



ITALIAN
PORTS
ASSOCIATION

**Estratto Rassegna Stampa Assoporti
sabato, 02 marzo 2019**



Prime Pagine

02/03/2019	Corriere della Sera Prima pagina del 02/03/2019	7
02/03/2019	Il Fatto Quotidiano Prima pagina del 02/03/2019	8
02/03/2019	Il Foglio Prima pagina del 02/03/2019	9
02/03/2019	Il Giornale Prima pagina del 02/03/2019	10
02/03/2019	Il Giorno Prima pagina del 02/03/2019	11
02/03/2019	Il Manifesto Prima pagina del 02/03/2019	12
02/03/2019	Il Mattino Prima pagina del 02/03/2019	13
02/03/2019	Il Messaggero Prima pagina del 02/03/2019	14
02/03/2019	Il Resto del Carlino Prima pagina del 02/03/2019	15
02/03/2019	Il Secolo XIX Prima pagina del 02/03/2019	16
02/03/2019	Il Sole 24 Ore Prima pagina del 02/03/2019	17
02/03/2019	Il Tempo Prima pagina del 02/03/2019	18
02/03/2019	Italia Oggi Prima pagina del 02/03/2019	19
02/03/2019	La Nazione Prima pagina del 02/03/2019	20
02/03/2019	La Repubblica Prima pagina del 02/03/2019	21
02/03/2019	La Stampa Prima pagina del 02/03/2019	22
02/03/2019	Milano Finanza Prima pagina del 02/03/2019	23

Primo Piano

01/03/2019	Citta della Spezia Un pontremolese al vertice dei porti italiani	24
01/03/2019	Corriere Marittimo Assoporti, Rossi su Livorno: Piena solidarietà ai colleghi dell' Authority	25
01/03/2019	Primo Magazine Dichiarazione del Presidente Assoporti sul caso Livorno	26

maurizio de cesare

01/03/2019	The Medi Telegraph	SIMONE GALLOTTI	27
<hr/>			
02/03/2019	Il Tirreno	Pagina 31	28
<hr/>			
02/03/2019	La Nazione (ed. Livorno) - Il Telegrafo	Pagina 42	30
<hr/>			

Trieste

01/03/2019	Etribuna		31
<hr/>			

Venezia

02/03/2019	La Nuova di Venezia e Mestre	Pagina 17	32
<hr/>			
02/03/2019	La Nuova di Venezia e Mestre	Pagina 17	33
<hr/>			
01/03/2019	Venezia Today		34
<hr/>			

Genova, Voltri

01/03/2019	Ansa		35
<hr/>			
01/03/2019	Genova Post		36
<hr/>			
02/03/2019	Il Secolo XIX	Pagina 15	37
<hr/>			
02/03/2019	La Repubblica (ed. Genova)	Pagina 4	38
<hr/>			
02/03/2019	La Repubblica (ed. Genova)	Pagina 4	39
<hr/>			
02/03/2019	La Repubblica (ed. Genova)	Pagina 5	41
<hr/>			

La Spezia

01/03/2019	BizJournal Liguria		42
<hr/>			
01/03/2019	Citta della Spezia		43
<hr/>			
02/03/2019	Il Secolo XIX (ed. La Spezia)	Pagina 23	44
<hr/>			
02/03/2019	La Nazione (ed. La Spezia)	Pagina 49	46
<hr/>			
01/03/2019	Messaggero Marittimo	Massimo Belli	47
<hr/>			

Ravenna

02/03/2019	Il Resto del Carlino (ed. Ravenna)	Pagina 49	48
<hr/>			

Marina di Carrara

01/03/2019	FerPress	La Spezia: Roncallo, bene iniziativa Orlando a sostegno della Pontremolese	49
01/03/2019	Informare	Roncallo (AdSP Ligure Orientale) ha aderito al Comitato di sostegno alla Pontremolese	50

Livorno

01/03/2019	Primo Magazine	<i>maurizio de cesare</i> L'inchiesta al porto di Livorno, Confraspporto: "Rivedere il sistema delle concessioni"	51
01/03/2019	Primo Magazine	<i>maurizio de cesare</i> Precisioni del Gruppo Grimaldi su vicende legate al porto di Livorno	52

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

01/03/2019	Ansa	Porti: Adsp Adriatico centrale, 1,16 mln di passeggeri nel 2018	53
01/03/2019	Il Nautilus	PORTO DI ANCONA: CONFRONTO SU INFORMAZIONE STATISTICA SUL TRASPORTO MARITTIMO	54
01/03/2019	Il Nautilus	NEL 2018 1,16 MLN PASSEGGERI E 9,44 MLN TON DI MERCE NELL'ADSP MARE ADRIATICO CENTRALE	55
02/03/2019	Il Resto del Carlino (ed. Ancona)	Pagina 51 «In crescita passeggeri, merci e crocieristi»	57
02/03/2019	Il Resto del Carlino (ed. Pesaro)	Pagina 53 Porto, transitati 10mila passeggeri nel 2018	58
01/03/2019	Informare	In crescita il traffico crocieristico nei porti di Ortona e Pesaro	59

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

01/03/2019	Informare	Stabile il traffico movimentato nel 2018 nei porti di Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta	60
01/03/2019	Informazioni Marittime	Nei porti del Lazio crescono crocieristi, ro-ro e Container	62
01/03/2019	Messaggero Marittimo	<i>Massimo Belli</i> Crescono i traffici nel porto di Civitavecchia	64

Napoli

01/03/2019	FerPress	"Funzioni pubbliche, shipping e marittimità". Incontro Cluster marittimo-vertici amministrazioni	66
01/03/2019	Ildenaro.it	Mattioli (Confitarma): Flotte mercantili, siamo i primi in Europa. Ma occorre un Ministero del mare	67
01/03/2019	Informazioni Marittime	Funzioni pubbliche e shipping, il cluster marittimo incontra le capitanerie	68

Brindisi

01/03/2019	Brindisi Report	"Surreale l' opposizione allo sviluppo del porto di Brindisi"	69
------------	------------------------	---	----

01/03/2019	Il Nautilus	Confetra Puglia:Il porto di Brindisi sia di importanza strategica per lo sviluppo economico della Puglia e dell'Italia	70
02/03/2019	La Gazzetta del Mezzogiorno (ed. Brindisi)	Pagina 28 Sviluppo del porto Confetra denuncia: «Dibattito surreale»	71

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi e Villa San Giovanni

02/03/2019	Il Quotidiano della Calabria	Pagina 14 «Qual è il piano "b" del Governo sul porto?»	72
------------	-------------------------------------	---	----

Messina, Milazzo, Tremestieri

02/03/2019	Gazzetta del Sud	Pagina 17 La nuova "questione meridionale" e la vertenza Messina	73
02/03/2019	Gazzetta del Sud	Pagina 21 Ecco la Vas sul Piano regolatore del porto	74
02/03/2019	Gazzetta del Sud	Pagina 21 Interrogazione dell' on. Fava	75
02/03/2019	Gazzetta del Sud	Pagina 33 Sviluppo del crocerismo Strategie dell' Authority	76
02/03/2019	ilcittadinodimessina.it	On. Fava: "Far luce sull' iter del Piano Regolatore Portuale di Messina	77
02/03/2019	La Sicilia (ed. Messina)	Pagina 27 Il terminal marittimo sarà pronto tra un anno	78
01/03/2019	TempoStretto	<i>SANTI CAUTELA</i> Petroliere in mare, riunione a Milazzo disertata dagli altri sindaci	79

Focus

02/03/2019	La Repubblica	Pagina 2 Il ministro Le Maire "Sulla Torino-Lione ora l' Italia deve decidere"	<i>ANAIŠ GINORI</i> 80
------------	----------------------	---	---------------------------

CORRIERE DELLA SERA

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

FONDATA NEL 1876

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



**Oggi il Milan tenta il sorpasso
Inter sconfitta a Cagliari
Corsa Champions a rischio**
di **Guido De Carolis**
alle pagine 48 e 49



Domani
La musica rap
è la colonna sonora
delle mie periferie
di **Silvia Avallone**
nell'inserto



Perché non si cresce

MANINE INTERESSATE SULLE LEGGI

di **Alberto Alesina**
e **Francesco Giavazzi**

Oltre alle scelte più visibili, come il blocco della Tav, c'è una miriade di piccole decisioni con cui il governo giallo-verde sta ostacolando la crescita del Paese. Hanno tutte la medesima caratteristica: sono interventi riconducibili a lobby particolarmente abili nell'ottenere dal governo, in cambio del consenso e quindi di voti, sussidi o regole che ostacolano la concorrenza distorcendola a loro favore. Il tutto a scapito dei cittadini che si ritrovano a pagare più tasse per finanziare aiuti ad alcune imprese, o servizi più cari e meno efficienti a causa della minore competizione.

Un esempio è il rinvio, per altri 5 anni, dell'applicazione della direttiva europea che obbliga lo Stato a mettere a gara le concessioni per gli stabilimenti balneari: una misura evidentemente voluta dai gestori che non vogliono rinunciare alla rendita che incassano dal tratto di spiaggia loro assegnato spesso ad un prezzo irrisorio (rispetto ai guadagni), se non addirittura gratuitamente. Un altro esempio sono le regole che ostacoleranno il servizio di noleggio con conducente (Ncc). Regole di fatto dettate dalla lobby dei tassisti e che il ministro Toninelli ha prontamente recepito. Sono entrate in vigore l'1 febbraio, seppur temporaneamente sospese fino al 29 marzo. Non stiamo parlando di Uber, un servizio già da tempo di fatto proibito in Italia, mentre esiste praticamente in tutte le grandi città del mondo occidentale.

continua a pagina 28

Politica Pressing di Parigi e degli industriali: l'opera va fatta. Reddito, soldi ai Caf per le domande

La Tav scuote il governo

Tria e Salvini favorevoli, veto di Toninelli. Grillo: l'Alta velocità è morta

● **SETTEGIORNI**

di **Francesco Verderami**

Di Maio spinto al sì da numeri segreti

Folgorato sulla tratta Torino-Lione, Di Maio dirà sì alla Tav. I segni che l'hanno portato alla conversione sono tanti: gli impegni onerosi sottoscritti con la Franca, gli accordi politici firmati con Salvini e un sondaggio riservato. continua a pagina 3

● **GIANNELLI**



Governo diviso sulla Tav: Tria e Salvini a favore, Toninelli contro. da pagina 2 a pagina 9 e 37

● **IL SONDAGGIO**

I 5 Stelle crollano al 21,2% Lega al 35,9, Pd in risalita

di **Nando Pagnoncelli**

Ci avviciniamo alle Europee: le intenzioni di voto sembrano in parte inserirsi nel corso segnato dalle regionali. I risultati vedono un piccolo progresso della Lega vicina al 36%, mentre il M5S si attesta al 21,2%, oltre quattro punti sotto la rilevazione di circa un mese fa. Ci sono segnali di una piccola ripresa del Pd, che sale al 18,5%. Forza Italia conferma i propri risultati, collocandosi all'8,6%, mentre Fratelli d'Italia e Europa si attestano al livello della soglia di sbarramento. a pagina 5

La storia Lei ha 38 anni, lui 41: la super famiglia di Como festeggia l'ultima arrivata



Foto di gruppo della famiglia Pianrosa, undici figli, che è aumentata con Giuditta, l'ultima arrivata, nella foto piccola

La mamma con undici figli «Faticoso, ma è bello così»

di **Giusi Fasano**

Giuditta è l'ultima nata. L'undicesima figlia. Claudia, 38 anni, garantisce: «È faticoso, ma ne vale la pena». La mamma record vive con il marito Diego, 41 anni, in Valle Intelvi, nel Comasco.

a pagina 23



I DEM VERSO LE PRIMARIE

Zingaretti: «Con i moderati per sfidare la nuova destra»

di **Aldo Cazzullo**

I 5 Stelle stanno per «deflagrare». Così al Corriere Nicola Zingaretti. E poi: «Presto la sfida tra Pd e destra, dialogheremo con i moderati».

a pagina 9

LA RIFORMA

Legittima difesa: gli equivoci e la verità dei dati

di **Goffredo Buccini**

Legittima difesa e sicurezza. I numeri veri. La realtà non sta nelle vittime che reagiscono sparando, ma nelle centinaia di aggressioni subite dai commercianti.

a pagina 28

CACCIA A HAMZA BIN LADEN

Taglia degli Usa: l'erede di Osama vale un milione

di **Guido Olimpio**

Taglia da un milione di dollari sul figlio di Osama. Sarà lui il nuovo leader di Al Qaeda? Caccia al goenne sfuggito alla Cia.

a pagina 11

ALL'ELISEO

Fazio intervista Macron Un caso in Rai

di **Carlo Baroni**

L'intervista di Fabio Fazio al presidente francese Emmanuel Macron, che andrà in onda domani, è diventata un caso politico.

a pagina 4

IL CAFFÈ
di **Massimo Gramellini**

Il padre eterno

Quando ha saputo che gli rimanevano pochi mesi di vita, Andrea Bizzotto ha subito pensato a sua figlia Giulia, di due anni. A come si sarebbe arrabbiata nel non trovarlo più. Un orfano si sente tradito ed è impossibile guarirlo dal sospetto che chi lo ha lasciato non gli volesse bene. Così Andrea ha scritto un libro per spiegare a Giulia chi era suo padre e quanto l'ama, ha inciso dei nastri perché lei potesse conoscere la sua voce, le ha preparato lettere numerate da aprire in occasione dei prossimi compleanni. Ma rispetto agli uomini del passato Andrea aveva a disposizione uno strumento in più per eternarsi, Instagram, e lo ha usato come di solito nessuno fa, offrendo di se stesso un ritratto non edulcorato. Davanti al



futuro sguardo della figlia, ha squadrato luci e ombre: il suo gelato preferito alla nocciola e le flebo in ospedale, la chitarra Stratocaster e le lastre dei polmoni, i baci con la moglie e la testa pelata, la gioia per Giulia che entra al nido e la speranza di poterla accompagnare al primo giorno di scuola, la bellezza di un panorama lacustre e la stizza per un destino incomprensibile. Fino all'ultimo selfie, scattato dopo una notte di dolore e di morfina. Fino all'ultimo post, il disegno di un fiore che si inerpica in cielo: «Ci vediamo dalla mia stella». Andrea Bizzotto aveva trentatré anni e se n'è andato con la certezza che sua figlia saprà che ci è stato.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

ENERGIE E RITMO UN PO' GIÙ?

3 FASI TECNOLOGIA

1° RILASCIO: VITAMINE E S.S. AL VAL ANCHELICO
2° RILASCIO: COENZIMA Q10, FERRO, ZINCO, FOSFO, FERRO, ZINCO, CALCO
3° RILASCIO: VITAMINE A, C, D

GLI integratori alimentari non vanno intesi come sostituti di una dieta varia, equilibrata e di una stile di vita sano.



Fazio porta **Macron** a "Che tempo che fa": chissà se gli domanderà come mai pure lui, appena eletto, ha rimesso in discussione il **Tav** senza dirlo a nessuno



Sabato 2 marzo 2019 - Anno 11 - n° 60
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 "C'era una volta la Stesit"
Spedizione abb. postale D.L. 353/03 (conv. in L. 27/02/2004 n. 46)
Art. 1 comma 1 Roma Aut. 14/2009

IL DOCUMENTO Una clausola permette di rinviare i bandi

Tav: Parigi non paga, le gare vanno fermate

■ C'è un dossier sul tavolo del ministro Toninelli per fermare i bandi per i lavori che la società Telt vuole lanciare l'11 marzo. Il premier Conte smentisce compromessi con Salvini, ma Tria tifa perché ci sia "un'evoluzione positiva"



L'AD SOTTO ATTACCO
Aperta la caccia a Salvini: le mani leghiste sulla Rai

◦ BARBACETTO, DE CAROLIS E GIAMBARTOLOMEI A PAG. 2-3

Ansa

◦ ROSELLI A PAG. 6

L'INTRIGO Al "Fatto": "Mi disse che aveva 8 mesi di vita"

Sarti, le chat segrete che cambiano la storia

■ "Ho denunciato Bogdan quando ho iniziato a dubitare della sua malattia", dice la parlamentare MSS. Negli atti depositati a Rimini, i pm riconoscono "l'artificio", ma per la Procura le conversazioni tra i due sono ininfluenti



IL GIP NON MOLLA
"I 2 Renzi stiano agli arresti, ditte gestite da loro"

◦ MASSARI A PAG. 7

Sarti Ansa

◦ SANSA A PAG. 9

Mini-Tav e maxi-balle

di MARCO TRAVAGLIO

Malgrado gli sforzi quotidiani dei giornalisti per complicarla (altro che riapertura dei casini), la questione del Tav è di una evidenza solare. Siccome i 5Stelle non lo vogliono e la Lega lo vuole, ma il Contratto di governo prevede di "ridiscuterlo integralmente", i casi sono soltanto due: o non si fa, come sarebbe ragionevole, e si risparmiano un sacco di miliardi; oppure si fa, buttando una caterva di soldi pubblici, e allora il MSS, per non perdere un'altra volta la faccia, deve far cadere il governo. *Terminus non datur*. Purtroppo per Salvini, i suoi Sì al Tav sono solo chiacchiere (la sua costante), mentre i No sono scritti in tutti e tre i documenti ufficiali prodotti sul tema dal governo di cui lui stesso fa parte: il Contratto, l'identica mozione parlamentare approvata da tutta la maggioranza, l'analisi costi-benefici di Ponti&C. Mediazioni o compromessi con analisi costi-benefici "alternative" o progetti alternativi di "mini-Tav" non esistono in natura, ma solo nella fertile fantasia di Salvini e dei giornalisti.

