; 4) Al Arish. Ogni area integrata e di sviluppo offre opportunità di investimento per le imprese industriali e commerciali, infrastrutture e sviluppo immobiliare, logistica e tecnologie all'avanguardia. Le espansioni portuali progettate aumenteranno, dal canto loro, la capacità di gestire il traffico marittimo e offriranno servizi correlati come la cantieristica navale, lo stivaggio, il bunkeraggio, la demolizione e il riciclaggio di navi. Tutti gli investitori della SCZone

sono assistiti dall'inizio alla fine attraverso un processo economico-sostenibile che semplifica la registrazione, l'ottenimento di licenze e di permessi per la creazione di nuove imprese. Le aziende che scelgono la SCZ possono fruire ad esempio di: -possibilità di essere partecipate da una società estera al 100% (non viene imposta partecipazione locale); -controllo estero al 100% delle attività di importazione/esportazione; -importazioni esenti da dazi doganali e da imposta sulle vendite; -dazi doganali sulle esportazioni verso l'Egitto esistenti solo su materie prime importate, non sul prodotto finale; -servizi di visti rapidi. Particolarità è rappresentata dal fatto che la percentuale di dipendenti stranieri che lavorano per una società nella SCZone non può superare il 10%, inoltre, non sono previste restrizioni sulle transazioni finanziarie in qualsiasi valuta all'interno della Zona e il 100% dei profitti può essere rimpatriato. Lo studio realizzato da SRM nelle sue diverse parti mette in risalto che Suez non è solo una via di passaggio strategica per i commerci marittimi mondiali ma rappresenta un modello di sistema portuale che integra aree dedicate alla manifattura industriale ad investimenti in tecnologie. E' un esempio da cui anche il nostro Paese può mutuare metodologie e strategie anche per le nostre Zone Economiche Speciali e rendere così più competitivo il sistema portuale italiano.

Le prospettive del Mediterraneo tra Canale di Suez e Via della seta

Stamani a Napoli il convegno sui possibili sviluppi

Giulia Sarti

NAPOLI Le prospettive marittime del Mediterraneo, tra Canale di Suez e Via della seta: questo il tema del convegno di oggi al centro congressi del Terminal Napoli. Il recente raddoppio del Canale di Suez, aumentando la capacità di trasporto, ha migliorato la competitività del Mediterraneo alimentandone i flussi commerciali, perché ha reso questa rotta mercantile molto più conveniente rispetto alla circumnavigazione del continente africano per raggiungere il Nord Europa. L'evento, organizzato dall'Autorità di Sistema portuale del mar Tirreno centrale in collaborazione con Srm (Centro Studi collegato al Gruppo Intesa Sanpaolo), ha affrontato gli effetti che questa crescita dei traffici può comportare per i porti del Sud Italia. Per offrire un contributo di analisi alla discussione, è stato presentato il recente studio che Srm ha condotto con AlexBank su L'impatto del nuovo Canale di Suez sui traffici e sulla competitività del Mediterraneo, con una relazione tenuta da Alessandro Panaro, responsabile maritime & energy di Srm. Ci troviamo -ha dichiarato Pietro Spirito- di fronte ad una profonda riorganizzazione dei traffici marittimi internazionali, i cui esiti non sono affatto scontati. Il Mediterraneo può in questa fase contare su una finestra di opportunità competitiva, ma deve essere in grado di consolidarla nel tempo. Serve una strategia, innanzitutto europea, per consolidare le connessioni interne al bacino del Mediterraneo, tra la sponda nord e la sponda sud. Ma è necessario anche che i porti meridionali del nostro Paese siano adeguatamente dotati di infrastrutture moderne, coerenti con le caratteristiche richieste dal mercato. Considerazioni che si ritrovano nel libro di Spirito, presentato durante il convegno: Il futuro del sistema portuale meridionale tra Mediterraneo e Via della seta (Ed. Rubbettino). Qui si traccia una mappa geopolitica delle grandi trasformazioni che si stanno determinando per effetto del disegno logistico cinese, che sta imprimendo una forte impronta alle relazioni politiche, commerciali e marittime del nostro tempo. Le nostre analisi mettono in risalto come il raddoppio del Canale di Suez abbia contribuito in modo importante ad aumentare la centralità del Mediterraneo nell'ambito del commercio mondiale. Le percentuali di crescita a doppia cifra sono dimostrazione che gli armatori privilegiano sempre di più questa rotta nei traffici verso medio ed estremo oriente e che il Canale assolverà a grande snodo della Belt & road initiative della Cina. L'aumento dell'indice di competitività marittima di circa 10 punti che ha fatto registrare l'Egitto negli ultimi 3 anni è, inoltre, altro esempio lampante che la realizzazione di infrastrutture, in sinergia con un grande progetto industriale, quale è la free zone, può essere un grande generatore di economia ha dichiarato Massimo Deandreis, direttore generale di Srm, che ha preso parte al confronto sui rischi e le opportunità del sistema portuale del Mezzogiorno insieme a Graziano Delrio, deputato e già ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Michele Geraci, sottosegretario allo Sviluppo Economico e Adriano Giannola, presidente Svimez.

Le opere pubbliche

Dragaggi al porto bando a ostacoli la scadenza slitta di una settimana

Diletta Turco

Le risposte ci sono state. E questa prima notizia fa già ben sperare verso un rapido avvio dei lavori. Sta di fatto che la data di scadenza per la presentazione delle offerte per partecipare al bando per i dragaggi, inizialmente programmata per ieri, è stata rinviata a venerdì prossimo. E cioè ad una settimana esatta di distanza. Il motivo? Un inconveniente di natura tecnica, e cioè i problemi riscontrati da alcuni partecipanti ad accedere e gestire la propria iscrizione alla gara attraverso le nuove procedure, esclusivamente telematiche. Sono arrivate da aziende interessate all'appalto le richieste di prorogare la scadenza.

A pag. 24.



Le opere pubbliche

Dragaggi al porto bando a ostacoli slitta la scadenza

'Problemi per le aziende nell'accesso alla procedura telematica appello all'Authority: una settimana in più per iscriversi alla gara

Diletta Turco

Le risposte ci sono state. E questa prima notizia fa già ben sperare verso un rapido avvio dei lavori. Sta di fatto che la data di scadenza per la presentazione delle offerte per partecipare al bando per i dragaggi, inizialmente programmata per ieri, è stata rinviata a venerdì prossimo. E cioè ad una settimana esatta di distanza. Il motivo? Un inconveniente di natura tecnica, e cioè i problemi riscontrati da alcuni partecipanti ad accedere e gestire la propria iscrizione alla gara attraverso le nuove procedure, esclusivamente telematiche. Sono arrivate, infatti, proprio da alcune aziende interessate all'appalto, le richieste di prorogare la scadenza la prima di qualche giorno, proprio per consentire una registrazione efficace e utile a concorrere per la realizzazione dei lavori. Un bando, dunque, quello dei dragaggi dei fondali del porto di Salerno, che sembra sin dalle prime battute molto ambito.

LO SCENARIO Saranno due gli inverni in cui si procederà allo scavo dei fondali, con la conclusione dei lavori al massimo entro il 15 aprile del 2021, per un totale di 3,2 milioni di metri cubi di sabbia da scavare e un appalto di 38 milioni di euro. La prima metà degli scavi interesserà interamente l'area del molo Manfredi e il settore crocieristico per rendere pienamente operativa la stazione marittima nel 2020. Sempre nel primo inverno inizieranno gli escavi anche nella zona commerciale, che già avrà dei primi segnali di miglioramento in termini di pescaggio. È ovvio che i benefici reali ci saranno a completamento dei lavori, e quindi tra il 2020 e il 2021. Si lavorerà, dunque, prima per migliorare il segmento turistico, che, a Salerno, è quello che negli ultimi anni ha subito forti contrazioni in termini di presenze di grandi compagnie di navigazione e di turisti. Anche se proprio il 2018 è stato l'anno della rinascita, con un incremento a due cifre percentuali sia nel settore delle grandi crociere che in quello dei collegamenti del golfo. Complessivamente, come detto, l'intero intervento di dragaggio costerà 38 milioni di euro. Di questi, per i soli lavori effettivi, serviranno poco meno di 25 milioni. Mentre è lungo l'elenco delle spese tecniche che accompagnano i lavori, tra cui i 7,8 milioni di euro per i rilievi, monitoraggi e mitigazione dell'impatto ambientale prescritti dal Ministero dell'Ambiente. E cioè quella lunga serie di rilievi «ante operam» che il ministero aveva chiesto ai vertici dell'authority unica come condizioni necessarie e imprescindibili per avviare il cantiere.

L'ITER È una storia quasi decennale quella che riguarda il porto di Salerno e la decisione di approfondire i fondali dell'intero specchio acqueo su cui si affacciano sia l'anima commerciale che quella turistica dell'infrastruttura. Nel 2010 l'allora **autorità portuale** di Salerno formulò la proposta di adeguamento tecnico funzionale delle opere previste dal Piano Regolatore **Portuale**, finalizzata ad adeguare lo scalo agli standard dimensionali delle navi di nuova generazione. Richiesta approvata dal consiglio superiore dei Lavori Pubblici a fine 2010, e dalla Regione Campania ad inizio 2011. Quasi quattro anni ci sono voluti, poi, per concludere l'intero iter burocratico per il rilascio del parere del ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare e la relativa valutazione di impatto ambientale, avuta nel 2014. È partito da qui l'altro iter, altrettanto lungo e tortuoso, della progettazione degli interventi. Decisamente più brevi, invece, i tempi necessari alla realizzazione di un altro tassello più piccolo che contribuirà a ridisegnare il profilo ovest della città, e cioè la scogliera di Santa Teresa. Il bando è stato ufficializzato ad inizio settimana dall'**autorità** di Sistema del mar Tirreno Centrale. Scadrà il prossimo 29 marzo il termine ultimo per la presentazione delle manifestazioni di interesse per la realizzazione dell'intervento, che sarà pronto in sei mesi.

© RIPRODUZIONE RISERVATA.