Questi magliari, appena fu resa pubblica l'analisi governativa affidata ai professori Ponti&C., cominciarono a sparare cifre a cazzò citando una fantomatica "contro-analisi" di tal Coppola, il sesto professore che non aveva redatto né firmato quella di Ponti&C., poi però si scopri che erano sei paginette senza lo straccio di un dato. Allora i pro Tav si inventarono il "mini-Tav", detto anche "Tav light" o "Tav low cost": un fantomatico "nuovo progetto" che farebbe risparmiare 1,7 miliardi. In realtà quello è né più né meno che l'attuale progetto, che risale a otto anni fa e che già si erano venduti una volta per convincere i veri esperti che l'opera inutile e dannosa conviene un sacco. La chiamarono "fasizzazione" e spiegarono che facendo solo il mega-buco di 57,5 km nelle Alpi e i nuovi tratti di ferrovia per collegarli ai vecchi binari di Susa e Bussoleno, il costo dell'opera che prima era di 15-20 miliardi sarebbe sceso a "soli" 8,6 (quelli del tunnel): praticamente regalata. Restava da capire come i previsti 140 treni merci al giorno sarebbero arrivati al buco. E soprattutto perché mai buttare 8,6 miliardi anziché 15 o 20 per un'opera inutile. Ma, siccome le analisi costi-benefici all'epoca non andavano di moda (governavano i "competenti", no?), nessuno pose gli imbarazzanti quesiti. Una cosa comunque da allora fu certa: il Tav diventava "mini", "light", "low cost" e, senza il nuovo tratto ferroviario, costava la metà. E tutti se la bevvero. Ora gli stessi si ribellano un taglio che c'è già stato e viene rivenduto per la seconda volta agli stessi boccaloni. Che ci ricacciano.

SEGUE A PAGINA 24

LA SVOLTA Giorgetti vola in Usa, il capo cerca l'appoggio di Trump verso le Europee

Salvini vuol fare l'americano: tradisce Putin e provoca i russi



LE SQUADRACCE WEB DA GASPARRI AI "DEMOCRATICI"
◦ DANIELA RANIERI A PAG. 13

IL FENICOTTERO BULIMICO PESA SULLE PRIMARIE PD
◦ ANDREA SCANZI A PAG. 13



■ Da mesi il vicepremier ha iniziato a schierarsi contro gli ex amici: si allea con i nemici polacchi, attacca l'Iran, si schiera contro il filo-russo Maduro. Ma non replica alle inchieste sul sostegno economico da Mosca

◦ FELTRI E TECCE A PAG. 4



A MILANO
Il treno nero degli italiani poverissimi
◦ RONCHETTI A PAG. 14-15



IL PENTITO
"I servizi segreti volevano fare evadere Riina"
◦ MUSOLINO A PAG. 11

VERO O FALSO
Lite Landini-Di Maio sulle pensioni dei sindacalisti: il privilegio va tolto
◦ CANNAVÒ A PAG. 10

RACCONTO INEDITO



Pensavo fosse amore, invece era solo un untore
◦ DACIA MARAINI A PAG. 23

RIFUGIATO La storia di Konate, partito dal Mali

Dal deserto al ristorante
di SELVAGGIA LUCARELLI
C'è un puntino microscopico, un paese di capanne senza luce, senza acqua, senza nulla, nel nord-ovest dell'Africa. Quel puntino si chiama Kadjila e lo trovo su Google maps zoommando su un'area deserta di uno dei Paesi più poveri del mondo: il Mali. Qui, in questo nulla a 3000 km dall'Italia, 24 anni fa è nato Konate. I suoi ultimi 5 anni di vita sono stati un susseguirsi di eventi tragici e bellissimi. Incontro Konate qualche mese fa alla serata di un'associazione che promuove eventi in cui cucinano rifugiati.
SEGUE A PAGINA 21

La catteriveria

Salvini rilancia l'idea di riaprire le case chiuse. Ah, anche la Lega vuol fare le primarie?
WWW.FORUM.SPINOZA.IT

L'SOS DEL FRATELLO
Spacey: processi, denunce e paure di gesti estremi
◦ PONTIGGIA A PAG. 22

IL POLITOLOGO



"Con le identità e i populismi, la Storia è finita"
◦ FRANCIS FUKUYAMA A PAG. 20





il Giornale



SABATO 2 MARZO 2019

Quotidiano diretto da ALESSANDRO SALLUSTI

Anno XLVI - Numero 52 - 1,50 euro*

www.ilgiornale.it
ISSN 1120-4971 | Giornale del sabato

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

CAOS ALTA VELOCITÀ

IL TRENO DEI MATTI

*Delirio Conte, Toninelli e Di Maio: dicono tutto e il contrario di tutto sulla Tav
Tracollo imprese: mai così male dal 2013. Pil ancora giù*

di Alessandro Sallusti

Oggi a noi italiani sembra di stare a bordo dell'*Aereo più pazzo del mondo*, titolo di un celebre film comico degli anni Ottanta. Ricordate? Il dramma che diventa parodia, la paura che si trasforma in risata quando il manichino Otto, un po' come nel nostro caso Giuseppe Conte, pensa di prendere il comando delle operazioni. Siccome «pazzi» è da querela, diciamo che abbiamo «il governo più matto del mondo» che sta tra-

sformando la Tav nel «treno più matto del mondo», soltanto che questo film non fa ridere e soprattutto non è garantito il lieto fine.

La trama è comunque avvincente. Conte, nel giro di poche ore, prima annuncia che la Tav si poteva fare rivedendo il progetto al ribasso e quindi a costi ridotti, poi in serata ha fatto sapere che non se parla per niente; Di Maio, per non perdere i finanziamenti europei, dà il via libera agli appalti per i cantieri (...)

segue a pagina 2
servizi da pagina 2 a pagina 9



ATTENZIONE, CADUTA CONSENSI Da sinistra il vicepremier Luigi Di Maio, il premier Giuseppe Conte e il ministro dei Trasporti Danilo Toninelli

LE CONSEGUENZE DEL NO ALL'OPERA

NESSUNO CREDERÀ PIÙ ALL'ITALIA

di Nicola Porro

Il ministro dell'Economia Tria sulla Tav ha parlato chiaro e bene. Non si è soffermato tanto sulla bontà del progetto della Torino-Lione, non ha parlato dei suoi benefici ed eventuali costi. Ha buttato la palla su un altro campo: l'unico evidentemente in cui un economista prestato al Tesoro poteva giocare. Se dovessimo cancellare la Tav, ha più o meno detto, sarebbe un segnale grave. Giacché un governo non può cancellare i contratti fatti dai propri predecessori. Se si dovesse procedere per questa strada, ha aggiunto, chi mai si

fiderebbe dell'Italia. Ogni esecutivo potrebbe cambiare le carte in tavola con i suoi contraenti disconoscendo le firme apposte da chi lo ha preceduto. L'effetto economico sarebbe devastante: chi mai verrebbe ad investire in Italia.

Fino ad oggi politici e analisti si sono confrontati entrando nel merito di questa benedetta ferrovia. Ma come dice in modo limpido Tria, il problema è tutt'altro. Posto che gli altri due firmatari del contratto, l'Europa che lo finanzia e la Francia che scava le tratte gemelle, non hanno alcuna intenzione di stracciare (...)

segue a pagina 2

FORZE DELL'ORDINE ABBANDONATE

Esplode la rabbia dei poliziotti: derisi dai ladri, umiliati dai giudici

di Paolo Guzzanti
Rosso Malpelo

Se le primarie addormentano persino Lui

a pagina 10

Chiara Giannini

«L'ho arrestato per sei volte perché spacciava. Quando gli ho tolto le manette mi ha riso in faccia»: è un poliziotto del centro Italia a raccontare il calvario cui vanno incontro gli agenti che ogni volta, a processo finito, vedono vanificato il loro lavoro. Dopo la storia raccontata ieri dal *Giornale*, con lo sfogo privato in una chat tra colleghi di un agente che denunciava l'inutilità di arrestare i ladri se nel giro di poche ore vengono rimessi in libertà dai giudici, adesso si moltiplicano i casi di protesta. I sindacati dei poliziotti: «Leggi da cambiare».

a pagina 16

LE STORIE

LA MALATTIA E L'AMORE

L'ultima lettera del papà alla figlia

di Andrea Cuomo

Era arrabbiato da morire, Andrea Bizzotto. E arrabbiato di morire. Perché non avrebbe visto crescere la figlia Giulia Grace, nata nel marzo del 2017, quando lui era già alle prese con la chemioterapia con cui provava a ricacciare dalla finestra quello spettro entrato dalla porta (...)

segue a pagina 17

LA FORZA DELLA VITA

La super 38enne con 11 bambini

di Nino Materì

Quel «E non ci fermeremo qui...» non si capisce bene se sia un auspicio o una «minaccia»: una dolce minaccia, s'intende; sta di fatto che la signora Claudia Guffanti in Pianarosa (quest'ultimo è il cognome dell'infaticabile marito) con i suoi gioiosi 38 anni, e i suoi altrettanto (...)

segue a pagina 17

IL LIBRO CHE FA DISCUTERE

MARIO GIORDANO
L'ITALIA NON È PIÙ ITALIANA

PREVEDI IL FURBISMO

MARIO GIORDANO

*IN ITALIA, FATTE SANE ECCEZIONI TERRITORIALI (VEDI GERENZA) SPEDIRE IN ABONNAMENTO: CA. 30000 LIRE (R. 1.295000000) N. 041 - ART. 1 C. 106 MILANO

DAL VENETO ALLA LIGURIA, È BOOM DI PRENOTAZIONI

L'estate è qui, spiagge già piene

Serenella Bettin

L'estate arriva sempre prima. Non solo per il clima. Quando ancora la montagna guarda la neve, la gente va al mare. Voglia d'estate, di caldo, di sole, voglia perfino dell'afa. E saranno queste temperature in rialzo, ma è appena finito febbraio e già gli alberghi delle località balneari iniziano ad aprire, i chioschi sulla spiaggia richiamano i turisti e la gente si tuffa nei primi aperitivi. In testa il

Veneto. Anche la Riviera Romagnola è già pronta: il Carnaby Club di Rimini, la discoteca a tre piani più festosa della Riviera, si sta attrezzando per Pasqua.

E in Liguria, dopo il crollo del Ponte Morandi alla vigilia di Ferragosto, ha voglia che questa estate sia diversa, e riparte alla grande. Anche in Salento gli stabilimenti balneari stanno riaprendo in anticipo di diverse settimane.

a pagina 18

Anche il tuo sogno saprà trasformare in realtà.

Parlo di Roberto Corlino

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

immobildream
Non vende sogni ma solide realtà.

1.926.000 lettori (Audipress 2018/III)



L'ALFABETO DELLE EMOZIONI



IN EDICOLA A € 9,90 IN PIÙ

Fondato nel 1956

IL GIORNO

SABATO 2 marzo 2019 | € 1,40 | Anno 64 - Numero 52 | QN Anno 20 - Numero 60 | www.ilgiorno.it

NAZIONALE



LOMBARDIA, RISCHIO MINORI SOTTOVALUTATO

Gioco, 14 miliardi in fumo ogni anno

BONEZZI ■ A pagina 23



MILANO, SVUOTATO IL BOX Derubato Stef Burns Via gli amplificatori dei concerti di Vasco «Aiutatemi a trovarli»

PALMA ■ A pagina 25



IL COMMENTO

di BRUNO VESPA

IL SENATORE FANTASMA

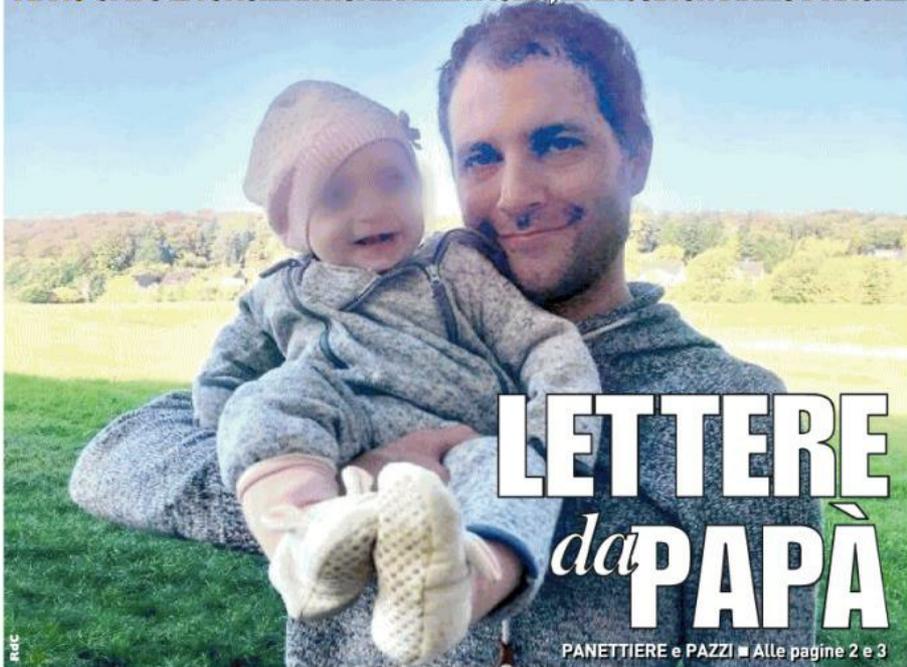
DOMANI il Partito democratico è chiamato a un serio esame di coscienza a un anno esatto dal disastroso risultato elettorale che lo fece precipitare al minimo storico del 18 per cento. Schematizzando molto, si potrebbe dire che Nicola Zingaretti rappresenta la sinistra del partito, Maurizio Martina il centro e Roberto Giachetti la destra. La memoria risale alla triade Amendola-Berlinguer-Ingrao, in cui il centro vinceva sempre. Ma si tratta di giganti sepolti ormai nell'angolo più remoto della memoria. Stavolta la distinzione più marcata fra i tre candidati deriva dalla maggiore o minore distanza da Matteo Renzi. Giachetti ne rivendica con orgoglio l'eredità, Zingaretti se ne tiene il più lontano possibile, Martina tentenna tra il giudizio buono e quello cattivo. L'etichetta di 'sinistra' a Zingaretti viene dalla speranza che ripongono in lui gli 'scappati di casa' D'Alema e Bersani, prontissimi a rientrare in un partito bonificato dal più remoto odore di Renzi. Il presidente del Lazio respinge per ora queste allusioni, come quelle di un possibile flirt con il Movimento 5 Stelle.

[Segue a pagina 8]

Italia-Francia, l'asse delle imprese

Tav Pace di Versailles: «L'opera va finita». Governo spaccato | FARRUGIA, TROISE e LA MALFA ■ A p. 6 e 7

ADDIO SFIDÒ IL TUMORE IN NOME DELLA FIGLIA, LE LASCIA UN DIARIO D'AMORE



LETTERE da PAPÀ

PANETTIERE e PAZZI ■ Alle pagine 2 e 3

IL SONDAGGIO



Bilancio di casa Nelle famiglie decide la donna

NOTO e DEGLI ANTONI ■ A p. 4 e 5

REDDITO ANCHE AL CAF

Saldo e stralcio Boom sanatoria: 22mila domande

MARIN ■ A pagina 27

DOMANI LE PRIMARIE

Giachetti: «Resto Ma il Pd muore se tratta con M5S»

COLOMBO ■ A pagina 8

Taglia di un milione su Bin Laden jr

Terrorismo Ricercato dagli Usa: Hamza, 30 anni, leader emergente di Al Qaeda | PIOLI ■ A pagina 13

menghi

Loreto (AN)
www.menghishoes.com



TRAFFICI CON CINA



La strage di cavallucci marini

FEMIANI ■ A pagina 10

VENDUTO SU EBAY



Non paga Pignorato il suo cane

PASSERI ■ A pagina 11

ENERGIE E RITMO UN PO' GIÙ?