GIOIA TAURO C' è il rischio di nuovi licenziamenti da parte di Medcenter

Incontro urgente con Toninelli

La politica si mobilita. Martedì in programma un sit-in all' entrata dello scalo

di KETY GALATI GIOIA TAURO - Di fronte alla possibilità di ulteriori licenziamenti minacciati dalla Medcenter dopo i trecentosettantasette nel 2017, intervengono più parti per richiedere un incontro urgente con il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Toninelli e anticipano l'organizzazione di un sit-in all' entrata dello scalo per il prossimo martedì.

«Le chiediamo di essere ricevuti in delegazione nel suo Ministero al fine di renderla edotta personalmente delle istanze che provengono dal nostro territorio e rappresentare con voce unanime il grido di dolore che proviene da una area del Paese che non ha ancora ammainato la bandiera della speranza.

In quella circostanza ribadiremo la nostra disponibilità ad individuare un percorso comune e condiviso per il rilancio dello scalo portuale ed il concreto avvio dell' area Zez». Sono Giuseppe Idà presidente dell'Assemblea dei Sindaci della Piana di Gioia Tauro, nonché sindaco di Rosarno ed Emanuele Oliveri, presidente del consiglio direttivo dei sindaci della Piana, anch' egli sindaco di Melicuccà a firmare la lettera al Ministro, avvertendolo che se si concretizzeranno i licenziamenti annunciati sarà «una vera e propria catastrofe economica e sociale per migliaia di famiglie. Il Porto di Gioia Tauro, assieme al settore agricolo anch' esso in profonda crisi il porto di Gioia Tauro si, rappresenta l' ultima speranza per la maggior parte delle famiglie dell' interno comprensorio della Piana di Gioia Tauro e Rosarno». E concludono: «Noi sindaci, stiamo vivendo al pari dei lavoratori, ore di angoscia per gli annunciati licenziamenti». Anche il senatore forzista Marco Siclari non resta in silenzio su quella che rischia di diventare realtà, ossia, cinquecento persone rischiano il posto di lavoro. Al riguardo, il senatore ha depositato un' interrogazione parlamentare chiedendo al ministro di aprire al più presto un tavolo tecnico. «La struttura portuale - scrive Siclari - non solo è palesemente sottoutilizzata, il riferimento è chiaramente al retro-porto non sfruttato, né utilizzato se non per minima parte, ma addirittura, per la mancanza di chiare strategie industriali e di idonea programmazione, rischia costantemente l' ulteriore sottodimensionamento e la chiusura, con il personale, a più riprese, licenziato e riassunto. E' evidente che occorra una presa di posizione da parte del Governo, considerata la rilevanza nazionale della questione, tanto in termini di utilizzazione dell' infrastruttura, quanto in termini di difesa dei livelli occupazionali; In un momento congiunturale in cui si discute dell' analisi costi benefici delle grandi opere da completare ovvero da progettare ed appaltare, sicuramente quelle esistenti e strategiche devono essere salvate e salvaguardate.

Per questo chiedo di sapere se il Governo sia a conoscenza di questa crisi; quali azioni intenda adottare al fine di superare il conflitto tra Medcenter e Msc che paralizza la funzionalità della struttura, quali azioni intenda adottare per tutelare i diritti e le legittime aspettative dei lavoratori e salvaguardare i livelli occupazionali quali azioni intenda adottare, anche in via straordinaria e sostitutiva, per impedire la crisi irreversibile del porto ed anzi per rilanciarne il ruolo strategico e le potenzialità indiscusse e finora poco sfruttate. Non si può rimanere a guardare occorre l' apertura di un tavolo tecnico affinché la Calabria non rimanga vittima di quest' ennesima sconfitta perché non possiamo permettere che si perda anche un solo posto di lavoro», ha concluso il senatore azzurro. C' è chi comincia ad esprimere vicinanza ai lavoratori, è CasaPound Gioia Tauro, che scrive : «Basta vessare i lavoratori del porto ai quali siamo vicini», afferma Roberto Irrera, responsabile provinciale di CasaPound Italia, aggiungendo che «ci vuole più rispetto per le centinaia di operatori portuali che hanno reso grande il Porto in questi anni. Questa continua pressione a cui li sottopone Mct e la sordità del Governo sul tema è sintomo della debolezza politica ed istituzionale del nostro territorio».

LAMEZIA TERME - Ennesimo danneggiato nei confronti dell' azienda di Pagnotta Josephine, di Feroletto Antico, che



produce miele e prodotti apistici con postazioni a Feroletto Antico, Pianopoli e Serrastretta.

L'azienda infatti è stata oggetto di un ulteriore atto vandalico. Per la terza volta in un anno, sono state distrutte tutte le arnie dell'allevamento e niente è recuperabile.

Praticamente di 205 famiglie di api l'azienda è rimasta senza niente. «Esprimiamo - dichiara il presidente di Coldiretti CatanzaroCrotone -Vibo Fabio Borrello - viva condanna per il vile atto ai danni di una valida azienda condotta da una donna impegnata a promuovere, il territorio e le sue potenzialità in modo convinto, coraggioso e tangibile. E' un gesto vigliacco e Coldiretti davanti a queste aggressioni non mollerà di un millimetro- continua - anzi questo ci sprona a tenere alta la guardia e ad assicurare alle imprese agricole azioni di solidarietà concreta. Immediatamente la Coldiretti si è fatta promotrice tra i soci, nei mercati di Campagna Amica e negli uffici di una raccolta sia di fondi che il dono di famiglie di api per consentire all'azienda colpita la ri partenza immediata delle attività». Per Coldiretti «questo ignobile gesto, che è stato denunciato alle forze dell'ordine e sul quale ci auguriamo che venga fatta piena luce, non ha colpito solo un'azienda ma tutto il sistema produttivo e quindi la solidarietà fattiva tra produttori e con i cittadini, rappresenta un grande valore». «Non mi lascio intimidire" - ha dichiarato Pagnotta Josephine - da questo danno morale ed economico, per adesso, ha amaramente commentato siamo rimasti con un "pugno di fumo».

Il Quotidiano della Calabria

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi e Villa San Giovanni

«Ritiro concessioni a Mct e stop al commissariamento dell' Autorità portuale»

GIOIA TAURO - Licenziamenti al porto di Gioia Tauro, una missiva al ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Danilo Toninelli e al ministro del Lavoro e dello Sviluppo Economico, Luigi Di Maio, arriva anche dal Partito Comunista calabrese.

«Dopo le sentenze che hanno obbligato Mct a riassumere i lavoratori licenziati in massa poco più di un anno fa (riassunzioni non ancora completate), l' azienda, giustificando con un ulteriore calo della movimentazione dei containers nell' ultimo periodo, annuncia un ulteriore blocco di licenziamenti per circa 500 unità (la volta scorsa sono stati 377) - scrivono i comunisti calabresi - Da sottolineare che dai licenziamenti del 2017 ad oggi, però, la concessionaria delle banchine non ha effettuato alcun investimento per la ripresa delle attività, segno che, in lei, il destino dello scalo gioiese non desta alcun interesse e si avvalora l' ipo tesi che questo, ormai, rappresenta solo il campo di battaglia dove si scontrano i due soci, ovvero Contship Italia ed Msc che, nel frattempo, non ha celato le sue mire ad impossessarsi di Gioia Tauro senza, però, far nulla affinché venisse scongiurato il tracollo del traffico portuale benché nelle condizioni di farlo. Riteniamo che il rilancio del porto possa avvenire esclusivamente per due vie: la prima attraverso il ritiro, per il mancato rispetto dei vincoli occupazionali e di sviluppo del territorio, delle concessioni all' attuale società detentrica ed affidarle direttamente alla gestione dei lavoratori impedendo, così, agli altri colossi della portualità europea di impossessarsi dello scalo marittimo e conti nuare a trattarlo come un giocattolo da usare per i propri interessi; e la seconda nel decidersi, finalmente, come più volte dal vostro Governo annunciato ma senza ancora nulla di visibile, di voler revocare il commissariamento dell' Autorità Portuale e nominare un presidente che abbia le competenze a trattare per l' attuazione della Zes con l' intenzione, però, di voler collegare il porto con le aree produttive della Calabria potenziando, come previsto dal piano, la rete ferroviaria collegandola al porto. Un collegamento che costa l' installazione di un breve tratto di strada ferrata e l' adeguamento dei tratti già esistenti, un' operazione che trova già copertura finanziaria e che vista l' importanza, il Governo, al bisogno, potrebbe rifinanziare con altri fondi risparmiando da altre opere inutili». Per ilPc regionale «se si vuole davvero salvare lo scalo marittimo -commerciale di Gioia Tauro, queste, e i fatti lo dimostrano, sono le uniche vie percorribili. Fermo restando che si chiede di vigilare sul piano Zes redatto dalla Regione affinché si possa assicurare che gli ammodernamenti siano idonei alle attività da svolgere (con particolare riferimento e attenzione sui tratti ferroviari da Rosarno in poi) e che vengano effettuati in tempi celeri e non atavici». In conclusione «nella speranza che i ministeri competenti vogliano procedere per il bene dell' occupazione portuale e dello sviluppo del territorio», il Partito comunista esprime la propria vicinanza ai lavoratori che si apprestano a vivere una nuova stagione di tensioni e si schiera a fianco alle loro battaglie. altro servizio a pag. 11.



Ferpress

Cagliari

Toninelli in Sardegna: al lavoro sull'emergenza trasporti. Stop a monopolio Tirrenia

(FERPRESS) Cagliari, 15 FEB - A questa splendida isola servono infrastrutture più moderne, tanta manutenzione e grandi opere utili. Con queste parole il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Danilo Toninelli, ha voluto ribadire il suo impegno per affrontare con atti concreti e con un costante sforzo i problemi che affliggono la Sardegna, durante la nuova visita sull'Isola del 13 febbraio. Nei tavoli aperti con il Ministro uno dei punti in questione continua ad essere il tema della continuità territoriale: L'essenza stessa della Sardegna, precisa Toninelli. Per quanto riguarda quella marittima, il Ministro ha chiarito: Vogliamo essere pronti a predisporre un nuovo bando. La convenzione con Tirrenia non vogliamo rinnovarla come è stato fatto in passato, ma vogliamo creare le condizioni giuste perché ci sia un'agevolazione con una compensazione per chi la fa in un regime che deve essere meno monopolistico. In merito al bando sulla continuità territoriale aerea della Regione Sardegna, Toninelli nel vertice con la delegazione di sindacalisti di Air Italy, ha assicurato che: il Governo sta lavorando compatto affinché la compagnia aerea possa rimanere e investire sempre più sulla Sardegna, salvaguardando i livelli occupazionali e valorizzando l'economia turistica di questi splendidi luoghi. La visita ha visto Toninelli impegnato in una serie di incontri nella sede dell'Autorità di sistema portuale per discutere del rilancio del porto di Olbia. A questo proposito il Ministro ha voluto ricordare che la Sardegna è una regione che deve vedere una valorizzazione ben bilanciata dei suoi grandi tesori, da una parte le attività agroalimentari e dall'altra quelle a vocazione commerciale e turistica. Nella sua visita, Toninelli ha affrontato anche la drammatica situazione dei collegamenti interni. A colloquio con RFI, il Ministro ha fatto il punto della situazione sulle principali opere avviate dal gestore in Sardegna. Abbiamo sbloccato la Sassari-Alghero, che sarà a 4 corsie, e la porteremo al Cipe ha precisato il Ministro mentre per quanto riguarda la parte ferroviaria, finalmente abbiamo aumentato le dotazioni economiche, ci sono 190 milioni di euro in più grazie ai quali è già partito lo studio di fattibilità per il collegamento Nuoro-Olbia. Poi ci sono i 150 milioni per l'Arst che presto verranno sbloccati. La drammatica situazione degli spostamenti in Sardegna, ha sottolineato Toninelli durante la sua visita, è tra le cause dello spopolamento di molte aree dell'isola. Per questo ho visitato i cantieri delle grandi strade statali su cui Anas sta lavorando per un pronto completamento. Perché i sardi hanno diritto quanto prima ad una mobilità più efficiente e di qualità, ha concluso.

The screenshot shows the Ferpress website interface. At the top, there are logos for the Italian Ministry of Infrastructure and Transport, 'alboautotrasporto', and 'TRANSPORTEC'. Below these is the date and time: 'SABATO 23 FEBBRAIO 2019 ORE 10:30:13.00 - VERONAFIERE - PADDIGLIONE 4 - SALA CONVEGNI'. The main header features the 'Ferpress' logo and the text 'AGENZIA DI INFORMAZIONE FERROVIE, TRASPORTO LOCALE E LOGISTICA'. A navigation menu includes links like 'HOME', 'L'AGENZIA', 'SERVIZIO CLIENTI', etc. The article title is 'Toninelli in Sardegna: al lavoro sull'emergenza trasporti. Stop a monopolio Tirrenia'. A text box contains a quote: 'L'articolo è leggibile solo dagli abbonati. L'abbonamento per un anno a Ferpress costa solo € 230,00 + Iva. Per le offerte di abbonamenti collettivi, per gruppi, o integrati con la pubblicità si rimanda al nostro sito. Per informazioni e abbonamenti contattare la segreteria di redazione: redazione@ferpress.it'. Below the article text are social media sharing icons and a 'Condividi' button. The right sidebar includes a 'Dailyletter' subscription form with fields for name, email, and a 'Subscribe' button. There is also a 'Translate' button and a 'Select Language' dropdown.

Gazzetta del Sud

Messina, Milazzo, Tremestieri

Ridotti drasticamente gli sbarchi al porto di Messina

Dopo i temi legati alla presenza delle organizzazioni mafiose in città e in provincia, si passa all'immigrazione, agli sbarchi in città, con i dati degli ultimi 4 anni: da emergenza a fenomeno marginale. Ecco la quarta e ultima puntata della relazione annuale del procuratore Maurizio De Lucia. Nuccio Anselmo Pag. 23.



Crollati gli sbarchi di migranti nel porto

La città era diventata il 4° sito d'Italia per flussi. Da emergenza a fenomeno marginale

Nuccio Anselmo Il tema dell'immigrazione clandestina che da grande emergenza nel nostro Paese e nel nostro porto è stato praticamente "annullato" negli ultimi mesi. La qualità delle indagini per bloccare gli scafisti che rimane molto alta se intervengono le forze dell'ordine italiane e praticamente si annulla se intervengono le navi delle Ong. Gli episodi di radicalismo islamico favoriti dalla detenzione in carcere che vengono costantemente monitorati.

Ecco la quarta e ultima puntata incentrata sulla relazione annuale del procuratore capo Maurizio De Lucia sull'attività del suo ufficio. Dopo le prime tre puntate dedicate all'analisi del fenomeno mafioso in città e in provincia, puntiamo l'attenzione sul fenomeno migratorio in città e sul radicalismo islamico.

Il fenomeno migratorio L'attività di coordinamento delle investigazioni in tale settore - scrive il procuratore -, soprattutto nel periodo in cui il fenomeno si presentava più intenso, si è inserita in una situazione di reale emergenza, per il consistente numero di sbarchi avvenuti nel territorio di competenza della Procura di Messina, che hanno fatto del porto di quest'ultima città il quarto in Italia per numero di arrivi.

Nel 2015 - prosegue De Lucia -, erano sbarcati in Italia n. 153.842 migranti; nel 2016 erano 181.436 (18% in più rispetto all'anno precedente). Nel 2017 invece il numero scendeva a 119.310, ed il trend decrescente è proseguito nel 2018, essendo gli sbarchi diminuiti fino a 21.837.

Gli sbarchi in città Per ciò che riguarda il Distretto di Messina - afferma il procuratore -, negli ultimi anni vi è stato parimenti dapprima un notevolissimo incremento del fenomeno: dai 5.820 soggetti sbarcati nel 2014 si è passati ai 9.732 nel 2015, con un incremento del 59,80% rispetto all'anno precedente. Nel 2016, poi, sono stati soccorsi e condotti al porto di Messina n.

15.297 migranti, il che ha reso tale approdo il quarto in Italia per numero di sbarchi e soggetti accolti, dopo Pozzallo, Augusta e Lampedusa.

Dopo un anno d'indagini Dopo un anno dal varo dei nuovi criteri guida vista l'emergenza - scrive il magistrato -, è possibile affermare che la diffusione delle citate indicazioni ha portato ad un netto miglioramento dei risultati investigativi, sia in termini di provvedimenti cautelari e cautelari emanati, sia quanto alle successive condanne ottenute. Ciò è dimostrato dai dati, e si evince come il numero di arresti nel 2016 sia aumentato del 50% rispetto all'anno precedente. Per ciò che riguarda gli anni 2017 e 2018, invece il fenomeno ha avuto un rilievo differente (si tratta dei due grafici che pubblichiamo a corredo dell'articolo, n.d.r.).

L'analisi dei grafici Dal medesimo grafico - scrive il procuratore -, emerge però un altro elemento, meritevole della più approfondita riflessione: la stragrande maggioranza dei fermi, cui è seguita l'imposizione di misure cautelari, sono stati emessi sulla base di attività di soccorso effettuate dalla Marina Militare (italiana ed europea), dalla Guardia Costiera e dalla Guardia di Finanza, i quali organi, con grande professionalità, hanno sempre operato distinguendo gli eventi di soccorso, separando i migranti recuperati a secondo delle distinte imbarcazioni in cui si trovavano ed operando tutte le necessarie e preliminari attività finalizzate alla ricerca ed assicurazione delle prove da parte della P.G. delegata, consentendo nel 90% dei casi l'individuazione e la successiva condanna degli "scafisti". Tuttavia, deve essere rilevato come per converso - afferma poi il magistrato -, in quasi tutti i casi di intervento nei soccorsi in mare delle navi gestite dalle O.N.G. (a partire dal mese di novembre del 2016), non sia stato possibile operare alcuna proficua indagine, a causa della assoluta confusione con la quale risultavano condotte le attività di recupero, per cui i migranti venivano mischiati tra loro non distinguendosi più i vari eventi e non veniva attuata alcuna attività di documentazione video dei salvataggi, né di reperimento ed acquisizione della documentazione o degli elementi di prova rilevanti (ad es. telefoni satellitari); a ciò si aggiunga che spesso avveniva poi il trasbordo su navi militari anche diverse, perdendosi irrimediabilmente ogni possibilità di ricostruzione dei fatti.



Il terrorismo islamico In tema di terrorismo di matrice islamica il procuratore De Lucia afferma che il suo ufficio sta attualmente seguendo due filoni investigativi. Il primo - dice -, riguarda le segnalazioni provenienti dall' ambiente penitenziario, bacino importantissimo di spunti investigativi e di vere e proprie notizie di reato: è noto, infatti, come l' ambiente carcerario costituisca purtroppo terreno favorevole per lo sviluppo di fenomeni di radicalizzazione; d' altronde, è anche un osservatorio privilegiato che consente di individuare per tempo soggetti pericolosi e vicini ad ambienti jihadisti... vi sono - prosegue il magistrato -, numerose indagini in ordine a scritti, disegni e condotte di detenuti di religione islamica che hanno consentito l' individuazione di soggetti poi sottoposti ad attento monitoraggio. Il secondo filone - afferma ancora il procuratore -, attiene alle investigazioni su soggetti implicati nei delitti di favoreggiamento all' immigrazione clandestina e sui loro possibili collegamenti con terroristi vicini all' ISIS o ad altre organizzazioni jihadiste, prevalentemente di etnia somala. Sono state verificate - conclude su questo punto il magistrato -, vicende di favoreggiamento dei movimenti illeciti di soggetti immigrati tra Italia, Svezia e Norvegia, anche attraverso la movimentazione dei fondi finanziari con il noto sistema della HAWALA (mutuo sistema di scambio di contanti basato sulla fiducia e senza il pagamento di interessi, conformemente ai dettami coranici), usando differenti identità.

4.fine.

Porzione di banchina interdetta: in arrivo merci straordinarie

Milazzo È sufficiente l' aumento di qualche commessa per far emergere il problema della carenza di banchine nel porto mamertino. E con quella di via XX Luglio ancora in stand by (e chissà per quanto tempo), occorre arrangiarsi con l' unica di fatto idonea che è quella antistante i Molini Lo Presti che accoglie in pratica tutti i traffici commerciali.