3 FASI TECNOLOGIA

1° RILASCIO: VITAMINE B1, B2, B5, B6, B12, MAGNESIO

2° RILASCIO: COENZIMA Q10, RAME, Selenio, CROMIO, IODIO, FERRO, ZINCO, CALCIO

3° RILASCIO: VITAMINE A, C, D

GLI integratori alimentari non vanno intesi come sostituti di una dieta varia, equilibrata e di uno stile di vita sano.





Oggi su Alias

TERZA INTERNAZIONALE Marzo 1919, un anniversario seguito in diretta, cento anni fa, dallo scrittore Arthur Ransome. Intervista ad Aldo Agosti



Su Alias Domenica

KEVIN POWERS, ancora in guerra; i conti di Sartre con Flaubert, intorno al Sessantotto; Protesi, epifanie: Franz West a Londra, Tate Modern



Visioni

CHOVANSCHINA L'opera di Musorgskij alla Scala nell'allestimento di Martone, affresco potente sulla Russia zarista Vittorini, Capitta pagina 12

CON LE MONDE DIPLOMATIQUE + EURO 2,00

SABATO 2 MARZO 2019 - ANNO XLVIII - N° 52

www.ilmanifesto.it

euro 2,50

il manifesto

quotidiano comunista

oggi con ALIAS

SU MIGRANTI E RAZZISMO CRITICHE ANCHE DAL PARLAMENTO EUROPEO

L'Onu: «L'Italia viola i diritti umani»

Il Parlamento europeo e Onu lanciano l'allarme per il mancato rispetto dei diritti umani in Italia. Il doppio monito, che fa dell'Italia un paese sotto osservazione da parte degli organismi internazionali, arriva dopo i numerosi attacchi xenofobi che si sono verificati nell'ultimo anno, ma anche per le politiche adottate dal governo gialloverde che puntano alla criminalizzazione dei migranti e delle Ong. «C'è preoccupazione per la deriva politica» del Paese, ha spiegato ieri a Roma il presidente della sottocommissione Diritti

umani del Parlamento europeo, Pier Antonio Panzeri. «L'Italia viola i diritti umani e gli obblighi internazionali», concludono gli osservatori Onu, in particolare per quanto riguarda la scelta di chiudere i porti e il decreto sicurezza.

MD ALL'ATTACCO DI SALVINI E oggi a Milano marcia antirazzista

Gli organizzatori della marcia antirazzista «People - Prima le persone» danno appuntamento per oggi alle 14 in via Palestro, a Milano. Da lì si andrà in corteo fino al Duomo. Intanto contro la Lega e 5 Stelle si schiera anche il congresso di Magistratura democratica. POLICIA, ROSATELLI A PAGINA 5

SE È LA TAV A UNIRE TUTTO IL PD

NORMA RANGERI

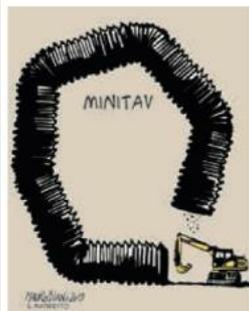
Alla vigilia delle primarie per la scelta del nuovo segretario, il Pd, schierato come un sol uomo a favore del tunnel in val di Susa, annuncia una mozione di sfiducia contro il ministro dei trasporti. Una poltrona che fin dai tempi della prima repubblica portava in dote clientelismo e voti. Non che Toninelli non meriti la critica di menare il can per l'ala, l'ultima trovata sarebbe una mini-Tav che non esiste se non come mossa tattica per allungare il brodo e alla fine trovare il modo meno indigesto di far digerire il rospo al M5S. Una mission impossible se non al prezzo di un suicidio collettivo del Movimento. Solo che il Pd, tutto il Pd compresi i tre candidati alla segreteria, si fa capofila di una pessima compagnia, che va da Salvini a Meloni passando per Berlusconi. Proprio la leader di FdI ieri arringava sull'argomento i telespettatori del Tg1 che le metteva a disposizione la telecamera per un comizio pro-Tav in trasferta da Times Square. L'annuncio di una mozione di sfiducia contro il ministro che in questo momento ha tra le mani la vera patata bollente che rischia di far saltare gli equilibri di governo e i nervi alla base grillina, gioca a colpire l'anello debole della nomenclatura pentastellata. Ma, come spesso succede quando si mette in campo l'arma della mozione di sfiducia, l'effetto potrebbe essere opposto, l'immovibilità dell'obiettivo. Mentre dice di voler riprendere un rapporto con il popolo che lo ha abbandonato (in buona parte consegnato proprio ai 5Stelle), questo Pd si schiera con il centrodestra e con Confindustria, appoggiando con ogni mezzo (referendum, mozione, manifestazioni) non solo la più controversa delle opere pubbliche negli ultimi trent'anni, ma il modello di sviluppo che la sostiene. Aggiungiamoci che chiunque, nel paese delle diseguaglianze sociali più acute nella distribuzione del reddito, si azzardi a parlare di patrimoniale viene considerato ferrovicchio da rotomare, alla fine non si capisce perché alle primarie si presentino tre portavoce delle politiche di Renzi.

Il cantiere Tav di Chiomonte foto LaPresse



Conte smentisce il suo sì alla mini-Tav, Toninelli ammette di aver chiesto la nuova analisi che dimezza i costi dell'opera ma solo per «creare dibattito» e il Pd chiede di sfiduciarlo. Per Tria la Torino-Lione si farà, ultimatum dalla Francia. Il governo deraglia, M5S nei guai pagine 2,3

biani



Beni comuni

Che fare contro i nuovi «inciampi»

RICCARDO PETRELLA

Sta trionfando la mercificazione d'ogni forma di vita. Il valore della vita è principalmente determinato dalla sua utilità di scambio nel mercato. La comunità internazionale (III Vertice Mondiale della Terra, 2012) ha approvato il principio della monetizzazione della natura. — segue a pagina 15 —

all'interno

Primarie Provenzano (Pd): «Delusi venite a votare»

DANIELA PREZIOSI PAGINA 4

Istat Calano Pil e stime di crescita, occupazione ferma

ROBERTO CICCARELLI PAGINA 6

Algeria Centinaia di migliaia in piazza per la democrazia

GIULIANA SGRENA PAGINA 9

David Pilling L'illusione della crescita

In libreria dal 28 febbraio



ilSaggiatore

Poste Italiane SpA - D.L. 353/2003 (conv. L. 46/2004) art. 1, c. 1, Epist.CRM/2321/03



€ 1,20 ANNO COMPLETIVO N° 100 ITALIA
SPECIEM IN ABBONAMENTO POSTALE 40% - ART. 2, COM. 20/01, L. 662/98

Fondato nel 1892



Sabato 2 Marzo 2019

Commenta le notizie su ilmattino.it

A EDIZIONE E PRODUZIONE: "IL MATTINO" - "IL DESPARY" - EURO 130

Oggi l'iniziativa
Una giornata senza cellulare «Disconnettersi rende felici»
Malfetano a pag. 12



La sfida del mare
Il boom delle crociere investimenti record nelle navi delle vacanze
Pane a pag. 14



La lirica
Oren: a Salerno lancio talenti il Sud è ricco di potenzialità
Longobardi a pag. 16



Il commento
IL CONTRATTO GIALLOVERDE HA STRAVOLTO LA POLITICA

Luca Ricolfi

È passato esattamente un anno dalle ultime elezioni politiche. Anche se, sull'esito, ognuno la pensa a modo suo, credo che almeno su una cosa la pensiamo tutti allo stesso modo: nessuno, prima del voto di marzo, avrebbe immaginato un tale sconvolgimento nelle modalità della lotta politica. Certo, si può obiettare che anche la realtà economico-sociale, in pochissimi mesi, è profondamente cambiata. Mai era successo, ad esempio, che il contrasto all'immigrazione irregolare fosse così rude. Mai era successo che la polemica con le autorità europee fosse così aspra. *Continua a pag. 43*

Arrestato il soldato dell'Isis caccia ai complici di Napoli

► Si nascondeva ad Acerra il primo foreign fighter di ritorno dalla Siria. Era sparito dalla Campania nel 2013. Ha frequentato piazza Garibaldi



Mary Liguori

Da Napoli alla Siria e ritorno: è presso ad Acerra un soldato dell'Isis. Ora è caccia ai complici dell'algerino Mourad Sadaoui. *A pag. 2*

I fari puntati sul Casertano

Mourad e gli altri fanatici la tana di San Marcellino

È nel Casertano, a San Marcellino, che si è creata una vasta rete logistica per gli appartenenti alle cellule del Califato. Nel dossier dei Servizi figurano circa trenta nomi: sono quasi tutti algerini, ma ci sono anche tre marocchini, un nigeriano e uno yemenita. *Di Giacomo a pag. 3*

Il procuratore antiterrorismo

De Raho: abbiamo i nomi di tutti i terroristi italiani

Il procuratore nazionale antimafia e antiterrorismo Cafiero de Raho, parla dell'arresto di Mourad Sadaoui: «Stiamo verificando se esistono collegamenti con gruppi terroristici o con la criminalità organizzata». E aggiunge: «Abbiamo i nomi di tutti i terroristi italiani». *Di Fiore a pag. 3*

Il caso a Napoli
Spazzacorrotti stop dei giudici «No agli arresti retroattivi»

Leandro Del Gaudio

Listano arrestando uno alla volta, persone condannate in via definitiva, convinte di poter saldare il conto con lo Stato con pene alternative al carcere, che vengono tradotte in cella. Effetto della spazzacorrotti (che ha equiparato i reati di pubblica amministrazione a quelli di mafia), che qui a Napoli ha fatto registrare colpi di scena: un collegio di giudici ha rimesso in libertà una donna condannata per tentata corruzione ritenendo fondata anche l'eccezione di legittimità costituzionale della nuova legge: di fatto un «no» agli arresti retroattivi. *A pag. 13*

Punto di Vespa
LE PRIMARIE DEL PD TRA RENZI E I 5 STELLE

Bruno Vespa

Domani il Partito democratico è chiamato a un serio esame di coscienza a un anno esatto dal disastroso risultato elettorale dello scorso anno che lo fece precipitare al minimo storico del 18 per cento. Schematizzando molto si potrebbe dire che Nicola Zingaretti rappresenta la sinistra del partito, Maurizio Martina il centro e Roberto Giachetti la destra. La memoria risale alla triade Amendola-Berlinguer-Ingroia, il cui il centro vinceva sempre. Ma si tratta di giganti sepolti ormai nell'angolo più remoto della memoria. *Continua a pag. 43*

Il dibattito sul big match I tifosi divisi tra pancia e ragione



L'allenamento degli azzurri ieri a Castel Volturno

Altro che Juve, è più importante il Salisburgo

Giuseppe Montesano

Cara Marilicia, ti scrive uno, tanto per essere chiari, che andrebbe a piedi a Santiago di

Compostela se la Zebra con le strisce rifatte schiattasse, calcisticamente parlando, sotto i piedi degli Scugnizzi Corsari. *Continua a pag. 42*
De Luca, Majorano, Rossi, Ventre a pag. 18 a 21

L'intervista Il ministro del Sud

Lezzi: «Autonomia per il Tesoro mancano i fondi»

Alta tensione sulla Tav tra Lega e M5S Salvini: se non si fa, il governo va a casa

Il ministro per il Sud Barbara Lezzi, sulla richiesta di autonomia di Lombardia, Veneto ed Emilia è chiara: «Per il Tesoro mancano i fondi necessari». Intanto, è alta tensione sulla Tav tra Lega e M5S, Salvini: «Se non si fa il governo va a casa». *Bassi a pag. 9*
Conti, Pirone e servizi alle pagg. 6 e 7

L'analisi
QUEI COSTI-BENEFICI FUORI DALLA REALTÀ

Ennio Cascetta

Da anticipazioni di stampa sembra che la nuova relazione sull'analisi benefici/costi dimezzi gli svantaggi. *Continua a pag. 43*

OTTURAZIONE SALTATA? CARIE? DENTE ROTTO?

NOCAVITY
KIT PER OTTURAZIONI DENTALI PROVVISORIE

OTTURAZIONE FACILE E VELOCE

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

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

PRONTO INTERVENTO DENTALE

LEGGERE ATTENTAMENTE LE ISTRUZIONI PRIMA DELL'USO E UN DISPOSITIVO MEDICO CE AUT.M.SANITA DEL 26/12/2017

Napoli Nel mirino pregiudicati e parcheggiatori
La task force della Finanza contro i furbetti del Reddito

Giuseppe Crimaldi

Igeni della truffa sono al lavoro da tempo. Il Reddito di cittadinanza fa gola a tanti, dai pregiudicati ai parcheggiatori abusivi, ma per chi tenta di esibire carte false le sanzioni possono essere molto severe; in caso di falsa dichiarazione si può andare persino in carcere. Attenzione dunque alle due parole chiave delle poten-

ziali falsificazioni: reddito e autocertificazione. La guardia di finanza ha già creato un gruppo di osservazione investigativa che entrerà in azione da aprile per dragnare i fondali di un abisso annunciato: quello delle truffe. Fatta la legge trovato l'inganno, recita l'antico detto. E a Napoli i segnali di fumo nerissimo ci sono già. Ecco perché a breve inizieranno verifiche e controlli. *A pag. 4 con Santonastaso*



Il Messaggero



211 € 1,40* ANNO 141 - N° 60 ITALIA

NAZIONALE



Sabato 2 Marzo 2019 • S. Prospero

IL GIORNALE DEL MATTINO

Commenta le notizie su ILMESSAGGERO.IT

Il restauro
Tivoli, si svela
il Serapeo
le stanze segrete
di Villa Adriana
Larcan a pag. 23



Olimpico blindato (20.30)
Lazio-Roma, derby da brividi
Inzaghi e Di Francesco
si giocano la corsa Champions
Angeloni, Bernardini e Trani nello Sport



Casa
ilmessaggerocasa.it

Vali su ilmessaggerocasa.it
il tuo nuovo indirizzo di casa.

Un anno dopo il voto
Il Contratto
tra opposti
ha stravolto
la politica

Luca Ricolfi

È passato esattamente un anno dalle ultime elezioni politiche. Anche se, sull'esito, ognuno la pensa a modo suo, credo che almeno su una cosa la pensiamo tutti allo stesso modo: nessuno, prima del voto di marzo, avrebbe immaginato un tale sconvolgimento delle modalità della lotta politica.

Certo, si può obiettare che anche la realtà economico-sociale, in pochissimi mesi, è profondamente cambiata. Mai era successo, ad esempio, che il contrasto all'immigrazione irregolare fosse così rude. Mai era successo che la polemica con le autorità europee fosse così aspra. Mai era successo che politica economica fosse tanto assistenziale. E mai (tranne forse nel momento più acuto della crisi 2011-2012), era successo che le perdite patrimoniali, sia pure di tipo virtuale, del sistema-Italia fossero così ingenti e concentrate nel tempo (200 miliardi di euro fra marzo e ottobre). E tuttavia, nonostante tutto questo, a me pare che il cambiamento fondamentale, forse irreversibile, sia avvenuto nel modo di fare politica e di comunicare con gli elettori. Lo spettacolo che la politica ha offerto dopo il 4 marzo 2018 è una prima assoluta, anche se innumerevoli assaggi forse avrebbero potuto farne presagire i contorni. In questo spettacolo vi sono vari pilastri.

Continua a pag. 27
Amoruso e Ventura
alle pag. 8 e 9

«Autonomia, sui soldi nessun ok»

► **L'intervista.** Lezzi, ministro per il Sud: «Ho parlato con Tria, sulle risorse tutto da definire. Per Veneto e Lombardia rischiano di pagare tutte le altre Regioni. Roma non va svuotata»

Andrea Bassi

«Autonomia, sui soldi nessun ok». Così il ministro per il Sud Barbara Lezzi in una intervista a *Il Messaggero*. «Ho parlato con il ministro Tria, sulle risorse è ancora tutto da definire. Per le richieste di Veneto e Lombardia rischiano di pagare tutte le altre Regioni». E ancora, sulla questione della Capitale: «Roma non può essere svuotata, chi chiede l'autonomia se ne deve fare carico».