Così per fronteggiare l' imminente arrivo di circa 1800 M/t di tubi per la realizzazione del pontile di Giammoro, nonché l' incremento di spedizioni travi in export da parte della Duferdofin, l' **Autorità portuale** è stata costretta ad interdire un' altra parte di piazzale che solitamente era utilizzato come parcheggio per i veicoli autorizzati ad accedere all' interno del porto. Dalla mezzanotte di oggi sino al 31 marzo quella porzione di banchina sarà interessata da lavori che riguarderanno la modifica della recinzione dell' area destinata alle operazioni commerciali e quindi interdetta al transito e alla sosta di qualsiasi veicolo. La decisione è scaturita a seguito di un sopralluogo congiunto effettuato ieri dai funzionari dell' **Autorità portuale**, dalla Capitaneria e dall' impresa **portuale** Comet nel corso del quale è emersa a fronte della richiesta della stessa Comet, la necessità di estendere provvisoriamente l' attuale area sino al piazzale per consentire lo svolgimento delle operazioni commerciali per ragioni operative ma anche di sicurezza.

Problema dunque risolto anche se si tratta pur sempre di una soluzione tampone che dovrebbe indurre chi di competenza ad accelerare sulla banchina XX Luglio che è in condizioni di stasi ormai da parecchi anni e anzi, appare come un' area davvero abbandonata. Opportuno sarebbe anche un intervento della politica - come sottolineano gli operatori portuali - che ribadiscono senza giri di parole: «Sul porto di Milazzo c' è ancora tanto da investire - evidenziano in una nota -. Non solo sulle dimensioni ma anche sulla funzionalità e a dirlo sono coloro che convivono ogni giorno con le problematiche della struttura mamertina. Una quotidianità che deve fare i conti anche con ringhiere e transenne per i lavori eseguiti su diverse banchine e che rischia di aggravarsi non appena saranno avviati gli ulteriori interventi attesi da anni. Lavori, la cui esecuzione avrebbe dovuto essere stata completata». «Il porto è carente nelle strutture- si legge ancora - . Le banchine sono insufficienti e il mancato dragaggio dei fondali limita la possibilità di ospitare più navi. Purtroppo sono state fatte anche delle scelte sbagliate. E forse il fantasma del porto di Giammoro, con il conseguente scaricabarile di ogni decisione sul nostro porto, sulla sua futura realizzazione ha determinato una situazione di precarietà nel porto che ne impedisce lo sviluppo causando notevoli danni all' economia della città».

Provvedimento assunto dall' Authority: riemerge il problema degli spazi.



Il confronto a Confindustria

Augusta, un deposito di gas al porto Interessate 6 società

Annunziata e Bivona: «È un'occasione da non lasciarsi sfuggire»

Sono sei le società internazionali che hanno risposto alla manifestazione di interesse dell'Autorità di sistema portuale del Mare di Sicilia orientale per realizzare e gestire, nel porto di Augusta, un deposito di Gnl, il gas naturale liquefatto. È quanto emerso l'altro ieri pomeriggio, all'incontro sul tema promosso da Confindustria Siracusa che ha visto la presenza di esperti, politici e imprenditori. «Valuteremo e discuteremo con tutti, consapevoli che - ha detto il presidente dell'Autorità, Andrea Annunziata - non può essere una occasione che ci lasciamo sfuggire per la lunghezza dei tempi di approvazione. Il deposito di gas naturale liquefatto non rappresenta un pericolo nè per l'uomo, nè per l'ambiente». Per Diego Bivona, alla guida di Confindustria Siracusa, «Augusta non può perdere tempo e non cogliere questa opportunità per mantenere la competitività rispetto agli altri 6 porti italiani che si stanno attrezzando. Chi auspica che ci sia una riconversione industriale del nostro polo industriale non può non valutare positivamente iniziative come queste».

A spiegare le caratteristiche del Gnl, un idrocarburo che non contiene zolfo, consentendo emissioni nulle di anidride solforosa, riduzioni del 95 per cento delle emissioni di particola to, del 25 di anidride carbonica e del 85 di ossidi di azoto è stato Rosario Lanzafame, docente di Ingegneria a Catania, mentre Mario Dogliani, direttore generale della Fondazione Cs Mare ha ricordato che «ogni porto dovrà essere dotato di molteplici sistemi di rifornimento per poter servire, in contemporanea, diverse utenze anche di variotipo». Il sindaco Cettina Di Pietro ha ribadito la sua apertura al dialogo con i cittadini sul deposito, che «merita la massima attenzione per la complessità del petrolchimico». Per Marina Noè, presidente di Assoportto Augusta, «abbiamo una nuova sfida per il futuro del porto e auspichiamo che nasca al più presto il deposito», mentre per Davide Fazio che guida l'associazione Unionports, «questo tipo di infrastruttura localizzata in vari porti mediterranei, farà la differenza nella competitività fra porti e fra le economie dei territori». (*CESA*)



Informazioni Marittime

Augusta

Ad Augusta un deposito di Gnl. Il focus a Siracusa

La realizzazione di un deposito di gas naturale liquefatto (Gnl) nel porto di Augusta come leva competitiva per il sistema industriale e logistico della Sicilia Orientale e di tutto il Sud Italia. Questo tema è stato giovedì al centro di un dibattito presso la sede di Confindustria Siracusa, con un panel di esperti internazionali e di amministratori pubblici. L'Autorità di Sistema Portuale del Mar di Sicilia Orientale ha infatti recentemente pubblicato un avviso esplorativo di manifestazione di interesse per la realizzazione e la gestione di un deposito Gnl nel porto di Augusta. Il progetto consentirà allo scalo siciliano di diventare il sito "core" della rete italiana di distribuzione e gestione di impianti di stoccaggio Gnl, prevista dal ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti attraverso il progetto GAINN4MOS. Inoltre, grazie alla realizzazione del deposito, l'Autorità di Sistema Portuale potrà aderire alle indicazioni delle politiche nazionali e comunitarie in tema di pianificazione energetica: il governo italiano ha disposto che entro il 2025 tutti i porti "core" della rete TEN-T dovranno essere in grado di fornire Gnl alle navi e che dovranno essere previsti, opportunamente distanziati, distributori Gnl per mezzi pesanti sulla rete stradale. Nel corso del dibattito Mario Dogliani, direttore generale della Fondazione CS Mare, ha ricordato che, nel momento in cui il Gnl diventerà come previsto una quota significativa (20-30%) del combustibile utilizzato per il trasporto marittimo, ogni porto dovrà essere dotato di molteplici sistemi di rifornimento per poter servire in contemporanea diverse utenze anche di vario tipo. "In quest'ottica ha spiegato Dogliani sono due i tasselli fondamentali di cui la Sicilia, a beneficio dell'intera area del Sud Italia, deve dotarsi: la realizzazione ad Augusta di un deposito costiero small scale (3.000-15.000 metri cubi) per la fornitura di GNL a mezzi navali, e la messa a punto di un'infrastruttura mobile che potrà rifornire, direttamente o indirettamente, l'utenza marittima, terrestre, e di altro genere della Sicilia e del Sud Italia". All'incontro, aperto da Diego Bivona, presidente di Confindustria Siracusa, e concluso da Andrea Annunziata, presidente dell'AdSP del Mare di Sicilia Orientale, hanno preso parte anche Salvatore D'Urso, dirigente generale del Dipartimento Energia della Regione Sicilia, e Cettina Di Pietro, sindaco di Augusta. Relatori di giornata, oltre a Mario Dogliani, altri tre esperti internazionali della materia: Rosario Lanzafame (professore ordinario di Sistemi per l'Energia e l'Ambiente, Facoltà di Ingegneria dell'Università di Catania), Antonio Maneri e Rosina Barbuscia (Fosen Ulstein Design & Engineering).

Confindustria

«Deposito di Gnl al porto di Augusta vera opportunità»

Il gas naturale liquefatto è leva competitiva per il sistema industriale della Sicilia Orientale

Un deposito di Gnl nel porto di Augusta potrebbe avere solo ricadute positive. Ne sono convinti gli esperti internazionali che hanno analizzato il progetto nella sede di Confindustria Siracusa. Il gas naturale liquefatto è infatti leva competitiva per il sistema industriale e logistico della Sicilia Orientale e di tutto il Sud Italia.

L' Autorità di Sistema Portuale del Mar di Sicilia Orientale ha recentemente pubblicato un avviso esplorativo di manifestazione di interesse per la realizzazione e la gestione di un deposito Gnl nel porto megarese.

Il progetto consentirebbe allo scalo siciliano di diventare il sito "core" della rete italiana di distribuzione e gestione di impianti di stoccaggio Gnl, prevista dal ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti attraverso il progetto Gainn4Mos.

Inoltre, grazie alla realizzazione del deposito, l' Autorità di Sistema Portuale potrà aderire alle indicazioni delle politiche nazionali e comunitarie in tema di pianificazione energetica: il Governo italiano ha infatti disposto che entro il 2025 tutti i porti "core" della rete Ten-T dovranno essere in grado di fornire Gnl alle navi e che dovranno essere previsti, opportunamente distanziati, distributori Gnl per mezzi pesanti sulla rete stradale.

All' incontro, aperto da Diego Bivona, presidente di Confindustria Siracusa e concluso da Andrea Annunziata, presidente dell' **AdSP** del Mare di Sicilia Orientale, hanno preso parte, tra gli altri, anche Cettina Di Pietro, sindaco di Augusta, il senatore Giuseppe Pisani oltre che molti imprenditori.

Presenti anche quattro esperti internazionali della materia: Rosario Lanzafame (professore ordinario di Sistemi per l' Energia e l' Ambiente, Facoltà di Ingegneria dell' università di Catania), Antonio Maneri e Rosina Barbuscia (Fosen Ulstein Design & Engineering) e Mario Dogliani, Direttore Generale della Fondazione CS Mare.

Il presidente di Confindustria Diego Bivona ha sottolineato come «Augusta non può perdere tempo e non cogliere questa opportunità per mantenere la competitività rispetto agli altri 6 porti italiani che si stanno attrezzando. Chi auspica che ci sia una riconversione industriale del nostro polo industriale non può non valutare positivamente iniziative come queste. La transizione energetica è un processo che deve essere condotto con molta gradualità per non creare impatti sul tessuto socio-economico del territorio. Gradualità che è già iniziata: tutte le aziende del petrolchimico hanno dismesso le vecchie centrali ad olio combustibile, sono tutte dotate di impianti di centrali turbogas a ciclo combinato quindi altamente efficienti. Da studi di Confindustria si stimano investimenti per circa 300 miliardi di euro per rispondere alle esigenze della decarbonizzazione: una grande opportunità che le aziende possono utilizzare. Questo territorio per rilanciare la crescita e lo sviluppo non farà l' errore del rigassificatore: sosterrà tutte le iniziative imprenditoriali utilizzando il Patto di Responsabilità Sociale, valuterà con scienza e conoscenza tutte i progetti di investimento e non lascerà soli gli imprenditori ad affrontare le fake news».

Rosario Lanzafame ha affermato che «il Gnl è un combustibile fossile (prevalentemente costituito da metano) convertito in forma liquida onde facilitarne lo stoccaggio e/o il trasporto in sicurezza. È inodore ed è considerato atossico e non corrosivo, qualità essenziali che esaltano quella più importante che riguarda l' impatto ambientale assai ridotto dei suoi prodotti della combustione.

Il Gas Naturale Liquefatto è un idrocarburo che non contiene zolfo, consentendo in tal modo di ottenere emissioni nulle di anidride solforosa, riduzioni del 95% circa delle emissioni di particolato del 25% circa delle emissioni di anidride carbonica e dell' 85% circa, delle emissioni di ossidi di azoto. I risultati che si possono conseguire prospettano uno scenario di trasporto marittimo internazionale più economico, più pulito e più sicuro, sempre più disponibile a livello mondiale, capace di soddisfare inoltre gli irrinunciabili requisiti di basso impatto ambientale



riducendo in modo significativo le emissioni di particolato di carbonio e la produzione atmosferica di gas ad effetto serra».

r. s.

La Sicilia (ed. Siracusa)

Augusta

noè, presidente di assoporto augusta

«Pronti alla nuova sfida per il futuro»

«Abbiamo una nuova sfida per il futuro del **porto** che è quella del gas naturale liquefatto, il Gnl e auspichiamo che nasca al più presto un deposito di bunkeraggio al **porto** commerciale». E' quanto dichiara Marina Noè, presidente di Assoporto Augusta, la quale sottolinea che: «Augusta sta vivendo un momento di passaggio e si devono creare le prospettive di una nuova evoluzione, per dare ai giovani la possibilità di confrontarsi con un nuovo mondo. La nostra città potrà aver il punto di svolta se riuscirà a coniugare le diverse ricchezze di cui dispone.

Una di queste è, appunto, il **porto**.

Pertanto dobbiamo riuscire, prima degli altri, a fare in modo che si costruisca un deposito di gas naturale, perché le ricchezze sono da sempre venute dal mare e se noi oggi non abbiamo un sostituto al petrolchimico, qual è appunto il gas naturale, rischiamo di non avere più navi ad Augusta».

Marina Noè ricorda che, nello stretto di Messina, è già arrivato Eolo, il primo traghetto della Caronte & Tourist che potrà navigare a gas naturale e per il quale il Cantiere Noè di Augusta ha costruito la bettolina di supporto alla nuova nave che sarà trasportata a Messina nei prossimi giorni.. Marina Noè ritiene che sia necessario pretendere che vengano utilizzate le migliori tecnologie esistenti e vengano operati i doverosi controlli.

«Non possiamo e non vogliamo - aggiunge - essere quella comunità umana che, per la paura di errori fatti nel passato, quando non c'era la necessaria attenzione che vi è oggi in materia di sicurezza della salute e di rispetto dell'ambiente, sceglie di non scegliere, costringendo le nuove generazioni a dover andare a cercare il lavoro in territori, che hanno saputo creare le regole per la coesistenza dei diversi valori in gioco».

E allora diventa fondamentale guardare ai prossimi vent'anni e dotare di infrastrutture le zone portuali, per competere in un Mediterraneo sempre più agguerrito. Occorre chiedere all'Europa che il rispetto delle regole ambientali valga anche per quei paesi che si sentono europei, che stanno nel Mediterraneo e che rendono i mercati instabili proprio per il ruolo che esercitano in assenza di controlli dei trattati se pur esistenti.

A. s.



La Sicilia (ed. Siracusa)

Augusta

Il sindaco Di Pietro

«Sviluppo del territorio valuteremo le ricadute economiche»

All' incontro di Confindustria per illustrare i benefici e le ricadute che porterà un deposito di Gnl all' interno del porto, è intervenuto anche il sindaco di Augusta, Cettina Di Pietro, che ha ribadito la sua apertura al dialogo con la popolazione sul deposito di Gnl nel porto megarese, «che merita la massima attenzione per la complessità del nostro petrolchimico. Nel contempo, dopo aver approfondito tutte le possibili incidenze, si valuteranno anche le positive ricadute socio-economiche per lo sviluppo del territorio».

La posizione del sindaco Di Pietro a livello nazionale era stata presentata già dal M5S nella precedente legislatura e cioè quella di «considerare il Gnl come una ipotesi transitoria fino al 2050, di fonte di approvvigionamento. Il mercato richiede il gas naturale liquefatto e, ovviamente - afferma - non possiamo rimanere indietro ed essere tagliati fuori dal nuovo mercato. Le tecnologie disponibili, che sono state durante l' incontro in Confindustria puntualmente specificate alla presenza di tecnici e ingegneri navali sulle varie possibilità, consentono comunque di fare interventi di deposito e bunkeraggio che abbiano un impatto sotto il profilo ambientale anche minimo. La mia posizione, in attesa di vedere che tipo di progetti verranno presentati, è quella di dire sì da un punto di vista di sviluppo economico - conclude Cettina Di Pietro - ma a condizione che vengano utilizzate le migliori tecnologie per la tutela dell' ambiente e della salute dei cittadini».

Anche il senatore augustano pentastellato, Pino Pisani ha partecipato all' incontro. Secondo il parlamentare il Gnl è un combustibile che ha un impatto sull' ambiente e sul clima molto ridotto rispetto agli altri combustibili fossili attualmente in uso.

Nelle more che le energie non provenienti dal fossile abbiano il sopravvento, occorre porre un freno all' attuale trend che, se perpetuato negli anni a venire, porterebbe a un ineludibile disastro ambientale.

Agnese Siliato.



La Sicilia (ed. Siracusa)

Augusta

associazione imprenditoriale

Fazio, Unionports: «Fra due decenni il gas raggiungerà il petrolio»

Il presidente della associazione imprenditoriale Unionports, che rappresenta imprese operanti nell' area dei servizi portuali, Davide Fazio, evidenzia come «la prospettiva energetica internazionale, come affermato da diversi studi, va verso una forte utilizzazione del gas naturale sia per la produzione di energia elettrica che per il trasporto, navale e non solo. Fra non più di due decenni il gas raggiungerà, nel settore energetico, il petrolio. Per cui questo tipo di infrastruttura localizzata in vari porti mediterranei, farà la differenza nella competitività fra porti e, quindi fra le economie dei territori.

«Ben venga - aggiunge Davide Fazio - l' attenzione su salute e sicurezza, ma senza che ciò diventi strumento o alibi per smantellare l' economia e le prospettive di futuro dello stesso territorio». Secondo Enzo Parisi di Legambiente Sicilia «occorre spingere affinché le navi passino al Gnl e abbandonino gli altri combustibili fossili più inquinanti. La realizzazione di un deposito per il Gnl nel **porto** è quindi auspicabile ma a certe condizioni».

A. s.



l' intervento

Porto, la vocazione energetica risale al 1902 con la società Cii

carmelo miduriOra il territorio non può permettersi gli errori del passato, quelli relativi alla vicenda rigassificatore della Jonio Gas. Un progetto fallito per qualche ottusità, la non sufficiente ricerca di consenso largo sul progetto, le conseguenze di annose incomprensioni che hanno portato a ostacolare progetti che, se ben gestiti, possono assicurare lavoro e opportunità nel rispetto delle regole che attengono alla difesa dell' ambiente e della salute.

Sul progetto Gnl evitare gli errori di comunicazione e di condivisione è possibile. Forse anche i tempi sono maturi per cambiare strada.

Non più la strada del no a tutti i costi ma la strada della compatibilità e sostenibilità. Vi sono gli strumenti per praticare nuove strade. Strumenti anche innovativi, purtroppo poco noti mentre ci si attarda su strade antiche.

A proposito di passato, fin dai primi anni del Novecento ci vengono esempi virtuosi di valorizzazione del **porto** di Augusta in chiave energetica. Esempi ormai dimenticati, poco noti anche a parte della classe dirigente ed imprenditoriale. E' bene ricordare che la vocazione industriale e ed "energetica" del **porto** di Augusta non parte con il progetto Rasiom di Anglo Moratti che risale al 1949. La vocazione energetica del **porto** di Augusta è un po' più antica e parte dal 1902, quando la società genovese C.I.I.

(Carbonifera Industriale Italiana), valutando la centralità nel Mediterraneo del **porto** megarese, e nell' incalzante sviluppo delle navi a vapore dei primi del secolo scorso, ipotizzò e realizzò (nel 1904) un deposito di carbone al servizio del traffico navale mediterraneo. Deposito di carbone perché i forni della caldaie dei primi battelli non a vela erano alimentati da carbon fossile. I carburanti liquidi derivanti da petrolio erano ancora agli albori della loro utilizzazione.

E fu un deposito di carbone "particolare", forse unico nel suo genere , almeno nel Mediterraneo. Era un deposito galleggiante ancorato nella rada di Augusta che allora non aveva infrastrutture portuali adatte all' attracco di grosse imbarcazioni. Era stato utilizzato un transatlantico inglese in disarmo, il "Massilia", opportunamente modificato.

Nel 1918, sul finire della Prima Guerra mondiale un sommergibile tedesco silurò il Massilia per interrompere i rifornimenti al nemico.