A pag. 7

Via libera da Tesoro e Giorgetti, altolà da Toninelli



Sulla Tav è scontro frontale nel governo
M5S spaccati, sondaggio segreto per il sì

Diodato Pirone

«Gli esponenti del governo in missione all'estero ieri hanno ribadito che la Tav si farà. Il ministro dell'Economia, a Versailles assieme al suo omologo francese, ha detto di apprezzare

le aperture che emergono dall'esecutivo. Si anche del sottosegretario alla Presidenza del Consiglio Giancarlo Giorgetti da New York. Il ministro alle Infrastrutture Danilo Toninelli non ci sta: «Mai con M5S». A pag. 2

Conti e Pucci a pag. 3

Domani i gazebo

Pd, corsa alle primarie
tra Zingaretti, Martina
e Giachetti: lite su M5S

Primarie Pd, domani si vota per scegliere il segretario. Zingaretti, Martina e Giachetti hanno accettato di confrontarsi con il Messaggero sui temi-chiave.

Bertoloni Meli a pag. 11

In migliaia contro la quinta candidatura dell'anziano presidente



Algeria, la piazza sfida l'eterno Bouteflika

Una fase delle manifestazioni di protesta in Algeria (foto EPA)

Verrazzo a pag. 12

Matrimoni ed eredità sì agli accordi privati: così cambia la legge

► Arrivano le modifiche al codice: via libera ai patti preventivi anche per le unioni civili

Cristiana Mangani

Entreranno in vigore da qui a un anno e saranno una vera rivoluzione per il diritto di famiglia. Durante il Consiglio dei ministri di giovedì scorso, il Governo è stato delegato ad adottare uno o più decreti legislativi per la revisione del Codice civile. A cominciare dai patti prematrimoniali e dall'eredità.

A pag. 16

Il piano industriale
Addio alle reti Rai
otto nuove strutture

Mario Ajello

Dalle poltrone alle barricate per il piano di Fabrizio Salini, ad della Rai.

A pag. 10

Oggi #NoPhoneDay
Disconnessi e felici:
ecco la giornata
senza telefonino

ROMA Disconnessi e felici. Sembra impossibile eppure secondo gli esperti fare a meno degli smartphone potrebbe renderci più sereni. Una possibilità talmente allettante che negli Stati Uniti hanno deciso di istituire proprio per oggi, il 2 marzo, la Giornata nazionale della disconnessione.

Malfetano a pag. 13

ENERGIE E RITMO UN PO' GIÙ?

3 FASI

TECNOLOGIA 3 FASI

1° RILASCIO
VITAMINE B1, B2, B6, B12, BI2, MAGNESIO

2° RILASCIO
CONDONIA OLI, BARI, SELENO, CROMIO, IODIO, FERRO, ZINCO, CALCIO

3° RILASCIO
VITAMINE A, C, D

SUSTENIUM Bioritmo3

Gli integratori alimentari non vanno intesi come sostituti di una dieta varia, equilibrata e di uno stile di vita sano.

AL. MENA MENA

VERGINE, BELLA SORPRESA

LEGGI IL BRANNO

Buongiorno, Vergine! Sabato è il giorno di Saturno, per voi in aspetto formidabile da oltre un anno, ma tra quattro giorni sarà ancora più efficace, nascerà il trigono con Urano in Toro. Aspetto che appartiene a grandi industriali, banchieri... ma quale che sia il vostro lavoro, avrete tutti nuove occasioni di successo. Veneri annuncia oggi stesso una sorpresa, vi consente di riprendere forza innanzitutto, mentre Marte balla l'apassionato sotto la pioggia di marzo. Auguri.

© RIFUGIOLINE INDIVERTATA
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.

1.926.000 lettori (Audipress 2018/III)



L'ALFABETO DELLE EMOZIONI



IN EDICOLA A € 9,90 IN PIÙ

il Resto del Carlino

Fondato nel 1885

SABATO 2 marzo 2019 | € 1,50 | Anno 134 - Numero 52 | Anno 20 - Numero 60 | www.ilrestodelcarlino.it

IMOLA-BOLOGNA



DA OGGI A PALAZZO BELLONI Il mito dei Kennedy Mostra a Bologna

BENEDETTA CUCCI ■ A pagina 35 e in Cronaca di Bologna



IMOLA Un centro estetico con massaggi a luci rosse

Servizio ■ In Cronaca di Imola



IL COMMENTO

di BRUNO VESPA

IL SENATORE FANTASMA

DOMANI il Partito democratico è chiamato a un serio esame di coscienza a un anno esatto dal disastroso risultato elettorale che lo fece precipitare al minimo storico del 18 per cento. Schematizzando molto, si potrebbe dire che Nicola Zingaretti rappresenta la sinistra del partito, Maurizio Martina il centro e Roberto Giachetti la destra. La memoria risale alla triade Amendola-Berlinguer-Ingrao, in cui il centro vinceva sempre. Ma si tratta di giganti sepolti ormai nell'angolo più remoto della memoria. Stavolta la distinzione più marcata fra i tre candidati deriva dalla maggiore o minore distanza da Matteo Renzi. Giachetti ne rivendica con orgoglio l'eredità, Zingaretti se ne tiene il più lontano possibile, Martina tentenna tra il giudizio buono e quello cattivo. L'etichetta di 'sinistra' a Zingaretti viene dalla speranza che ripongono in lui gli 'scappati di casa' D'Alema e Bersani, prontissimi a rientrare in un partito bonificato dal più remoto odore di Renzi. Il presidente del Lazio respinge per ora queste allusioni, come quelle di un possibile flirt con il Movimento 5 Stelle.

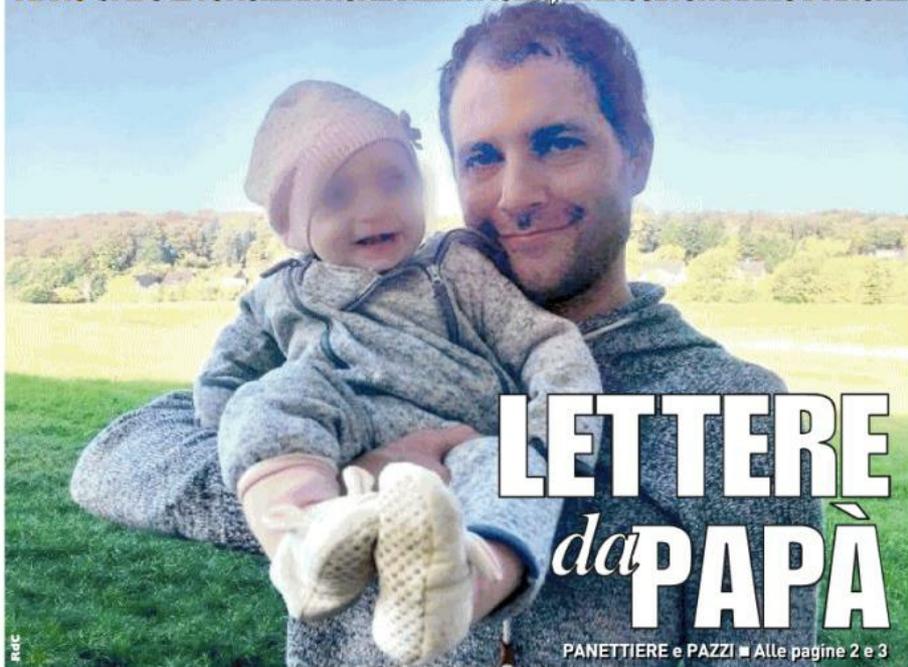
[Segue a pagina 8]

Italia-Francia, l'asse delle imprese

Tav Pace di Versailles: «L'opera va finita». Governo spaccato

FARRUGIA, TROISE e LA MALFA ■ A p. 6 e 7

ADDIO SFIDÒ IL TUMORE IN NOME DELLA FIGLIA, LE LASCIA UN DIARIO D'AMORE



LETTERE da PAPÀ

PANETTIERE e PAZZI ■ Alle pagine 2 e 3

Taglia di un milione su Bin Laden jr

Terrorismo Ricercato dagli Usa: Hamza, 30 anni, leader emergente di Al Qaeda | PIOLI ■ A pagina 13

IL SONDAGGIO



Bilancio di casa Nelle famiglie decide la donna

NOTO e DEGLI ANTONI ■ A p. 4 e 5

REDDITO ANCHE AL CAF

Saldo e stralcio Boom sanatoria: 22mila domande

MARIN ■ A pagina 27

DOMANI LE PRIMARIE

Giachetti: «Resto Ma il Pd muore se tratta con M5S»

COLOMBO ■ A pagina 8

menghi
Loreto (AN)
www.menghishoes.com



TRAFFICI CON CINA



La strage di cavallucci marini

FEMIANI ■ A pagina 10

VENDUTO SU EBAY



Non paga Pignorato il suo cane

PASSERI ■ A pagina 11

ENERGIE E RITMO UN PO' GIÙ?

3 FASI

3 TECNOLOGIA FASI

SUSTENIUM Bioritmo3

1° RILASCIO: VITAMINE B1, B2, B5, B6, B12, MAGNESIO

2° RILASCIO: COENZIMA Q10, RAME, Selenio, CROMIO, IODIO, FERRO, ZINCO, CALCIO

3° RILASCIO: VITAMINE A, C, D

GLI integratori alimentari non vanno intesi come sostituti di una dieta varia, equilibrata e di uno stile di vita sano.





IL SECOLO XIX



SABATO 2 MARZO 2019

QUOTIDIANO FONDATA NEL 1886 - EDIZIONE GENOVA

2,00C con "GENTE" in Liguria, Al e At. In omaggio "ITALIA OGGI" in Liguria. 1,50C in tutte le altre zone - Anno CCCCIII - NUMERO 29, CODICE 20/B. Spedizione abb. post. - gr. 50 - MANZONI & C. S.P.A. per la pubblicità su IL SECOLO XIX e RADIO 10 Tel. 010.5388.200 www.manzonidvertising.it GNN

L'ARCHISTAR NELLA SUA VECCHIA SCUOLA
Piano "rammenda" il Politecnico
«Voglio donare il verde a Milano»

RIGATELLI / PAGINA 38



IL LIBRO DI ORTOLEVA
Dracula e gli altri miti casuali
che ci hanno cambiato la vita

FASCE / PAGINA 37



primo piano	pagina 2
politica	pagina 7
cronache	pagina 8
economia & marittimo	pagina 13
genova	pagina 18
cinema/tv	pagina 34/35
xte	pagina 37
sport	pagina 40

FRENA IL DISGELLO CON PARIGI

Tav, rivolta M5S Conte e Di Maio ora processano Toninelli

Il presidente del Consiglio Conte e il vicepremier Di Maio, leader dei Cinque Stelle, mettono sotto accusa il ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Toninelli (M5S). È il segnale della rivolta esplosa nel Movimento sulla questione della Tav, dopo la bagarre dei giorni scorsi. «Toninelli non ci ha dato il piano alternativo chiesto da mesi», attaccano i due. E il Pd ne approfitta, con una mozione di sfiducia contro il ministro presentata dalla deputata ligure Paita.

Imbarazzo per Tria a Parigi, con la mobilitazione italiana sulle opere che frena il disgelto tra Roma e Parigi. Infatti il ministro dell'Economia prima dice sì all'opera, poi arriva lo stop da Palazzo Chigi.

DE FAZIO, LOMBARDO E MARTINELLI / PAGINE 4 E 5

LO SCANDALO DEL SAN MARTINO: SU 2300 INDAGATI, 850 LAVORANO IN OSPEDALE

Genova, la ministra Grillo contro i furbetti del ticket «Uno scempio da punire»

Oltre 58 mila gli esami fatti gratuitamente a chi non ne aveva diritto Il governatore Toti: «Un malcostume diffuso ma la sanità funziona»

Nomi fantasma, una password per aggirare il sistema informatico ed esami gratis: in un anno e mezzo (tra il 2015 e il 2016) all'ospedale San Martino di Genova sono stati effettuati 58 mila test del sangue sottobanco, senza pagare il ticket. Uno scandalo che fa dire alla ministra Grillo: «Uno scempio da punire».

E. ROSSI / PAGINE 2 E 3

L'INTERVISTA

Guido Filippi

L'assessore Viale: «Liguria danneggiata, presto partiranno le azioni disciplinari»

L'ARTICOLO / PAGINA 2

IL REPORTAGE

Bruno Viani

I dipendenti finiti sotto indagine: «Cortesie ai parenti, solo una leggerezza»

L'ARTICOLO / PAGINA 3

IL FIGLIO DI BIN LADEN



Hamza sulle orme di papà Osama, super taglia Usa da un milione

Hamza bin Laden, il ragazzino esile che chiedeva al padre Osama di portarlo in battaglia, è ora il numero due di Al-Qaeda e si prepara a prenderne le redini. Gli Stati Uniti hanno messo una taglia da un milione di dollari mentre l'Arabia Saudita ha tolto la cittadinanza al trentenne figlio del terrorista.

L'INVIATO STABILE / PAGINA 9

IL COMMENTO

UGO MAGRI

I GIALLOVERDI E UN'ALLEANZA ORMAI SBILANCIATA

L'uomo della ruspa sta spianando i grillini perché lui è smalzato e loro invece sono alle prime armi. Perché la Lega in ascesa ricatta i Cinque Stelle in picchiata. Perché Salvini ha un'alleanza di ricambio.

L'ARTICOLO / PAGINA 4

ROLLI



Così vengono curati i piccoli schiavi dei videogiochi

Hanno dai 10 anni in su e vivono con un solo scopo: i videogiochi. Una dipendenza che colpisce sempre più giovanissimi e viene affrontata in centri specialistici anche con il supporto della pet therapy.

L'INVIATO MENDINI / PAGINA 11

LA SFIDA DELL'ESPLORATORE

Bellini, a remi lungo il Gange sulla rotta della plastica

Alex Bellini si è rimesso in viaggio, la rotta è quella della plastica, che giunge negli Oceani, soffocandoli. «Ogni anno finiscono nei mari 8 milioni di tonnellate e l'80% vi arriva da diecimila». Ecco, la nuova impresa. L'esploratore di 41 anni, nativo di Aprica in Valtellina, ha cominciato ieri da Varanasi in India la navigazione del Gange con una zattera, 1200 chilometri fino a Calcutta. Il primo dei dieci fiumi più inquinati del mondo, che percorrerà nei prossimi tre anni con zattera autoprodotta. E, ancora, l'isola di plastica del Pacifico, che attraverserà a luglio. «Un esploratore deve far vedere, sapere. Se non conosci, non ami e non conservi».

POZZO / PAGINA 10

BUONGIORNO

Il veleno dell'ineguaglianza

MATTIA FELTRI

L'altro giorno, dopo l'approvazione del reddito di cittadinanza, i parlamentari a cinque stelle hanno preso a diffondere una frase attribuita a San Francesco: «Cominciate col fare il necessario, poi ciò che è possibile, all'improvviso vi ritroverete a fare l'impossibile». L'ispirazione francescana del reddito di cittadinanza è stata confermata ieri da Luigi Di Maio e, più o meno una volta l'anno, se ne incarica Beppe Grillo, a proposito dell'azione politica complessiva. Liberi di farlo: l'hanno fatto tutti, da Silvio Berlusconi a Massimo D'Alema, e pure Gianfranco Fini intuì una legittimazione del Santo ai bombardamenti all'Iraq. Uno era francescano da Arcore, l'altro del timone dell'Ikarus, l'altro ancora da Montecarlo, e figuriamoci se non possono esserlo questi, coi loro problemi di bonifico. In fondo ormai

San Francesco è una figurina pop di cui ognuno prende e fraintende il pezzetto che vuole, ignorando quali tremende conseguenze implichi l'essere francescani. Non le ignorava Simone Weil, gigantesca filosofa cresciuta in una famiglia abbiente, fra agi e libri, quando decise di lasciarsi per impiegarsi in fabbrica. Voleva stare fra gli ultimi e imparare a non ingocciarsi, e confessò di essersi ingocchiata solo ad Assisi. Nella Basilica capi, forse compiutamente, che i poveri saranno sempre tali se il denaro «sarà la misura unica, cioè il veleno dell'ineguaglianza». È troppo facile, disse, «attribuire la sofferenza alla mancanza di denaro», nella povertà «San Francesco ha trovato la poesia, la bellezza e la verità». Non vi convince, vero? È comprensibile, tanto quanto è incomprendibile San Francesco.



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

Via XII Ottobre 130 R | 010.09.99.280
p o k e a n d b o w l . i t

DentalOne
Studio Odontoiatrico
LA SALUTE DEL SORRISO

Genova - Via de' Morali 9 - Spazio 17V
Tel. 010.5388200 - www.dentalone.it
Genova San Francesco - Via Abb. Massimo 15/7
Tel. 010.5388207

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

€ 2,50* in Italia — Sabato 2 Marzo 2019 — Anno 155*, Numero 60 — www.ilssole24ore.com

*solo per gli acquirenti abilitati e fino ad esaurimento copie: in vendita abbonata e in galleria con Arte e Letteratura - Fotogramma (Il Sole 24 Ore e L'Espresso) e con Giochi e Hobby (Il Sole 24 Ore e L'Espresso)

Poster italiani (Sped. in A.P. - D.L. 353/2003 con L. 46/2004, art. 1, C.O.B. Milano)



Il Sole 24 ORE

Fondato nel 1865
Quotidiano
Politico Economico Finanziario Normativo

FTSE MIB 20694,53 +0,17% | SPREAD BUND 10Y 256,80 +0,10 | €/S 1,1383 -0,29% | BRENT DTD 63,40 -1,67% | Indici&Numeri → PAGINE 24-27



Agevolazioni Iperammortamenti, per la deduzione basta la perizia entro fine esercizio

Luca Galani — a pagina 28

Oggi Plus24 in banca, «candid camera» per scoprire le offerte

— a 0,5 euro oltre al quotidiano



Tav, governo nel caos Le imprese di Italia e Francia: una priorità

GRANDI OPERE

Conte: nulla di deciso
Tria: il progetto va avanti
Toninelli: resto contrario

Un'analisi bis dimezza i costi del progetto sul versante italiano

Alta tensione nel governo sulla Tav. Ieri il tema ha tenuto banco al Forum economico di Versailles. Il ministro dell'Economia Giovanni Tria, presente al Forum, è convinto che il progetto andrà avanti: «Ci sono posizioni differenti nel governo - dice Tria - ma credo che ci sarà un'evoluzione positiva». «E' non profondamente contrario», re-

plica il ministro Toninelli, contro cui il Pd ha annunciato una mozione di sfiducia. Confindustria e Medef (Industriali francesi) si schierano apertamente per il completamento della Tav, «anello mancante del corridoio Mediterraneo». Intanto, in mattinata, una nota di Palazzo Chigi aveva smentito sia il sì di Conte a una mini-Tav sia che il premier abbia chiesto un supplemento di analisi sull'opera, contributo che invece è stato sollecitato dal ministro Infrastrutture. La nuova retazione, prodotta dal gruppo di lavoro del professor Ponti, tiene conto dei soli costi a carico dell'Italia e di fatto dimezza gli svantaggi. Il risultato dell'analisi resta negativo, ma nello scenario di traffico realistico il dato scende da -7 miliardi di euro a -2,4 miliardi. — *Servizi a pagina 2-3*

VERTICE DI VERSAILLES

INDUSTRIA STRATEGICA Le Maire: si farà l'alleanza tra Stx e Fincantieri

Gianni Trovati — a pag. 3

IL DOCUMENTO Boccia: imprese, giovani e lavoro i pilastri della Ue

Nicoletta Picchio — a pag. 3

Debito record oltre il 132% del Pil Meno investimenti, crescita in calo

DATI ISTAT 2018

L'Istat corregge al ribasso il Pil 2018 (+0,9% rispetto all'1% stimato) a causa del calo dei consumi e degli investimenti. Per la prima volta il debito italiano balza oltre il 132% superando il precedente picco del 2014, mentre il deficit in rapporto al Pil scende invece al 2,1% (2,4% nel 2017). Il ministro Tria: crescita rallentata nel secondo semestre. — *a pagina 5*

33 per cento

Il tasso di disoccupazione degli under 25 in Italia registrato dall'Istat nel mese di gennaio 2019

A gennaio Occupazione, più posti stabili ma aumentano i senza lavoro

Claudio Tucci — a pag. 5

IL MERCATO

L'EUROZONA E I CAPITALI MANGANTI

di Alessandro Penati

Il dibattito sulla politica economica dell'Eurozona si focalizza sugli aspetti macro come disavanzi pubblici, inflazione, pensioni, mercato del lavoro, tutela del risparmio, aiuti di Stato. — *Continua a pagina 16*

FALCHI & COLOMBE

LA RITIRATA DEI FALCHI ALLA BCE

di Donato Masciandaro

Se è vero che i falchi della Bce sono diventati più colombe, le spiegazioni possono essere due: è una scelta tattica, dovuta a interessi personali o nazionali di singoli banchieri. — *Continua a pagina 16*

CIBUS CONNECT

EXPO - SOURCING - CONFERENCE
International Food Exhibition

PARMA. 10|11 APRILE. 2019

WELCOME TO FOODLAND

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

LA BREXIT IN PIAZZA AFFARI



Arte e Finanza. L'opera di Maurizio Cattelan situata di fronte a Palazzo Mezzanotte e Milano

Borsa, le mire di Parigi e Francoforte

Brexit potrà spingere il gruppo London Stock Exchange a sganciare Borsa Italiana e i suoi satelliti? L'indicazione non viene commentata da Londra che però ieri nell'illustrare i risultati 2018 ha sottolineato di essere ben posizionata in caso di uscita del Regno Unito dalla Ue, grazie

alla diversificazione delle sue attività. Però qualche timore riguarda il mercato dei titoli di Stato (Mts) da ieri tornato "italiano" con il trasferimento del mercato dalla capogruppo Ux a Borsa Spa, che da sempre interessa sia Parigi che Francoforte. — *Olivieri — a pag. 21*

PANORAMA

Banca D'Italia Barbagallo: bail in affrettato e ora inapplicabile

L'entrata in vigore nel 2016 del bail in è stata «affrettata». Per Carmelo Barbagallo, capo della Vigilanza Bankitalia, il nodo è la dotazione di passività per la riduzione o conversione in nuovo capitale (il cosiddetto cuscinetto Mrel) nell'ambito della procedura di risoluzione. Senza questo il bail in è quasi «inapplicabile e rischia di minare la fiducia nelle banche». — *a pagina 11*

Assistenza Reddito di cittadinanza, accordo tra Caf e Inps

I Caf forniranno il servizio di raccolta delle domande per il Reddito di cittadinanza da inviare all'Inps gratuitamente. Avranno dall'Inps per ogni pratica che si apre lo euro esclusa l'iva mentre avranno cinque euro (iva compresa) per ogni integrazione alla domanda presentata. — *a pagina 5*

TURISMO INVERNALE Il clima minaccia la montagna: un rischio investire sotto i 1.800 metri

Barbara Ganz e Filomena Greco — a pag. 10

AUTO

Ecobonus al via in sordina Boom di acquisti all'estero

Se si contasse anche l'import parallelo a febbraio il mercato dell'auto non avrebbe perso il 2,3%, ma guadagnato lo 0,6%. È l'effetto eccessiva immatricolazione anticipata per evitare il tributo sull'acquisto. Ecobonus al rialzo, visto che non ha acceso l'interesse per i modelli ecologici che beneficiano del contributo. — *a pagina 8*

Generali, Edizione sale al 4% La holding valuta nuovi acquisti

ASSICURAZIONI

I Benetton non chiedono un posto in coda. Galateri in pole per la presidenza

Edizione si rafforza nel capitale delle Generali. La holding che fa capo alla famiglia Benetton ha aumentato il peso azionario portandosi al 4% circa. E l'obiettivo sarebbe ancora più ambizioso: il cda della holding avrebbe affidato ai vertici il mandato per salire fino al 5%, sebbene in tempi non strettissimi: ad oggi, fanno notare fonti interne al gruppo, non sono in programma altri acquisti oltre il 4%. Una soglia importante, a cui non seguirà la richiesta di ingresso nel board della compagnia con l'insediamento di un rappresentante di Ponzone Veneto al rinnovo del consiglio che avverrà all'assemblea del 7 maggio. Il rafforzamento di Edizione segue quello di altri due soci chiave di Generali, Francesco Gaetano Caltagirone e Leonardo Del Vecchio che già hanno raggiunto rispettivamente il 5% e il 4,87% del gruppo assicurativo. — *Galvani e Mangano — a pag. 13*

125 miliardi

È il flusso (in dollari) di capitali extra atteso in Cina dopo la ponderazione degli indici, che vedranno salire al 3,3% del paniere il peso del Paese asiatico

Mercati Paesi emergenti, cresce il peso della Cina negli indici azionari Msci

Andrea Franceschi — a pagina 11

RETI TLC

Fibra, ipotesi joint tra Tim e Open Fiber

Spunta un'ipotesi nuova per la rete in fibra che, presumibilmente, non sarebbe sgradata nell'azionariato di Open Fiber: Telecom potrebbe conferire Flash Fiber, joint per la fibra con Fastweb, in cambio di circa un terzo della Spa Open Fiber, controllata pariteticamente da Cdp e Enel. In questo modo Telecom non dovrebbe scorporare la propria infrastruttura, ma condividere gli investimenti per la rete di nuova generazione, e non dovrebbe consolidare il debito di Open Fiber che, per sostenere il suo progetto, ha attivato un project financing (capofila UniCredit, Bnp-Paribas e SocGen) da 3,5 miliardi, di cui circa mezzo miliardo finora effettivamente tirato. — *Antonella Olivieri — a pag. 12*

.marketing

SOLUZIONI PER COMUNICARE E COMPETERE



Massaggi, manicure e chef Brand a caccia di esperienze

Non basta più apprezzare un prodotto o un servizio, bisogna viverlo. E l'esperienza del cliente è diventata una leva strategica utilizzata dalle aziende per posizionarsi e fare business. Lo conferma anche la ricerca PwC dal titolo eloquente: esperienza is everything. E l'esperienza ha anche un nome in codice: Cox, chief experience officer, una figura sempre più inserita negli organigrammi delle aziende d'eccezione. — *Giampaolo Colletti — a pag. 22*



IL TEMPO



QUOTIDIANO INDIPENDENTE

Sabato 2 marzo 2019 € 1,20

S. Agnese di Boemia
Anno LXXV - Numero 60

Direzione, 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 €1,20

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



Inserto speciale sulla stracittadina di stasera all'Olimpico per sognare l'Europa

Lazio-Roma, derby vista Champions

■ Un derby per la Champions. Stasera (ore 20 e 30) all'Olimpico si sfidano Roma e Lazio per la più sentita delle partite. Oltre alla supremazia cittadina, stavolta ci sono in ballo tre punti pesantissimi per la corsa Cham-

plions. Di Francesco recupera Manolas e lancia il baby-fenomeno Zaniolo in attacco. Inzaghi recupera diversi fortunati e medita di impiegare Correa dal primo minuto. → da pagina 13 a 20



La Raggi non potrà darsi all'ippica

Chiude dopo 137 anni Capannelle, a casa i 100 dipendenti e finisce nei guai tutto l'indotto
Fu teatro dei grandi Derby di galoppo. Lì l'ultima corsa di Ribot, il cavallo più forte di sempre

IL TEMPO di Oshø



Macron invade la Rai grazie a Fazio

De Leo → a pagina 6

■ Via ai licenziamenti e alla restituzione dell'ippodromo di Capannelle al Comune di Roma. Alla fine, il tira e molla sembra giunto alla sua conclusione. A meno di un intervento del sindaco Raggi, cento dipendenti e un migliaio dell'indotto andranno a casa e l'ippica romana chiuderà qui.

Magliaro → a pagina 3

Audizione dell'ex ad Bagnacani Allarme dell'Ama «Il Campidoglio vuol farci fallire»



→ a pagina 23

Buona TV a tutti Una Toffanin da prime time

di Maurizio Costanzo

→ a pagina 27

RIETI SOTTERRANEA
LA "Venezia d'acqua dolce"

INFO: 347-7279591 - tel/fax 0746-296949
rietidascoprire@vodafone.it
www.rietidascoprire.it

I turisti sciamano come torme di pellerossa. Ma lui non perde la calma
Elogio del Pizzardone Custer di Trevis

di Guido Barlozzetti

Una sera qualsiasi di questa strana stagione romana. Venendo da Via del Corso la visione appare all'improvviso, una bolgia che potrebbe essere infernale, un semicerchio di gradoni, come in un anfiteatro, greco o romano che sia, gremito dagli spettatori (...)

segue → a pagina 23

Sabato 2 Marzo 2019
Nuova serie - Anno 28 - Numero 52 - Spedizione in A.P. art. 1 c.1 L. 46/04, DCB Milano
* Offerta esclusiva con Marketing Oggi (ItaliaOggi) € 1,20 + Marketing Oggi € 0,80

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



SOFTWARE
SOFTWARE CONTABILI E FISCALI

NATI DA UNO STUDIO COMMERCIALE

RAPPORTO DIRETTO SENZA AGENTI

www.gbsoftware.it
06-97626328

L'export Sicilia-Cina è aumentato del 212% nei primi tre trimestri 2018. Xi Jinping atteso a marzo a Palermo
Filippo Merli a pag. 11

INTEGRATO

GESTIONALE PER LO STUDIO

TUTTO INCLUSO da 96 €/mese

www.softwareintegrato.it
06-97626328

è un prodotto SOFTWARE

www.italiaoggi.it

Italia Oggi

QUOTIDIANO ECONOMICO, GIURIDICO E POLITICO

DELEGHE/1

Agroalimentare, ai produttori sconti fiscali per i costi dei nuovi obblighi

Chiarello a pag. 29

Consumatori, maggiori tutele

Rinegoziabili i contratti divenuti troppo onerosi. Disciplinate le pratiche ingannevoli. Patti prematrimoniali in previsione della crisi della coppia

Più tutele ai consumatori nel nuovo codice civile. Le parti di contratti divenuti troppo onerosi per cause eccezionali avranno il diritto di pretendere la rinegoziazione. Il nuovo codice dovrà inoltre contenere le pratiche negoziali ingannevoli, aggressive o scorrette. E consentire ai coniugi e agli uniti civilmente di stipulare accordi per regolare i rapporti personali e patrimoniali. Lo prevede la riforma per la quale il governo chiederà la delega al parlamento.

Ceriano a pag. 28

ORSI & TORI

DI PAOLO PANERAI

A pagina 198 del catalogo della bellissima XII edizione della Triennale di Milano, aperta giovedì sera in anteprima e ora per il pubblico indifferenziato: «Viviamo in tempi di transizione. Mentre avanziamo verso l'imminente era robotica, si è detto molto sull'uncanny valley, la valle perturbante, cioè la sensazione di disagio suscitata dagli oggetti umanoidi. Ma si tratta di una paura istintiva o di una costruzione sociale?». La foto accanto a questo testo ritrae un braccio meccanico, come quello in uso nelle fabbriche automobilistiche, che ha al terminale una pinza che regge un biberon sopra a una culla. La XII edizione della Triennale è dedicata a «Broken Nature», la natura infranta. La natura dominata dai robot è sicuramente una natura infranta. Ma gli autori del testo e di questa parte della mostra (i tedeschi Stephan Bogner, Philipp Schmitt e Jonas Voigt) pensano, umanizzando il braccio allattatore, che la realtà prospettica non sarà composta da scenari robo-apocalittici: i bambini, sostengono, possono abituarsi a leggere con l'aiuto di un'edizione illustrata delle tre leggi della Robotica di Isaac Asimov e cioè: 1) un robot non può recar danno a un essere umano né può permettere che a causa del proprio mancato intervento un essere umano riceva danno; 2) un robot deve obbedire agli ordini impartiti dagli essere umani purché tali ordini non contravvengano alla prima legge; 3) un robot deve proteggere la propria esistenza, purché ciò non contrasti

continua a pag. 2

GAMBERO ROSSO A NY

Vino italiano, sta crescendo l'interesse in Asia

a pag. 15

DELEGHE/2

Disabilità, incentivi ai datori che migliorano condizioni di lavoro

De Lellis a pag. 30

SUMMIT CON KIM JONG UN

Trump si è comportato come un guidatore ubriaco

Cocopardo a pag. 6

MEDIA

Che cosa c'è dietro il riaspetto dell'informazione Mediaset

Pizzotto a pag. 19

LINEE GUIDA INL

Sottopagare i lavoratori è un vizio che costa caro

Cirioli a pag. 33

La sanatoria ha già fatto registrare 22 mila richieste inviate per posta elettronica o presentate allo sportello

Saldo e stralcio anche via smartphone

Saldo e stralcio delle cartelle anche via smartphone. Con il servizio «Fai da te» di Agenzia delle entrate-Riscossione, è ora possibile presentare dal computer, smartphone o tablet, la domanda di adesione. Ad oggi registrate circa 22 mila richieste, inviate tramite Posta elettronica certificata o presentate allo sportello. A dare notizia della digitalizzazione della procedura di riduzione dei debiti fiscali e contributivi per le «persone fisiche in situazione di grave e comprovata difficoltà economica» è stata ieri la stessa Agenzia delle entrate-Riscossione.