Deposito di Gnl nel porto di Augusta

Convegno in Confindustria Siracusa tra esperti e autorità

Massimo Belli

SIRACUSA Il gas naturale liquefatto (Gnl) è leva competitiva per il sistema industriale e logistico della Sicilia Orientale e di tutto il Sud Italia. Questo il tema del dibattito che c'è stato ieri pomeriggio nella sede di Confindustria Siracusa, con un panel di esperti internazionali e di autorità. L'Autorità di Sistema portuale del Mar di Sicilia orientale ha infatti recentemente pubblicato un avviso esplorativo di manifestazione di interesse per la realizzazione e la gestione di un deposito Gnl nel porto di Augusta (nella foto). Il progetto consentirà allo scalo siciliano di diventare il sito core della rete italiana di distribuzione e gestione di impianti di stoccaggio Gnl, prevista dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti attraverso il progetto GAINN4MOS. Inoltre, grazie alla realizzazione del deposito, l'AdSp potrà aderire alle indicazioni delle politiche nazionali e comunitarie in tema di pianificazione energetica: il Governo italiano ha infatti disposto che entro il 2025 tutti i porti core della rete Ten-T dovranno essere in grado di fornire Gnl alle navi e che dovranno essere previsti, opportunamente distanziati, distributori Gnl per mezzi pesanti sulla rete stradale. Nel corso del dibattito Mario Dogliani, direttore generale della Fondazione CS Mare, ha ricordato che, nel momento in cui il Gnl diventerà come previsto una quota significativa (20-30%) del combustibile utilizzato per il trasporto marittimo, ogni porto dovrà essere dotato di molteplici sistemi di rifornimento per poter servire in contemporanea diverse utenze anche di vario tipo. In quest'ottica ha spiegato Dogliani sono due i tasselli fondamentali di cui la Sicilia, a beneficio dell'intera area del Sud Italia, deve dotarsi: la realizzazione ad Augusta di un deposito costiero small scale (3.000-15.000 metri cubi) per la fornitura di Gnl a mezzi navali, e la messa a punto di un'infrastruttura mobile che potrà rifornire, direttamente o indirettamente, l'utenza marittima, terrestre, e di altro genere della Sicilia e del Sud Italia.

All'incontro, aperto da Diego Bivona, presidente di Confindustria Siracusa, e concluso da Andrea Annunziata, presidente dell'AdSp del Mare di Sicilia Orientale, hanno preso parte anche Salvatore D'Urso, dirigente generale del Dipartimento Energia della Regione Sicilia, e Cettina Di Pietro, sindaco di Augusta. Relatori di giornata, oltre a Mario Dogliani, altri tre esperti internazionali della materia: Rosario Lanzafame (professore ordinario di Sistemi per l'Energia e l'Ambiente, Facoltà di Ingegneria dell'Università di Catania), Antonio Maneri e Rosina Barbuscia (Fosen Ulstein Design & Engineering).

The screenshot shows the website interface for 'Messaggero Marittimo.it'. The main article title is 'Deposito di Gnl nel porto di Augusta' with a sub-headline 'Convegno in Confindustria Siracusa tra esperti e autorità'. The author is listed as Massimo Belli. There is a 'PORTI' tag and a 'PUBBLICATO 20 ore fa il giorno 15 febbraio 2019' timestamp. A social media sharing bar is visible. Below the article text, there is a 'ABBONATI O EFFETUA IL LOGIN' button. To the right, there is a newsletter sign-up form with fields for 'Nome e cognome' and 'Indirizzo email', and a 'regional' button. Below the form, there are sections for 'ULTIME' and 'POPOLARI VIDEO' with small thumbnail images and titles of related articles.

Assoporto Augusta: il Gnl è indispensabile

Massimo Belli

AUGUSTA Abbiamo una nuova sfida per il futuro del porto che è quella del gas naturale liquefatto, il Gnl di cui tanto si sta discutendo in questi giorni e auspichiamo che nasca al più presto un deposito di bunkeraggio al porto commerciale. Lo ha detto Marina Noè, presidente di Assoporto Augusta che è intervenuta ieri pomeriggio, in un affollato salone al circolo Unione di Augusta, al convegno promosso dalla sezione di Augusta della Fidapa su Le donne raccontano il territorio di Augusta, bellezze naturali, patrimonio storico-artistico, economia. Realtà attuale prospettive di sviluppo nell'era digitale. La presidente degli operatori portuali megaresi, da sempre impegnata nel settore della cantieristica navale, ha detto che Augusta sta vivendo un momento di passaggio e si devono creare le prospettive di una nuova evoluzione, per dare ai nostri giovani la possibilità di confrontarsi con un nuovo mondo. Dobbiamo riuscire a capire che Augusta potrà aver il punto di svolta se riesce a coniugare le diverse ricchezze che ha. Una di queste è, appunto, il porto. Per questo dobbiamo riuscire, prima degli altri, a fare in modo che si costruisca un deposito di gas naturale, perchè le ricchezze sono da sempre venute dal mare e se noi oggi non abbiamo un sostituto al petrolchimico, qual è appunto il gas naturale, rischiamo di non avere più navi ad Augusta. Oggi occorre edificare il futuro del porto e dell'economia che attorno ad esso gira e continua a produrre ricchezza per tutto il territorio. Nello stretto di Messina, è già arrivato Eolo, il primo traghetto della Caronte & Tourist che potrà navigare a gas naturale e per il quale il Cantiere Noè di Augusta ha costruito la bettolina di supporto alla nuova nave che sarà trasportata a Messina nei prossimi giorni. Siamo alla quarta rivoluzione industriale, quella dell'era digitale e nuovi mestieri si affacciano nel panorama del lavoro mentre ha proseguito Noè molti altri più tradizionale si perdono, occorre accettare la sfida guidare i nuovi processi di cambiamento e non farsi superare dagli eventi. Dobbiamo riuscire a far rinascere il nostro porto con lo sforzo di saper coniugare le diverse esigenze. Occorre pretendere che vengano utilizzate le migliori tecnologie esistenti e vengano operati i doverosi controlli, non possiamo e non vogliamo essere quella comunità umana che, per la paura di errori fatti nel passato, quando non c'era la necessaria attenzione che vi è oggi in materia di sicurezza della salute e di rispetto dell'ambiente, sceglie di non scegliere, costringendo le nuove generazioni a dover andare a cercare il lavoro in territori, che hanno saputo creare le regole per la coesistenza dei diversi valori in gioco. E allora diventa fondamentale avere capacità di visione dei prossimi vent'anni e infrastrutturare le nostre zone portuali adeguatamente, per competere in un Mediterraneo sempre più agguerrito. Occorre chiedere all'Europa che il rispetto delle regole ambientali valga anche per quei paesi che si sentono europei, che stanno nel Mediterraneo e che rendono i mercati instabili proprio per il ruolo che esercitano in assenza di controlli dei trattati se pur esistenti. Col presidente dell'Autorità di Sistema portuale del Mare di Sicilia orientale Andrea Annunziata, Assoporto Augusta ha condiviso, fino dal primo giorno del suo insediamento, l'importanza di realizzare il deposito di gas naturale, perché altrimenti Augusta non sarà più considerata un porto core dall'Unione europea e, soprattutto, uscirà dalle rotte di navigazione e dei commerci che il raddoppiato canale di Suez provocherà nei prossimi decenni. Noè, infine, ha anche ricordato il ruolo fondamentale della politica e delle sue scelte per dare un futuro al porto di Augusta e ai suoi cittadini. Per essere governanti occorre avere il coraggio di fare scelte di prospettiva, occorre analizzare le infrastrutture avendo una visione realistica. Il nostro ha concluso è un porto già specializzato ed è un porto prevalentemente energetico, possiamo decidere di renderlo ecosostenibile iniziando a fare in modo che le imprese comincino un percorso di conversione divenendo imprese green. Bisogna contemperare le varie necessità economiche del territorio senza essere negazionisti, per principio o peggio per moda, oppure finiremo per non avere nulla e non saremo mai portatori di sviluppo.

AGENZIA MARITTIMA ALDO SPADONI SRL
Piazza del Legnano, 21 - 57123 Livorno (LI)
Tel. 0586 420000 - Fax 0586 420001

Messaggero Marittimo.it Login Registrati

SHIPPING LOGISTICA PORTI AUTOPORTO

PORTI

Assoporto Augusta: il Gnl è indispensabile

Noè: si costruisca un deposito di gas naturale

15 febbraio 17 ore 16 | 3 giorni 15 febbraio 2019
di Massimo Belli

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER

Nome e cognome
Nome e cognome

Indirizzo email:
Indirizzo email

Registri

ULTIME POPOLARI VIDEO

15 febbraio / 12 ore 16
Seminario Italia-Russia a Palazzo San Giorgio

15 febbraio / 14 ore 16
Treno Verde 2019: Legambiente insieme a Ferrovie dello Stato Italiane

15 febbraio / 14 ore 16
Nuovo stabilimento Leonardo a Pisa

15 febbraio / 14 ore 16
Livorno: ulteriore allargamento canale di accesso

15 febbraio / 14 ore 16
Le prospettive del Mediterraneo tra Canale di Suez e Via della seta

ABBONATI O EFFETUA IL LOGIN

ARGOMENTI CORRELATI: ASSOPORTO AUGUSTA
commento da Corrado Spadoni e altri - vedere su tutti la classifica

Ad Augusta un deposito di gnl marittimo

maurizio de cesare

15 febbraio 2019 Il gas naturale liquefatto è leva competitiva per il sistema industriale e logistico della Sicilia Orientale e di tutto il Sud Italia. Questo il tema del dibattito tenuto presso la sede di Confindustria Siracusa, con un panel di esperti internazionali e di autorità. L'Autorità di Sistema Portuale del Mar di Sicilia Orientale ha infatti recentemente pubblicato un avviso esplorativo di manifestazione di interesse per la realizzazione e la gestione di un deposito GNL nel porto di Augusta. Il progetto consentirà allo scalo siciliano di diventare il sito core della rete italiana di distribuzione e gestione di impianti di stoccaggio GNL, prevista dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti attraverso il progetto GAINN4MOS. Inoltre, grazie alla realizzazione del deposito, l'Autorità di Sistema Portuale potrà aderire alle indicazioni delle politiche nazionali e comunitarie in tema di pianificazione energetica: il Governo italiano ha infatti disposto che entro il 2025 tutti i porti core della rete TEN-T dovranno essere in grado di fornire GNL alle navi e che dovranno essere previsti, opportunamente distanziati, distributori GNL per mezzi pesanti sulla rete stradale. Nel corso del dibattito Mario Dogliani, Direttore Generale della Fondazione CS Mare, ha ricordato che, nel momento in cui il GNL diventerà come previsto una quota significativa (20-30%) del combustibile utilizzato per il trasporto marittimo, ogni porto dovrà essere dotato di molteplici sistemi di rifornimento per poter servire in contemporanea diverse utenze anche di vario tipo. In quest'ottica ha spiegato il direttore generale di Fondazione CS MARE sono due i tasselli fondamentali di cui la Sicilia, a beneficio dell'intera area del Sud Italia, deve dotarsi: la realizzazione ad Augusta di un deposito costiero small scale (3.000-15.000 metri cubi) per la fornitura di GNL a mezzi navali, e la messa a punto di un'infrastruttura mobile che potrà rifornire, direttamente o indirettamente, l'utenza marittima, terrestre, e di altro genere della Sicilia e del Sud Italia.