Morena a pag. 27



LUNEDÌ IN EDICOLA

Italia Oggi
Mini reddito di cittadinanza
Creda cronchi, poi all'attacco
PNI

DIRITTO & ROVESCIO

Per venerdì prossimo 8 marzo la Confederazione Unitaria di Base (Cub) e l'Unione Sindacale di Base (Usb) hanno proclamato, nel settore dei trasporti pubblici, uno sciopero Generale Nazionale (non si sa perché sciopero sia in minuscolo e Generale e Nazionale col maiuscolo; ma un motivo, che ci sfugge, ci deve pur essere). Lo sciopero eccetera sarà di 24 ore con rivendicazioni riguardanti, dice testualmente il comunicato stampa, che sembra redatto dal Galibbi: «La violenza maschile sulle donne, le discriminazioni di genere, contro la precarietà e la privatizzazione del Welfare, il diritto ai servizi pubblici gratuiti e accessibili, al reddito universale e incondizionato, alla casa, al lavoro, alla parità salariale, all'educazione scolastica, alla libertà di movimento, per le politiche di sostegno alla maternità e paternità condizionate». Dopo averlo letto attentamente ed aver verificato che non sia una burla ci viene sommessamente da rilevare che manca il riferimento al libero amore. Sulle rotte? Perché no?

SU WWW.ITALIAOGGI.IT

Semplificazioni - Il pacchetto con le deleghe al governo

Cassazione - Lesentenze sull'Irap degli avvocati

Fisco - Le sentenze dani della Corte di giustizia

MARKETING

Sambonet lancia negli Usa le posate personalizzate

Sottilaro a pag. 15

I CONTI GEDI

Repubblica, il 15% dei ricavi dal digitale

Capiani a pag. 17

INTEGRATO

SOFTWARE PER COMMERCIALISTI

Contabilità, Fatturazione Elettronica, Bilancio Europeo, Dichiarazioni Fiscali, Console Telematica, Paghe...

Assistenza, aggiornamenti, multiutenza, stampe, telematici, importazioni da altri gestionali: tutto incluso senza pensieri.

da 96 €/mese

è un prodotto SOFTWARE

SCARICA ORA: www.softwareintegrato.it - Info e preventivi: 06 97626328

* Esclusivamente per la Liguria fino a esaurimento scorte in abbonamento esclusivo a «IL SECOLO XIX» a euro 1,50. Con guida «La legge di Bilancio 2019» a € 0,80 in più con guida al nuovo regime Igitaxi a € 0,80 in più. Con guida «La riforma del Bilancio» a € 0,80 in più con guida «Fur 2019» a € 0,80 in più.

1.926.000 lettori (dati Auditpress 2018/III)



L'ALFABETO DELLE EMOZIONI



IN EDICOLA A € 9,90 IN PIÙ

Fondato nel 1859

LA NAZIONE

SABATO 2 MARZO 2019 | € 1,50 (€ 1,30 in abbinamento obbligatorio con il Telegrafo) | Anno 161 - Numero 60 | Anno 20 - Numero 60 | www.lanazione.it



LIVORNO: IL PM AL PROCESSO CON RITO ABBREVIATO

Morti in corsia, l'accusa «Ergastolo all'infermiera»

PAPI ■ A pagina 25



IL COMMENTO

di BRUNO VESPA

IL SENATORE FANTASMA

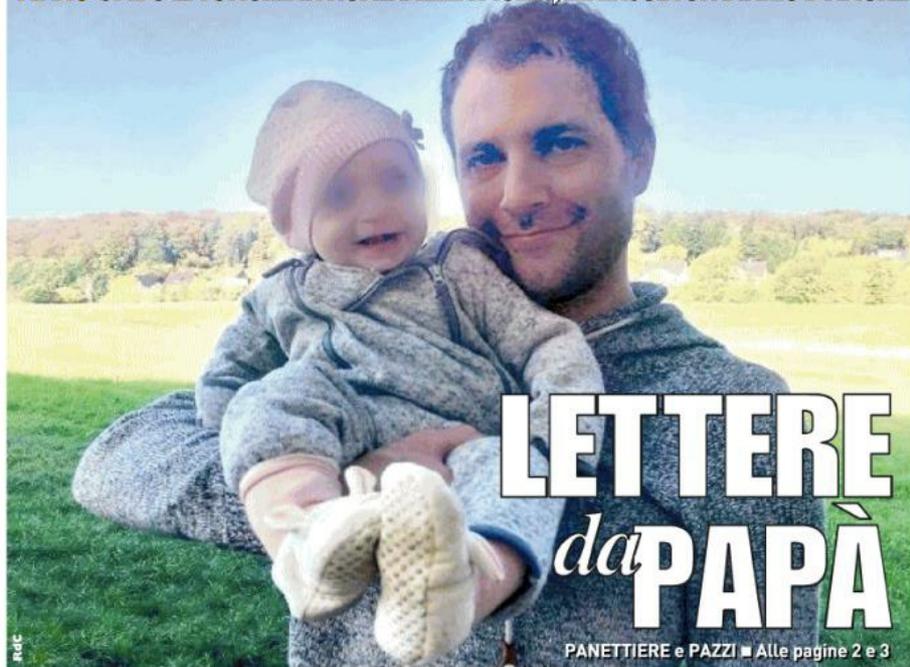
DOMANI il Partito democratico è chiamato a un serio esame di coscienza a un anno esatto dal disastroso risultato elettorale che lo fece precipitare al minimo storico del 18 per cento. Schematizzando molto, si potrebbe dire che Nicola Zingaretti rappresenta la sinistra del partito, Maurizio Martina il centro e Roberto Giachetti la destra. La memoria risale alla triade Amendola-Berlinguer-Ingrao, in cui il centro vinceva sempre. Ma si tratta di giganti sepolti ormai nell'angolo più remoto della memoria. Stavolta la distinzione più marcata fra i tre candidati deriva dalla maggiore o minore distanza da Matteo Renzi. Giachetti ne rivendica con orgoglio l'eredità, Zingaretti se ne tiene il più lontano possibile, Martina tentenna tra il giudizio buono e quello cattivo. L'etichetta di 'sinistra' a Zingaretti viene dalla speranza che ripongono in lui gli 'scappati di casa' D'Alema e Bersani, prontissimi a rientrare in un partito bonificato dal più remoto odore di Renzi. Il presidente del Lazio respinge per ora queste allusioni, come quelle di un possibile flirt con il Movimento 5 Stelle.

[Segue a pagina 8]

Italia-Francia, l'asse delle imprese

Tav Pace di Versailles: «L'opera va finita». Governo spaccato | FARRUGIA, TROISE e LA MALFA ■ A p. 6 e 7

ADDIO SFIDÒ IL TUMORE IN NOME DELLA FIGLIA, LE LASCIA UN DIARIO D'AMORE



LETTERE da PAPÀ

PANETTIERE e PAZZI ■ Alle pagine 2 e 3

Taglia di un milione su Bin Laden jr

Terrorismo Ricercato dagli Usa: Hamza, 30 anni, leader emergente di Al Qaeda | PIOLI ■ A pagina 13

IL SONDAGGIO



Bilancio di casa Nelle famiglie decide la donna

NOTO e DEGLI ANTONI ■ A p. 4 e 5

REDDITO ANCHE AL CAF

Saldo e stralcio Boom sanatoria: 22mila domande

MARIN ■ A pagina 27

DOMANI LE PRIMARIE

Giachetti: «Resto Ma il Pd muore se tratta con M5S»

COLOMBO ■ A pagina 8

menghi

Loreto (AN)
www.menghishoes.com

TRAFFICI CON CINA



La strage di cavallucci marini

FEMIANI ■ A pagina 10

VENDUTO SU EBAY



Non paga Pignorato il suo cane

PASSERI ■ A pagina 11

ENERGIE E RITMO UN PO' GIÙ?

3 FASI TECNOLOGIA

1° RILASCIO: VITAMINE B1, B2, B5, B6, B12, MAGNESIO

2° RILASCIO: COENZIMA Q10, RAME, Selenio, CROMIO, IODIO, FERRO, ZINCO, CALCIO

3° RILASCIO: VITAMINE A, C, D

GLI integratori alimentari non vanno intesi come sostituti di una dieta varia, equilibrata e di uno stile di vita sano.



la Repubblica

Fondatore Eugenio Scalfari



SABATO
02
03
19
ANNO 44
N° 52

ROBINSON

L'inserto della domenica

Dall'arte ai media, da Bolle a Calatrava ecco gli eroi della nuova banalità. Chi sono e perché ci conquistano

L'Espresso

Domani in edicola

I soldi della Russia per il Carroccio il racconto della grande trattativa e quello sconto sospetto sul gasolio

In Italia €2,00 con D



Roma



Min 8°C

Max 16°C

Milano



Min 4°C

Max 16°C

Tav, il caos 5S pesa sul governo La Francia: il tempo è scaduto

Il ministro Le Maire: "L'Italia decida". Grillo: progetto morto

L'analisi

PD, LA VERA POSTA IN GIOCO DELLE PRIMARIE

Massimo Giannini

Un milione. E poi? Come tre Signor Bonaventura, i candidati in corsa per la segreteria del Pd inseguono il numero magico che tutto spiega, inverte, risolve. Se domani nell'urna delle primarie la faticosa soglia sarà raggiunta, e ai seggi riaffluiranno copiosi gli elettori dispersi della "sinistra nonostante" (come l'ha chiamata Ezio Mauro), allora vorrà dire che non tutto è perduto. E che forse c'è ancora una speranza, di fronte alla Resistibile Armata Gialloverde ormai stabilmente accampata nell'accampamento della destra dura e impura di Capitan Salvini. È così, e non si può negare: ove mai fosse, un milione di votanti in fila ai gazebo tornerebbe a somigliare vagamente a un popolo, soprattutto se confrontati allo sparuto drappello dei 53mila pentastellati che una settimana fa hanno celebrato il rito farlocchio della "democrazia dei clic" sul Sacro Blog della Casaleggio & Associati. Oggi la posta in palio è alta sul serio, e va oltre la scelta tra Zingaretti, Martina e Giachetti. L'appello dei Padri Nobili di ieri, Prodi e Veltroni, lo conferma.

continua a pagina 25

L'ultima mediazione

Salvare la Torino-Lione per salvare il governo. Ci prova il premier Conte. Il ministro francese Le Maire: «Finora siamo stati pazienti, adesso l'Italia si decida».

Primarie, la soglia del 50%

Domani si vota. Arrivare al 50% delle preferenze per essere eletto direttamente alla segreteria del Pd è la preoccupazione di Nicola Zingaretti, dato per favorito.

CIRIACO, GINORI, GIOVARA GRISERI, PUCCIARELLI RICCI e VECCHIO, pagine 2, 3, 6 e 7

Intervista a



Giuseppe Sala

"Il giorno di People a Milano per i diritti. Insieme senza comizi"

“

Forse parlare di migranti non porta voti: ma la prudenza non è un modo di fare politica

”

PIERO COLAPRICO, pagina 9

Altan

SE NON VABENE ALLE PRIMARIE CI RIFAREMO ALLE SECONDARIE.



La Rai

Fazio invita Macron, la destra attacca. Foa e la Lega riscrivono il piano Salini

GIOVANNA VITALE, pagina 10

SE LE IMPRESE DIVENTANO UN PARTITO

Roberto Rho

Questa mattina al Pirellone di Milano nasce ufficialmente il Comitato SìTav della Lombardia. Tra i primi ad aderire all'invito del suo promotore, l'assessore all'Urbanistica di Milano Pierfrancesco Maran, due imprenditori: Regina De Albertis, presidente dei giovani dell'Ance, e Gianmarco Gabrieli, fondatore di Green Cloud ed ex leader dei giovani imprenditori bergamaschi. A Vicenza, un paio di settimane orsono, la Confindustria locale è stata organizzatrice e padrona di casa, a palazzo Bonin Longare, di una partecipatissima iniziativa pro-Tav aperta a tutte le categorie produttive e alle forze politiche.

pagina 4

IL PARLAMENTO ESPROPRIATO DAL GOVERNO

Sergio Rizzo

Tomba maleodorante della seconda Repubblica. A questo, secondo Beppe Grillo, era ridotto già sei anni fa il Parlamento. Espropriato del potere legislativo dai governi di turno «potrebbe chiudere domani, nessuno se ne accorgerebbe»: così scrisse il comico in un suo post del 2013. Inutile, insistevano i suoi, il Parlamento è sempre più inutile. «Diremo a Napolitano che se il Parlamento ha perso le sue funzioni, perché dovremmo mantenerlo?», affondava il senatore Nicola Morra.

pagina 24

Intervista a



Antonio Scurati "Vado allo Strega perché lo considero un dovere civile"

"Mi auguro che il libro su Mussolini risvegli la memoria antifascista di un Paese smarrito"

RAFFAELLA DE SANTIS, pagina 27

SABINO CASSESE

LA SVOLTA

DIALOGHI SULLA POLITICA CHE CAMBIA

«Una lucida e piana lezione di cultura democratica»

IL SOLE 24 ORE

il Mulino

La storia Da Riad fondi milionari

Nasce la Scala d'Arabia un'accademia per i principi

Francesca Caferri

Milano, il Teatro alla Scala durante una prima

pagina 13

RFood Oggi Il tempo delle pere

con CD Patrocchini €19,90

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



Piano "Il mio campus a Milano
un luogo di speranza e di pace"

FRANCESCO RIGATELLI — PP. 28-29

Manara "Fumetti e seduzione,
tutto inizia da uno sguardo"

INTERVISTA DI GIANMARIA TAMMARO — P. 27



Lucio Dalla Il capolavoro del '79
cantato da Ron, Curreri e Carboni

FRANCO GIUBILEI — P. 24



LA STAMPA



SABATO 2 MARZO 2019

QUOTIDIANO FONDATA NEL 1867

1,50 € ANNO 153 N. 60 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

GN

GRILLO CONTESTATO A TORINO PRIMA DELLO SPETTACOLO: SEI SOLO UN TRADITORE

Rivolta 5 Stelle sulla Tav Conte e Di Maio mettono sotto accusa Toninelli

"Il ministro dei Trasporti non ci ha dato il piano alternativo chiesto da mesi"
Imbarazzo per Tria a Parigi: dice sì all'opera, poi da Roma arriva lo stop

SQUILIBRI GIALLOVERDI

**IL MOVIMENTO
LITIGA
SALVINI GODE**

UGO MAGRI — P. 23

Rivolta Cinque Stelle sulla Tav. Conte e Di Maio mettono sotto accusa Toninelli: «Il ministro dei Trasporti non ci ha dato il piano alternativo chiesto da mesi». Imbarazzo per Tria a Parigi: dice sì all'opera e poi da Roma arriva lo stop.

LOMBARDO, MARTINELLI, MATTIOLI, ROSSI,
SORGI E TROPPIANO — PP. 2-5

PARLA IL NEGOZIATORE EUROPEO

**Barnier: Brexit servirà
da lezione, ora risposte
alla rabbia sociale**

INTERVISTA DI MARCO BRESOLIN
— P. 9

Il figlio di Bin Laden, jihadista globale braccato dall'America



Gli Stati Uniti hanno messo una taglia su Hamza, il figlio di Osama al vertice di Al Qaeda GIORDANO STABILE — P. 10

STAMPA PLUS ST+

INNOVAZIONE

CLAUDIA BIANCOTTI

**Dall'Europa alla Cina
Una Costituzione
per le blockchain**

P. 23



REPORTAGE

FEDERICO TADDA

**Alex Bellini: sul Gange
con la mia zattera
a caccia di plastica**

P. 14



LE STORIE

IVANA CROCISSO, DEVIS ROSSO

**Moretta, il derby
dei baby capitani
amici da sempre**

P. 34

ALBACHIARA RE

**In mostra a Torino
tovaglie e vestiti
delle ragazze del '23**

P. 34

L'ALPINISTA DISPERSO

**Versante Diamir
la parete
mangia uomini**

SIMONE MORO

Il versante Diamir del Nanga Parbat è una grande mamma con le braccia aperte. Ma i "bimbi" devono stare attenti a cercare abbracci ed evitare i ceffoni. Conosco molto bene la parete Diamir, ho vissuto lì sotto per nove mesi, sempre in inverno. È in mezzo c'è lo Sperone Mummery slanciato, maestoso. Li tentò quel visionario di Mummery che poi scomparve cercando un'altra via di salita e lì c'è passato in discesa e in preda alla disperazione Reinhold Messner tentando di salvare se stesso e il fratello che purtroppo, quasi in fondo alla parete, venne travolto da una valanga.