Questo sito utilizza cookie di Google per erogare i propri servizi e per analizzare il traffico. Il tuo indirizzo IP e il tuo agente utente sono considerati con Google, in quanto alla nostra che nelle prestazioni e nella sicurezza, per garantire la qualità del servizio, generare statistiche di utilizzo e rilevare e contrastare eventuali abusi.

VELETTORIE INFORMAZIONI OK

ABOUT US - EVENTI - CONTATTI - LAURA CONI - LISTINO

Ad Augusta un deposito di gnl marittimo

A. Scuderi - 15 FEB 2019 - 16:02

Fondazione CS MARE

15 febbraio 2019 - Il gas naturale liquefatto è leva competitiva per il sistema industriale e logistico della Sicilia Orientale e di tutto il Sud Italia. Questo il tema del dibattito tenuto presso la sede di Confindustria Siracusa, con un panel di esperti internazionali e di autorità. L'Autorità di Sistema Portuale del Mar di Sicilia Orientale ha infatti recentemente pubblicato un avviso esplorativo di manifestazione di interesse per la realizzazione e la gestione di un deposito GNL nel porto di Augusta.

Il progetto consentirà allo scalo siciliano di diventare il sito "core" della rete italiana di distribuzione e gestione di impianti di stoccaggio GNL, prevista dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti attraverso il progetto GAINN4MOS. Inoltre, grazie alla realizzazione del deposito, l'Autorità di Sistema Portuale potrà aderire alle indicazioni delle politiche nazionali e comunitarie in tema di pianificazione energetica: il Governo italiano ha infatti disposto che entro il 2025 tutti i porti "core" della rete TEN-T dovranno essere in grado di fornire GNL alle navi e che dovranno essere previsti, opportunamente distanziati, distributori GNL per mezzi pesanti sulla rete stradale.

Nel corso del dibattito Mario Dogliani, Direttore Generale della Fondazione CS Mare, ha ricordato che, nel momento in cui il GNL diventerà come previsto una quota significativa (20-30%) del combustibile utilizzato per il trasporto marittimo, ogni porto dovrà essere dotato di molteplici sistemi di rifornimento per poter servire in contemporanea diverse utenze anche di vario tipo.

« In quest'ottica - ha spiegato il direttore generale di Fondazione CS MARE - sono due i tasselli fondamentali di cui la Sicilia, a beneficio dell'intera area del Sud Italia, deve dotarsi: la realizzazione ad Augusta di un deposito costiero small scale (3.000-15.000 metri cubi) per la fornitura di GNL a mezzi navali, e la messa a punto di un'infrastruttura mobile che potrà rifornire, direttamente o indirettamente, l'utenza marittima, terrestre, e di altro genere della Sicilia e del Sud Italia ».

[Home](#)
[Notizie](#)
[Eventi](#)
[Contatti](#)
[Laura Coni](#)
[Listino](#)

[BENTONITA](#) 10000
[SHIPPING](#) 10000
[LOGISTICA E TRASPORTI](#) 10000
[INFRASTRUTTURE](#) 10000
[NAUTICA](#) 10000
[PUBBLICITÀ E MARKETING](#) 10000
[CULTURA](#) 10000
[MISCELANEA](#) 10000

BORTO Interporto
GRIMALDI GROUP
THIS IS US
Federazione Italiana Piloti dei Porti
CARGO MAR
OMLOG LIFESTYLE LOGISTICS

ASSOPORTO AUGUSTA: INDISPENSABILE IL GNL

Augusta, 15 Febbraio 2019 -Abbiamo una nuova sfida per il futuro del porto che è quella del gas naturale liquefatto, il Gnl di cui tanto si sta discutendo in questi giorni e auspichiamo che nasca al più presto un deposito di bunkeraggio al porto commerciale. Lo ha detto Marina Noè, presidente di Assoporto Augusta che è intervenuta ieri pomeriggio, in un affollato salone al circolo Unione di Augusta, al convegno promosso dalla sezione di Augusta della Fidapa su Le donne raccontano il territorio di Augusta, bellezze naturali, patrimonio storico-artistico, economia. Realtà attuale prospettive di sviluppo nell'era digitale. La presidente degli operatori portuali megaresi, di cui durante la serata è stato ricordato il ruolo di donna impegnata, da sempre, nel mondo dell'impresa e in particolare nel settore della cantieristica navale, di cui è ancora oggi espressione, ha aggiunto che Augusta sta vivendo un momento di passaggio e si devono creare le prospettive di una nuova evoluzione, per dare ai nostri giovani la possibilità di confrontarsi con un nuovo mondo. Dobbiamo riuscire a capire che Augusta potrà aver il punto di svolta se riesce a coniugare le diverse ricchezze che ha. Una di queste è, appunto, il porto. Per questo dobbiamo riuscire, prima degli altri, a fare in modo che si costruisca un deposito di gas naturale, perché le ricchezze sono da sempre venute dal mare e se noi oggi non abbiamo un sostituto al petrolchimico, qual è appunto il gas naturale, rischiamo di non avere più navi ad Augusta. Oggi occorre edificare il futuro del porto e dell'economia che attorno ad esso gira e continua a produrre ricchezza per tutto il territorio. Non lontano da noi, nello stretto di Messina, è già arrivato EOLO, il primo traghetto della Caronte & Tourist che potrà navigare a gas naturale e per il quale il Cantiere Noè di Augusta ha costruito la bettonina di supporto alla nuova nave che sarà trasportata a Messina nei prossimi giorni. Siamo alla quarta rivoluzione industriale, quella dell'era digitale e nuovi mestieri si affacciano nel panorama del lavoro mentre ha proseguito Noè- molti altri più tradizionali si perdono, occorre accettare la sfida guidare i nuovi processi di cambiamento e non farsi superare dagli eventi. Dobbiamo riuscire a far rinascere il nostro porto con lo sforzo di saper coniugare le diverse esigenze. Occorre pretendere che vengano utilizzate le migliori tecnologie esistenti e vengano operati i doverosi controlli, non possiamo e non vogliamo essere quella comunità umana che, per la paura di errori fatti nel passato, quando non c'era la necessaria attenzione che vi è oggi in materia di sicurezza della salute e di rispetto dell'ambiente, sceglie di non scegliere, costringendo le nuove generazioni a dover andare a cercare il lavoro in territori, che hanno saputo creare le regole per la coesistenza dei diversi valori in gioco. E allora diventa fondamentale avere capacità di visione dei prossimi vent'anni e infrastrutturare le nostre zone portuali adeguatamente, per competere in un Mediterraneo sempre più agguerrito. Occorre chiedere all'Europa che il rispetto delle regole ambientali valga anche per quei paesi che si sentono europei, che stanno nel Mediterraneo e che rendono i mercati instabili proprio per il ruolo che esercitano in assenza di controlli dei trattati se pur esistenti. Col presidente dell'Autorità di sistema del Mare di Sicilia orientale Andrea Annunziata, Assoporto Augusta ha condiviso, fino dal primo giorno del suo insediamento, l'importanza di realizzare il deposito di gas naturale, perché altrimenti Augusta non sarà più considerata un porto core dall'Unione europea e, soprattutto, uscirà dalle rotte di navigazione e dei commerci che il raddoppiato canale di Suez provocherà nei prossimi decenni. Noè, infine, ha anche ricordato il ruolo fondamentale della politica e delle sue scelte per dare un futuro al porto di Augusta e ai suoi cittadini. "Per essere governanti occorre avere il coraggio di fare scelte di prospettiva, occorre analizzare le infrastrutture avendo una visione realistica e ha concluso- il nostro è un porto già specializzato ed è un porto prevalentemente energetico, possiamo decidere di renderlo ecosostenibile iniziando a fare in modo che le imprese comincino un percorso di conversione divenendo "imprese green". Bisogna contemperare le varie necessità economiche del territorio senza essere negazionisti, per principio o peggio per moda, oppure finiremo per non avere nulla e non saremo mai portatori di sviluppo.

The screenshot shows the Seareporter.it website interface. The main article title is "ASSOPORTO AUGUSTA: INDISPENSABILE IL GNL". The article text is partially visible, starting with "Augusta, 15 Febbraio 2019 -Abbiamo una nuova sfida per il futuro del porto che è quella del gas naturale liquefatto...". The website also features a sidebar with a calendar for February 2019 and a section for "Articoli del mese".