CONTINUA A PAGINA 15
ENRICO MARTINET — P. 15

IL TESTAMENTO DI ANDREA

**Su Instagram
l'addio alla figlia
prima di morire**

PIERANGELO SAPEGNO

L'ha sentito che stava per morire: «È questione di tempo... Ci vediamo dalla mia stella». L'ultimo saluto su Instagram. Ci dev'essere una stella per quelli come lui, ci sarà una luce che resta a guardarci. Andrea Biz-zotto, 33 anni appena, ha smesso di vivere alle 4 del mattino, fucilato da un cancro, quando sua moglie, Maria Brandt, ha postato la sua foto con una canzone di Van Morrison: «Sii tu la mia visione, o Signore del mio cuore».

Prima di morire, divorato da un sarcoma aggressivo, ha documentato tutto su Instagram: un giorno, queste foto serviranno alla figlia, che ha 18 mesi, per capire chi era davvero lui, il papà che non ha fatto in tempo a conoscerlo.

CONTINUA A PAGINA 12

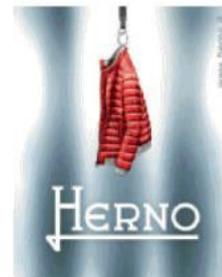
BUONGIORNO

Il veleno dell'ineguaglianza

MATTIA FELTRI

L'altro giorno, dopo l'approvazione del reddito di cittadinanza, i parlamentari a cinque stelle hanno preso a diffondere una frase attribuita a San Francesco: «Cominciate col fare il necessario, poi ciò che è possibile, all'improvviso vi ritroverete a fare l'impossibile». L'ispirazione francescana del reddito di cittadinanza è stata confermata ieri da Luigi Di Maio e, più o meno una volta l'anno, se ne incarica Beppe Grillo, a proposito dell'azione politica complessiva. Liberi di farlo: l'hanno fatto tutti, da Silvio Berlusconi a Massimo D'Alema, e pure Gianfranco Fini intuì una legittimazione del Santo ai bombardamenti all'Iraq. Uno era francescano da Arcore, l'altro dal timone dell'Ikarus, l'altro ancora da Montecarlo, e figuriamoci se non possono esserlo questi, coi loro problemi di bonifico. In fondo ormai San

Francesco è una figurina pop di cui ognuno prende e frantende il pezzetto che vuole, ignorando quali tremende conseguenze implichi l'essere francescani. Non le ignora Simone Weil, gigantesca filosofa cresciuta in una famiglia abbiente, fra agi e libri, quando decise di lasciarsi per impiegarsi in fabbrica. Voleva stare fra gli ultimi e imparare a non ingocciarsi, e confessò di essersi ingocciata solo ad Assisi. Nella Basilica capi, forse compiutamente, che i poveri saranno sempre tali se il denaro «sarà la misura unica, cioè il veleno dell'ineguaglianza». È troppo facile, disse, «attribuire la sofferenza alla mancanza di denaro», nella povertà «San Francesco ha trovato la poesia, la bellezza e la verità». Non vi convince, vero? È comprensibile, tanto quanto è incomprendibile San Francesco. —



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

**MERCATI RIEMERGONO
GLI EMERGENTI**

**LABIRINTI FERROVIARI
I VERI CONTI DELLA TAV**

MILANO FINANZA

www.milanoфинanza.it

MF il quotidiano dei mercati finanziari

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

€ 4,20 Sabato 2 Marzo 2019 Anno XXXI - Numero 044 *Classeditori* Spedite in A.P. art. 1 c.l. n. 4061, DCB Milano

PROLIFERANO CONTI E CARTE PER MILLENNIAL **PARLA TAMAGNINI (FSI)**

La banca dei vostri figli Cosa farò con 1,4 mld

POLIZZE *Nel 2018 è stato l'investimento numero uno, con ben 55 miliardi di premi. Ecco chi ha superato il 3%, chi arranca e chi è troppo caro*

Una Vita in vacanza

Le gestioni che hanno protetto di più

ORSI & TORI
DI PAOLO PANERAI

A pagina 198 del catalogo della bellissima XII edizione della Triennale di Milano, aperta giovedì sera in anteprima e ora per il pubblico indifferenziato: «Viviamo in tempi di transizione. Mentre avanziamo verso l'imminente era robotica, si è detto molto sull'uncanny valley, la valle perturbante, cioè la sensazione di disagio suscitata dagli oggetti umanoidi. Ma si tratta di una

paura istintiva o di una costruzione sociale?...». A foto accanto a questo testo ritrae un braccio meccanico, come quello in uso nelle fabbriche automobilistiche, che ha al terminale una pinza che regge un biberon sopra a una culla.

La XII edizione della Triennale è dedicata a «Broken Nature», la natura infranta. La natura dominata dai robot è sicuramente una natura infranta. Ma gli autori del testo e di questa parte della mostra (i tedeschi **Stephan Bogner, Philipp Schmitt e Jonas Voigt**) pensano, umanizzando il braccio allattatore, che la realtà prospettica non sarà composta da scenari robo-apocalittici: i bambini, sostengono,



PATUELLI (ABI)
Bail-in, una legge da rifare

SUPERVISOR
Chi sono i 5 sceriffi della Bce in Italia

TELECOMUNICAZIONI
Perché sono tutti a caccia delle torri

IL PRESENTE DOCUMENTO CONTIENE UN MESSAGGIO PUBBLICITARIO CON FINALITÀ PROMOZIONALE E NON COSTITUISCE UN'OFFERTA O UNA SOLLECITAZIONE ALL'INVESTIMENTO NELLE OBBLIGAZIONI GOLDMAN SACHS 4,50% INVERSE FLOATER IN DOLLARI STATUNITENSIS (LE "OBBLIGAZIONI")

SECURITIES DIVISION
Securitized Products

NUOVE OBBLIGAZIONI GOLDMAN SACHS

4,50% INVERSE FLOATER IN DOLLARI STATUNITENSIS

CODICE ISIN	XS1949610908
DATA DI EMISSIONE	22 FEBBRAIO 2019
DATA DI SCADENZA	22 FEBBRAIO 2024
VALORE NOMINALE	USD 2.000
CEDOLA FISSA*	4,50%
I primi due anni	
CEDOLA VARIABILE*	minimo 1,00%
DIFFERENZA TRA 4,50% E USD LIBOR 3 MESI del terzo anno a scadenza	
	massimo 4,50%

* Cedola annua nella valuta di denominazione da intendersi al lordo degli oneri fiscali applicabili.

Le nuove **Obbligazioni Goldman Sachs 4,50% Inverse Floater in Dollari Statunitensi** emesse da Goldman Sachs Finance Corp International Ltd., Jersey e garantite da The Goldman Sachs Group, Inc., Delaware, USA (Rating Garante Moody's: A3 / S&P: BBB+ / Fitch: A), con durata 5 anni, offrono agli Investitori flussi cedolari annuali fissi pari a 4,50% per i primi due anni e flussi cedolari annuali variabili dal terzo anno fino a scadenza pari alla differenza tra 4,50% e il tasso USD Libor a 3 mesi, con valore minimo pari all'1,00% e valore massimo pari a 4,50%. A scadenza è previsto il rimborso integrale del valore nominale nella valuta di denominazione.

È possibile acquistare le Obbligazioni sul Mercato Telematico delle Obbligazioni di Borsa Italiana S.p.A. (MOT, segmento EuroMOT) attraverso la propria banca di fiducia, online banking e piattaforma di trading online.

Il pagamento delle cedole ed il rimborso del capitale avvengono nella valuta di denominazione (Dollari Statunitensi). Pertanto, il rendimento complessivo delle Obbligazioni espresso in Euro è esposto al rischio derivante dalle variazioni del rapporto di cambio tra la valuta di denominazione dei titoli e l'Euro. Ciò vuol dire che, nel caso di deprezzamento della valuta di denominazione rispetto all'Euro, l'investimento potrebbe generare una perdita in Euro.

Avvertenze:

Prima di procedere all'investimento si invitano i soggetti interessati a leggere attentamente la documentazione per la quotazione - il progetto di base datato 20 febbraio 2019 ed i relativi supplementi (il "Progetto di Base") approvato, ai sensi della Direttiva 2002/71/CE (la "Direttiva Prospetti"), della Luxembourg Commission de Surveillance de Banque Financière (la "CSSF"), che ha effettuato le procedure di notifica di cui all'art. 98 del D.Lgs. 58/1998, ed in particolare i fattori di rischio ai contenuti di Final Terms relativi alla quotazione delle Obbligazioni datati 22 febbraio 2019 - reperibile sul sito web www.goldman-sachs.it, nonché il Documento contenente le informazioni chiave (KID) relative alle Obbligazioni disponibile sul sito web www.goldman-sachs.it.

L'Emitente si riserva il diritto di diminuire in ogni momento l'ammontare ammasso cancellando il relativo ammontare di Obbligazioni che non risultassero ancora acquistate dagli investitori. Avvio di tale cancellazione delle Obbligazioni verrà dato sul sito di Borsa Italiana S.p.A. Gli investitori sono esposti al rischio di credito dell'Emitente e del Garante. Nel caso in cui l'Emitente e il Garante non siano in grado di adempiere agli obblighi connessi alle Obbligazioni, gli investitori potrebbero perdere in parte o del tutto il capitale investito.

Le cedole annuali fisse sono pari a 4,50% lordo (3,33% netto). Tali cedole non sono legate all'andamento del tasso USD Libor. Pertanto qualora tale tasso di riferimento dovesse essere superiore all'ammontare delle cedole fisse, gli investitori non ne beneficerebbero.

Le cedole annuali variabili sono legate alla differenza tra 4,50% e il tasso di riferimento (USD Libor 3 mesi), con valore minimo 1,00% e valore massimo 4,50%. In uno scenario in cui il tasso di riferimento assuma un valore superiore al 4,50%, la cedola annuale variabile lorda risulterà pari al suo valore minimo (ovvero 1,00% lordo, 0,75% netto). Viceversa, in uno scenario in cui il tasso di riferimento assuma un valore inferiore allo 0,00%, la cedola annuale variabile lorda risulterà pari al suo valore massimo (ovvero 4,50% lordo, 3,33% netto), pertanto gli investitori non ne beneficerebbero.

Il rendimento delle Obbligazioni dipenderà anche dal prezzo di acquisto e dal prezzo di vendita (la differenza prima della scadenza) delle stesse sul mercato. Tali prezzi dipendono da vari fattori, tra i quali i tassi di interesse sul mercato, il merito creditizio dell'Emitente e del Garante e il livello di liquidità, potrebbero pertanto differire anche sensibilmente rispettivamente dal prezzo di emissione e dall'ammontare di rimborso. Non vi è alcuna garanzia che si sviluppi un mercato secondario liquido.

PER MAGGIORI INFORMAZIONI SULLE OBBLIGAZIONI, I RELATIVI RISCHI E PER SCARICARE IL DOCUMENTO CONTENENTE LE INFORMAZIONI CHIAVE (KID): www.goldman-sachs.it

* L'imposta sostitutiva italiana applicabile alle Obbligazioni è vigente al momento dell'emissione, è pari al 26%. L'ammontare di tale imposta potrebbe variare nel tempo.
Richiedere. Le Obbligazioni non sono destinate alla vendita negli Stati Uniti e a U.S. persona e la presente comunicazione non può essere distribuita negli Stati Uniti o a U.S. persona. Prima di investire, i potenziali investitori dovranno considerare l'adeguatezza al proprio profilo di investimento e, in caso necessario, consultare i propri consulenti fiscali, legali e finanziari nonché leggere attentamente i documenti per la quotazione.
Senza il nostro preventivo consenso scritto, nessuno parte di questo materiale può essere (i) copiato, fotocopiato e duplicato in qualsiasi forma e con qualsiasi mezzo o (ii) ridistribuito.

© Goldman Sachs, 2019. Tutti i diritti sono riservati.

Citta della Spezia

Primo Piano

Un pontremolese al vertice dei porti italiani

Daniele Rossi, presidente dell' Autorità di Sistema Portuale di Ravenna, eletto capo di Assoport, l' associazione che riunisce le Authority italiane. Il deputato Ferri: "Rappresenterà al meglio le istanze di La Spezia e Marina di Carrara".

Lunigiana - Il pontremolese Daniele Rossi, avvocato e presidente dell' Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centro Settentrionale competente per il porto di Ravenna, è stato eletto ieri per acclamazione nell' assemblea straordinaria di **Assoport** (l' associazione che riunisce le autorità portuali italiane) che il presidente uscente Zeno D' Agostino aveva convocato proprio per comunicare la sua decisione di lasciare la presidenza. "Lascio la presidenza per dedicarmi ancora di più a portare le istanze italiane nelle sedi dell' Unione Europea" ha commentato D' Agostino a margine dell' Assemblea straordinaria. Dal canto suo, il neopresidente Rossi ha dichiarato: "Per me è un onore presiedere **Assoport**. Anzitutto desidero ringraziare Zeno D' Agostino insieme a tutta la struttura dell' Associazione per il lavoro svolto. Sono cosciente che il compito da portare avanti nei prossimi mesi sia complesso, e sono certo che insieme ai miei colleghi potremmo dare un contributo importante in questa fase delicata per la portualità nazionale. Vogliamo fortemente lavorare insieme al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e la relativa Direzione Generale su tutti i temi aperti, come la tassazione dei porti e la semplificazione delle procedure, soprattutto per quanto riguarda i piani regolatori e i dragaggi. Ci attende anche un lavoro intenso per il rinnovo del contratto dei lavoratori portuali, e alcuni aspetti legati ai servizi tecnico-nautici che ci sono assegnati per legge. Il ruolo di **Assoport** va ulteriormente affermato anche in sede di Conferenza Nazionale di Coordinamento come previsto dalla riforma portuale. L' Associazione dovrà esprimere le istanze di tutta la portualità italiana, e sarà questo l' impegno forte dei prossimi mesi" ha concluso Rossi. Grande soddisfazione per la nomina di Rossi, è stata espressa dal deputato del Pd, anch' egli pontremolese, Cosimo Ferri: "Desidero esprimere le mie più vive e sincere congratulazioni per questo importante traguardo che ne premia l' impegno e la competenza dimostrati alla guida dell' Autorità Portuale di Ravenna. Una nomina di prestigio al vertice di un' associazione che svolge un ruolo fondamentale nella vita economica italiana. Sono convinto che Rossi andrà a svolgere questo nuovo incarico con grande professionalità, onestà ed entusiasmo rappresentando al meglio anche le istanze dei porti di Marina di Carrara e della Spezia, dei loro dipendenti e dei lavoratori portuali di cui sarà un autorevole interlocutore. In questo modo, diventando un punto di riferimento anche per il territorio, si potrà porre in essere un' organica e razionale politica portuale nel quadro dell' economia nazionale ed internazionale. Un grande e sincero in bocca al lupo". M.B. Venerdì 1 marzo 2019 alle 09:39:06.



Assoporti, Rossi su Livorno: Piena solidarietà ai colleghi dell' Authority

01 Mar, 2019 ROMA - Il neo presidente di **Assoporti**, Daniele Rossi, interviene in merito alla vicenda del porto di Livorno e all' indagine in corso da parte della magistratura sulle autorizzazioni all' utilizzo degli accosti e dei piazzali della radice della Darsena Toscana. "Nell' apprendere la notizia" - scrive il presidente di **Assoporti** in una nota- "dell' applicazione della misura cautelare della sospensione provvisoria dall' esercizio dell' ufficio (non della interdizione dai pubblici uffici come erroneamente riportato dalla stampa) disposta dal GIP a carico del Presidente del porto di Livorno, Stefano Corsini, e del Segretario Generale, Massimo Provinciali, nell' ambito dell' inchiesta sulle autorizzazioni all' utilizzo degli accosti e dei piazzali della radice della Darsena Toscana, **Assoporti** manifesta la piena solidarietà e vicinanza ad entrambi i colleghi, con la certezza che nel prosieguo delle indagini e dell' eventuale giudizio di merito potranno chiarire la loro posizione e la legittimità del loro operato. In un contesto in cui le aree portuali disponibili per i traffici sono oggetto di pressante richiesta, non stupisce che anche pochi metri quadrati siano oggetto di aggressiva contesa fra gli operatori che spesso trova il suo epilogo nelle sedi giudiziarie e la difficile mediazione cui sono chiamate le Autorità Portuali deve fare i conti con le difficoltà applicative ed interpretative di una disciplina legislativa di settore particolarmente complessa. A fronte di questo, ci sono progetti importanti per tutta la regione Toscana: l' investimento di centinaia di milioni per la realizzazione della Darsena Europa, la rimessa in funzione dei bacini di carenaggio, il Porto turistico, l' accesso alle grandi navi, l' implementazione del nuovo Piano Regolatore Portuale, l' avvento di Jindal che ha rilevato l' acciaieria di Piombino, tutti progetti da ascrivere alla professionalità ed alla determinazione che ha caratterizzato l' azione del presidente Corsini, del Segretario Generale Provinciali e di tutta la AdSP di Livorno e Piombino. **Assoporti** ritiene che il faro dell' azione della AdSP di Livorno e Piombino non possa che essere stato sempre la legittimità dell' azione amministrativa, l' interesse pubblico, l' economia del territorio, la salvaguardia del libero accesso alle infrastrutture portuali, la tutela dell' occupazione e della sicurezza, la promozione dei traffici. Rileviamo altresì la profonda preoccupazione per la continuità della gestione delle attività in corso in uno dei più importanti porti italiani che necessitano di un presidio amministrativo operante nel pieno delle sue funzioni. Per questi motivi, pur esprimendo la piena fiducia nell' attività della magistratura, auspichiamo che le misure cautelari possano essere riconsiderate e la governance di un complesso sistema portuale possa essere tutelata adeguatamente."