Enea: alleanza con Confcommercio per salvaguardia economia del mare

Accordo siglato dai presidenti Testa e Sangalli

Roma, 15 feb. (askanews) - Alleanza Confcommercio-Enea per mitigare gli effetti dell'innalzamento del **mare** sulle attività economiche nei porti e nel settore turistico-balneare in Italia. Oltre a questa attività Enea e Confcommercio hanno sottoscritto un protocollo d'intesa che prevede un'ampia collaborazione in altri settori, come l'uso efficiente delle risorse, il recupero dei rifiuti di apparecchiature elettriche ed elettroniche (RAEE) e la riqualificazione energetica. L'accordo è stato formalmente siglato a Roma dai presidenti di Enea, Federico Testa, e di Confcommercio, Carlo Sangalli, nell'ambito del convegno "Pericolo Mediterraneo per l'**economia** del **mare**". La collaborazione tra Enea e Confcommercio prevede anche lo studio del rischio inondazione sui 21 principali porti commerciali italiani, oltre all'impatto sulle attività turistico-balneari. "Al 2100 il livello del **mare** nei principali porti italiani dovrebbe aumentare di circa 1 metro, con picchi a Venezia (+ 1,06 metri) e a Napoli (+1,04 m). Ma, secondo le nostre stime, l'effetto è destinato ad amplificarsi a causa dello storm surge, un mix di bassa pressione, onde e vento, variabile da zona a zona, che può determinare un ulteriore aumento del livello del **mare** di circa 1 metro. Gli studi sul cambiamento climatico abbinati a un nuovo modello climatico elaborato dall'Enea permetteranno di ottenere per ogni singolo porto mappe del rischio dettagliate e a breve termine, in modo da individuare gli interventi da mettere in campo per preservare l'infrastruttura stessa e le attività commerciali e turistiche connesse", sottolinea Fabrizio Antonioli, geomorfologo del laboratorio Enea di "Modellistica climatica e impatti". "Lo studio presentato da Enea, il primo a evidenziare gli effetti su città costiere e porti italiani dell'innalzamento del **mare** dovuto al cambiamento climatico, ci consente di poter intervenire in modo mirato nella progettazione delle strutture dei 21 principali porti del nostro Paese, dove transitano ogni anno 12 milioni di crocieristi e 11 milioni di container", spiega Luigi Merlo, presidente Federlogistica-Confrtrasporto. I porti italiani fanno parte di un sistema economico molto esteso, la cosiddetta blue economy, che conta circa 880mila occupati in 200mila imprese (il 3,2% del totale) tra pesca, cantieristica, trasporti marittimi e turismo. Inoltre, se si considera che ogni euro generato direttamente dal comparto ne attiva circa altri due sull'**economia** nazionale, si arriva a un valore aggiunto prodotto dall'intera filiera pari a 130 miliardi di euro all'anno, circa il 10 per cento del PIL italiano. Oltre allo studio sui porti, l'Enea continuerà la mappatura dettagliata delle 40 zone costiere a rischio inondazione in Italia, dove sono presenti attività turistico-balneari, ferrovie, strade e autostrade, riserve naturali e città ad alta densità abitativa. Di queste 40, Enea ha realizzato mappe ad alta definizione di 14 aree, con un'estensione totale di 5.686,4 km², pari a una regione come la Liguria.

The screenshot shows the Askaneews website interface. At the top, there are navigation links for 'CHI SIAMO', 'LA FEDERAZIONE', and social media icons. The main header includes the 'askanews' logo and the date 'venerdì 15 febbraio 2019'. Below the header, there are navigation tabs for 'HOME', 'POLITICA', 'ECONOMIA', 'ESTERI', 'CRONACA', 'REGIONI', 'SPORT', and 'CULTURA'. A 'SPECIALI' section lists topics like 'Cyber Attacco', 'Libia-Siria', 'Africa', 'Asia', 'Santi e nomine', and 'Saremo 2019'. The main article title is 'Enea: alleanza con Confcommercio per salvaguardia economia del mare', dated 'Venerdì 15 febbraio 2019 - 16:20'. Below the title is a sub-headline 'Accordo siglato dai presidenti Testa e Sangalli' and a photo of Federico Testa and Carlo Sangalli shaking hands. To the right, there are several video thumbnails with titles like 'TG Web Lombardia', 'Emofilia, la Roche premia i sei migliori progetti assistenziali', and 'Intervistare un robot: Sophia parla di clima e scelte etiche'.

Trasporto ferroviario continentale: le prospettive per i porti

Il Rapporto 2018 della Bsl mette l'Italia in cima alla classifica dell'intermodalità

Giulia Sarti

GENOVA Sono quasi 60 mila le tonnellate di merce movimentate ogni anno in Italia via ferrovia, 33 mila fanno riferimento a trasporto combinato e il resto a servizi tutto treno. L'Italia si posiziona così fra i pochi Paesi a livello europeo dove la quota del combinato è superiore al 45% rispetto al totale del trasporto di merci su ferro. Il recente Rapporto 2018 della tedesca Bsl transportation consultants GmbH per conto di Union internationale des chemins de fer, l'istituzione di normazione internazionale specializzata nel settore industria e del trasporto ferroviario, indica l'Italia come uno dei Paesi dei più attivi a livello continentale nell'intermodalità. Le prospettive per i porti in questo contesto si fanno dunque particolarmente interessanti e positive. Nell'ultimo decennio, il trasporto ferroviario merci in Europa è risultato stabile ma è molto cresciuta la componente del trasporto combinato, arrivata a pesare per il 21,6% sul totale. Il treno incide per il 17,4% sul totale delle merci trasportate nel continente, mentre la strada domina con il 76,4%. In Italia il treno pesa per un 15% mentre il camion controlla il restante 85%. I corridoi più trafficati per i trasporti combinati non accompagnati collegano l'Italia con Germania (19,9 milioni di tonnellate, in crescita fra 2015 e 2017 del 2,1%), Belgio (9,1 milioni di tonnellate; +23,7%), Francia (3,2 milioni di tonnellate; +37,5%) e Austria (1,5 milioni di tonnellate; +100%). Grazie ai collegamenti con Germania e Austria, l'Italia è in cima alla classifica europea anche nei trasporti intermodali accompagnati (le cosiddette autostrade viaggianti) per quanto essi abbiano un peso relativo sul totale continentale. Lo studio sottolinea come larga parte dei traffici combinati ha fulcro negli scali marittimi, mettendo in luce le ottime potenzialità di crescita di porti come Trieste e Genova, dove a fine 2017 l'incidenza del trasporto ferroviario sul totale dei container movimentati si attestava al 16% per un totale di 320.925 teu. Queste potenzialità sono confermate dallo sviluppo delle relazioni ferroviarie dal porto di Genova verso il Sud Europa, come il nuovo collegamento diretto dal terminal Vte di Pra' a Basilea (Frenkendorf). Sulla base delle aspettative degli stakeholder intervistati, Bsl indica un incremento atteso del trasporto su ferro in Europa oltre il 5% negli anni 2019 e 2020.

Il Foglio

Focus

I siti che tracciano le rotte delle navi lasciano scoperto il mare davanti a Tripoli. Ora i salvataggi sono eventi "fantasma"

Il Mediterraneo tra Italia, Libia e Malta è diventato un "buco nero"

Roma. Gli eventi delle ultime settimane al largo della Libia dicono che la guerra del governo italiano alle ong non ha reso il Mediterraneo un posto più sicuro. Anzi, il tratto di mare che ci separa dall' Africa del nord è diventato un fronte sempre più pericoloso dove si sta creando un vuoto di sorveglianza su quello che succede nelle acque tra Italia, Libia e Malta.

La raccolta di informazioni per monitorare le imbarcazioni in transito in quest' area è sempre più difficile. Sui siti che tracciano in tempo reale le rotte delle imbarcazioni in navigazione, come MarineTraffic, My Ship Tracking o Vesseltracker, il corridoio usato dai trafficanti di uomini che va da 10 miglia a sud di Malta fino alle coste libiche mostra dei vuoti anomali su chi è in navigazione. A tratti, in questa area piuttosto vasta, sembra non transitare più nessuno. "E' così da alcuni mesi - ci spiega Sergio Scandura di Radio Radicale, che da anni traccia gli arrivi e le partenze dei migranti nel Mediterraneo -si curamente dal caso dell' Asso 28". Nell' estate 2018, questa nave italiana aveva creato un precedente notevole perché, dopo il salvataggio di un centinaio di migranti, li aveva riportati in Libia, che però non è considerata un "porto sicuro" secondo le convenzioni internazionali. "Oggi monitorare cosa succede in quel tratto di mare è impossibile. Di certo non possiamo affidarci ai dati su partenze e arrivi che ci fornisce la cosiddetta Guardia costiera libica", dice Scandura. L' identificazione delle imbarcazioni in transito avviene grazie ai segnali mandati dai transponder. Si tratta di dispositivi che le navi sono obbligate a installare a bordo e che inviano dei segnali Vhf alle stazioni radio posizionate lungo le coste - tra la Sicilia, la Tunisia e la Libia - che danno informazioni sul tipo e sul nome della nave, oltre che sulla rotta. Ma da mesi, in questa zona di mare, questi segnali sembrano muti. Sono attivi solo i sistemi Sat -Ais, che però sono "anonimi", non forniscono informazioni sull' imbarcazione, non sono obbligatori per gli armatori e restano consultabili online per appena pochi secondi.

Per Scandura non si conoscono i motivi di questi "buchi". Ma la loro conseguenza è il totale vuoto di notizie su chi parte, e su chi muore, al largo della Libia. E' successo anche di recente, nella notte tra l' 11 e il 12 febbraio. "Tramite Alarm Phone (che dà supporto telefonico a chiunque provi ad attraversare il Mediterraneo verso l' Italia, ndr) siamo venuti a conoscenza di due imbarcazioni partite dalla Libia - spiega Scandura - La prima salpata da Khoms, a est di Tripoli, aveva a bordo 150 persone che sono state rintracciate dalla Guardia costiera libica per essere poi riportate indietro". Il secondo caso era riferito ad altri 62 migranti che rischiavano di affondare a qualche decina di miglia dalle coste libiche. "Secondo le testimonianze dei migranti arrivate ad Alarm Phone, e con quelle poche informazioni ancora disponibili sui portali online, siamo riusciti a capire solo che sono stati soccorsi da una portacontainer di armatori greci che batteva bandiera liberiana, la BFP Galaxy".

Secondo quanto raccontato dai migranti, il salvataggio è avvenuto la sera dell' 11 febbraio, intorno alle 23. Una volta a bordo, l' equipaggio li aveva assicurati che la destinazione sarebbe stata l' Italia. Ma "intorno alle 8.45 della mattina ci siamo svegliati ed eravamo a Tripoli", ha detto un testimone ad Alarm Phone. In sostanza, una nave commerciale diretta in Libia, pur di non modificare la sua rotta verso Tripoli, ha salvato i migranti per condurli in un porto che, secondo le Nazioni Unite, non è sicuro. Una violazione delle leggi internazionali che ha diversi altri precedenti - come dimostra il caso dell' Asso 28 e, lo scorso novembre, della nave mercantile Nivin - ma che stavolta è avvenuta lontana dai riflettori. Di fatto, in questa porzione di mare le operazioni di salvataggio sono ormai delegate a una Guardia costiera non efficace, quella libica, o alle navi dei privati. E il Mediterraneo, uno dei mari più controllati al mondo, è diventato un colabrodo. Nel silenzio generale.

Luca Gambardella.