Porto > Assoporti, Rossi su Livorno: Piena solidarietà ai colleghi dell' Authority

Assoporti, Rossi su Livorno: Piena solidarietà ai colleghi dell' Authority
01 Mar, 2019

ROMA - Il neo presidente di Assoporti, Daniele Rossi, interviene in merito alla vicenda del porto di Livorno e all' indagine in corso da parte della magistratura sulle autorizzazioni all' utilizzo degli accosti e dei piazzali della radice della Darsena Toscana. "Nell' apprendere la notizia" - scrive il presidente di Assoporti in una nota- "dell' applicazione della misura cautelare della sospensione provvisoria dall' esercizio dell' ufficio (non della interdizione dai pubblici uffici come erroneamente riportato dalla stampa) disposta dal GIP a carico del Presidente del porto di Livorno, Stefano Corsini, e del Segretario Generale, Massimo Provinciali, nell' ambito dell' inchiesta sulle autorizzazioni all' utilizzo degli accosti e dei piazzali della radice della Darsena Toscana, Assoporti manifesta la piena solidarietà e vicinanza ad entrambi i colleghi, con la certezza che nel prosieguo delle indagini e dell' eventuale giudizio di merito potranno chiarire la loro posizione e la legittimità del loro operato.

In un contesto in cui le aree portuali disponibili per i traffici sono oggetto di pressante richiesta, non stupisce che anche pochi metri quadrati siano oggetto di aggressiva contesa fra gli operatori che spesso trova il suo epilogo nelle sedi giudiziarie e la difficile mediazione cui sono chiamate le Autorità Portuali deve fare i conti con le difficoltà applicative ed interpretative di una disciplina legislativa di settore particolarmente complessa.

A fronte di questo, ci sono progetti importanti per tutta la regione Toscana: l' investimento di centinaia di milioni per la realizzazione della Darsena Europa, la rimessa in funzione dei

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

CTN
CORPORATION TRANSPORT & NAVIGATION
www.ctn.it

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

Dichiarazione del Presidente Assoporti sul caso Livorno

maurizio de cesare

1 marzo 2019 - Il Presidente di Assoporti Daniele Rossi ha rilasciato la seguente dichiarazione relativamente alle misure adottate nei confronti dei vertici dell'AdSP del Mar Tirreno Settentrionale. Nell'apprendere la notizia dell'applicazione della misura cautelare della sospensione provvisoria dall'esercizio dell'ufficio (non della interdizione dai pubblici uffici come erroneamente riportato dalla stampa) disposta dal GIP a carico del Presidente del porto di Livorno, Stefano Corsini, e del Segretario Generale, Massimo Provinciali, nell'ambito dell'inchiesta sulle autorizzazioni all'utilizzo degli accosti e dei piazzali della radice della Darsena Toscana, Assoporti manifesta la piena solidarietà e vicinanza ad entrambi i colleghi, con la certezza che nel prosieguo delle indagini e dell'eventuale giudizio di merito potranno chiarire la loro posizione e la legittimità del loro operato. In un contesto in cui le aree portuali disponibili per i traffici sono oggetto di pressante richiesta, non stupisce che anche pochi metri quadrati siano oggetto di aggressiva contesa fra gli operatori che spesso trova il suo epilogo nelle sedi giudiziarie e la difficile mediazione cui sono chiamate le Autorità Portuali deve fare i conti con le difficoltà applicative ed interpretative di una disciplina legislativa di settore particolarmente complessa. A fronte di questo, ci sono progetti importanti per tutta la regione Toscana: l'investimento di centinaia di milioni per la realizzazione della Darsena Europa, la rimessa in funzione dei bacini di carenaggio, il Porto turistico, l'accesso alle grandi navi, l'implementazione del nuovo Piano Regolatore Portuale, l'avvento di Jindal che ha rilevato l'acciaieria di Piombino, tutti progetti da ascrivere alla professionalità ed alla determinazione che ha caratterizzato l'azione del presidente Corsini, del Segretario Generale Provinciali e di tutta la AdSP di Livorno e Piombino. Assoporti ritiene che il faro dell'azione della AdSP di Livorno e Piombino non possa che essere stato sempre la legittimità dell'azione amministrativa, l'interesse pubblico, l'economia del territorio, la salvaguardia del libero accesso alle infrastrutture portuali, la tutela dell'occupazione e della sicurezza, la promozione dei traffici. Rileviamo altresì la profonda preoccupazione per la continuità della gestione delle attività in corso in uno dei più importanti porti italiani che necessitano di un presidio amministrativo operante nel pieno delle sue funzioni. Per questi motivi, pur esprimendo la piena fiducia nell'attività della magistratura, auspichiamo che le misure cautelari possano essere riconsiderate e la governance di un complesso sistema portuale possa essere tutelata adeguatamente.

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 condivisi con Google, in relazione alle metriche sulle prestazioni e sulla sicurezza, per garantire la qualità del servizio, generare statistiche di utilizzo e rilevare e contrastare eventuali abusi.

ULTERIORI INFORMAZIONI OK

ABOUT US - EVENTI - CONTRATTI - LAVORA CON NOI - LISTINO

Dichiarazione del Presidente Assoporti sul caso Livorno

A. MARINO DI VIGNA - 02 5020 9632

1 marzo 2019 - Il Presidente di Assoporti Daniele Rossi ha rilasciato la seguente dichiarazione relativamente alle misure adottate nei confronti dei vertici dell'AdSP del Mar Tirreno Settentrionale.

“Nell'apprendere la notizia dell'applicazione della misura cautelare della sospensione provvisoria dall'esercizio dell'ufficio (non della interdizione dai pubblici uffici come erroneamente riportato dalla stampa) disposta dal GIP a carico del Presidente del porto di Livorno, Stefano Corsini, e del Segretario Generale, Massimo Provinciali, nell'ambito dell'inchiesta sulle autorizzazioni all'utilizzo degli accosti e dei piazzali della radice della Darsena Toscana, Assoporti manifesta la piena solidarietà e vicinanza ad entrambi i colleghi, con la certezza che nel prosieguo delle indagini e dell'eventuale giudizio di merito potranno chiarire la loro posizione e la legittimità del loro operato.”

“In un contesto in cui le aree portuali disponibili per i traffici sono oggetto di pressante richiesta, non stupisce che anche pochi metri quadrati siano oggetto di aggressiva contesa fra gli operatori che spesso trova il suo epilogo nelle sedi giudiziarie e la difficile mediazione cui sono chiamate le Autorità Portuali deve fare i conti con le difficoltà applicative ed interpretative di una disciplina legislativa di settore particolarmente complessa.”

“A fronte di questo, ci sono progetti importanti per tutta la regione Toscana: l'investimento di centinaia di milioni per la realizzazione della Darsena Europa, la rimessa in funzione dei bacini di carenaggio, il Porto turistico, l'accesso alle grandi navi, l'implementazione del nuovo Piano Regolatore Portuale, l'avvento di Jindal che ha rilevato l'acciaieria di Piombino, tutti progetti da ascrivere alla professionalità ed alla determinazione che ha caratterizzato l'azione del presidente”

CATEGORIE E NUMERI SPECIFICI

- ESONERAZIONE 10100
- SHIPPING 10000
- ECONOMIA E TRASPORTI 10000
- INFRASTRUTTURE 10100
- NAUTICA 10000
- PIAZZALI E TRAMONDI 1750
- CULTURA 1000
- IMBITTO - FINE 000

PORTO Interporto

GRIMALDI GROUP

THIS IS US

Federazione Italiana Piloti dei Porti

CARGO MAR

OMLOG LIFESTYLE LOGISTICS

Il Tirreno

Primo Piano

la bufera giudiziaria sulle banchine

«Tutta colpa delle leggi-babele, non di Corsini e Provinciali»

Il presidente di Assoporti Daniele Rossi: il problema sta nel fatto che le norme sono inadeguate ai cambiamenti, o si "interpretano" o tutto si blocca

LIVORNO. «C'è una grande fame di spazi sulle banchine, c'è una forte pressione sulle aree portuali disponibili per sviluppare i traffici: non desta meraviglia, dunque, che anche un piccolo pezzo di banchina, roba di pochi metri quadrati, sia al centro di una aggressiva contesa fra operatori, magari finendo di fronte a un giudice al termine di una battaglia a colpi di carte bollate. E' in questo contesto che le Autorità portuali devono esercitare una complessa opera di mediazione».

Daniele Rossi, classe 1960, presidente dell' Authority di Ravenna, è da pochi giorni al timone di **Assoporti**, l'organizzazione di categoria che raggruppa le istituzioni portuali di tutta Italia: non ci sta a veder crocifiggere i suoi colleghi Stefano Corsini e Massimo Provinciali come se fossero i capi-banda di una cricca del malaffare: lo ripete ricordando che il provvedimento del giudice non è stato motivato da passaggio di mazzette o tentativi di corruzione bensì da abuso d'ufficio.

«Cioè, secondo il magistrato hai seguito una strada che non potevi percorrere», dice Rossi.

Anche lei pensa che la salvezza sia prendersela con i magistrati?

«Al contrario, credo che occorra avere grande rispetto dell' attività della magistratura: i giudici applicano le leggi. Nient' altro che questo».

Tradotto: il problema sta nelle leggi, non nell' applicazione che ne fanno i giudici.

«Stiamo parlando di un modo di produrre legislazione che non regge il passo con le dinamiche reali dell' economia. Risultato: le leggi vanno rispettate ok, ma è difficile seguirle senza una interpretazione che diviene indispensabile...».

... perché c'è da coprire il divario fra norma e realtà.

«Avviene dunque che le Autorità portuali - ma il discorso potrebbe avere una portata più generale - siano costrette a compiere un complicato lavoro di mediazione fra interessi.

Che sono la carne viva di persone, territori, economie. Ecco che un funzionario pubblico si trova in mezzo: da un lato, ha ovviamente la bussola del rispetto della legge e, dall' altra, l' esigenza di non perdere traffici. Non è una statistica astratta: i traffici significano posti di lavoro, più ricchezza da distribuire sul territorio. Ecco, io sono sicuro di una cosa...».

Cosa?

«Del fatto che Stefano Corsini e Massimo Provinciali hanno avuto in testa quest' obiettivo e sono convinto che presto lo dimostreranno: non è il tornaconto personale che hanno perseguito. Il punto sostanziale è un altro: bisogna riuscire ad adeguare le leggi perché riescano a marciare alla velocità delle dinamiche di mercato».

Del resto, il problema generale è la fame di spazi nel porto di Livorno e, in dettaglio, è la trasformazione dei traffici che hanno fatto decollare la modalità mista dei traghetti ro-pax che trasportano merci e passeggeri.

«Di fronte al mondo che corre così velocemente, cosa può fare chi ha la responsabilità di governare i processi dell' economia? Una interpretazione, diciamo così, positiva della norma. Con l' obiettivo di far sviluppare il territorio. Qui non mi sembra di rilevare niente di patologico: sono indagati per aver interpretato le norme in un certo modo».

Nel porto di Livorno ci sono progetti importanti per tutta la Toscana.

«E' vero. A cominciare dall' espansione a mare del porto di Livorno, investimento che vale centinaia di milioni. Ma bisognerebbe aggiungere anche un pacchetto di altri progetti: come l' affidamento dei bacini di carenaggio, come il nuovo porto turistico, come la possibilità per le grandi navi di accedere al porto, la concretizzazione del nuovo Prg portuale, i piani di Jindal dopo aver acquisito l' acciaieria di Piombino.



Parliamo di progetti che non arrivano per un colpo di bacchetta magica: c'è il segno della professionalità e della caparbietà di Corsini, di Provinciali e di tutta la nuova Authority di Livorno e Piombino».

Ma l' "occupazione temporanea" non è un fenomeno limitato a quei 4 ettari sulla Sponda Ovest a Livorno...

«Non posso aver contezza se e come possa essere diffusa.

Certo, è che si tratta di una procedura prevista. Con regole e limitazioni, ma prevista».

Il governatore Enrico Rossi dice che il ministro non può fare da solo: Roma deve parlare con Firenze...

«L' importante è che si faccia presto: il porto non può restare senza guida. Ma è importante che si faccia presto anche con il Riesame: mi auguro che possa dar modo a Corsini e a Provinciali, oltre che agli 4 manager e imprenditori, di dimostrare le proprie buone ragioni mostrando la correttezza del loro operato e chiudere questa vicenda. L' ho detto nella nota ufficiale a nome di **Assoporti**: "Pur esprimendo la piena fiducia nell' attività della magistratura, auspichiamo che le misure cautelari possano essere riconsiderate e la governance di un complesso sistema portuale possa essere tutelata adeguatamente"».

--Mauro Zucchelli.

Inchiesta sull' autorità primi contraccolpi Cilp, salta il consiglio

Si dimette Corrado Neri, ad della Compagnia

LA DECISIONE del gip della Procura di sospendere i vertici dell' Autorità di sistema e di mettere sotto inchiesta gli imprenditori portuali coinvolti nella vicenda delle concessioni demaniali "facili" sta generando un vero terremoto collaterale a palazzo Rosciano.

In attesa che si perfezioni la scelta del Mit sul nome del commissario - si continua a parlare di un ammiraglio delle Capitanerie - forse entro oggi, l' interporto Vespucci ha perso il suo vicepresidente con le dimissioni di Massimo Provinciali dalla carica; e analogamente Provinciali si è dimesso dall' Alp, l' agenzia del lavoro temporaneo. L' ex segretario generale dell' Authority ribadisce ovviamente la propria correttezza ed ha già dato mandato al suo legale di presentare ricorso al tribunale del riesame, come del resto il presidente Corsini.

Ad entrambi è giunta ieri la solidarietà del neo-presidente di **Assoporti**, Daniele Rossi, che è anche presidente del sistema portuale di Ravenna: ribadita la fiducia nella magistratura, Rossi ha ricordato quanto sia complessa la materia delle concessioni demaniali nei porti e auspica un chiarimento legislativo.

TERREMOTO anche in Cilp, l' impresa portuale costituita dai soci Negri/Neri e dalla Compagnia portuali. L' ad, Corrado Neri, coinvolto con l' omonimo cugino nell' inchiesta, si è dimesso dalla carica facendo di fatto saltare tutto il consiglio direttivo. Anche Corrado Neri ha già preparato il ricorso, ma nel frattempo ha preferito farsi da parte, senza commenti a parte la comprensibile amarezza. L' assemblea Cilp è stata già convocata per martedì prossimo 5 marzo con all' ordine del giorno la costituzione del nuovo consiglio, oggi presieduto da Marco Dalli.

La Cilp ha circa 130 soci portuali e rappresenta uno degli strumenti operativi di maggior peso sulle banchine. A palazzo Rosciano si vivono queste ore con crescente tensione, in attesa del commissario straordinario. I nomi che circolano, quelli degli ammiragli che potrebbero essere designati - Verna o Dell' Anna - avrebbero però entrambi un problema in base alla normativa Madia: sarebbero cioè in pensione da meno di tre anni, periodo sine qua non per poter assumere incarichi pubblici. Se questa norma riguardasse come sembra anche i commissari, la scelta dovrebbe ricadere su un ammiraglio pensionato in precedenza. E naturalmente la rosa si è allargata. Rimane la speranza che il designato abbia un' esperienza delle problematiche livornesi perché non si crei una pericolosa isteresi nelle tante decisioni urgenti da prendere.

A.F.



Grande interesse delle imprese austriache verso l' Italia

Nonostante l' attuale situazione economica in Italia l' interesse delle imprese austriache per il mercato italiano è grande. Le esportazioni austriache verso l' Italia sono aumentate dell' 8,2% nei primi 11 mesi del 2018 rispetto allo stesso periodo del 2017. Le importazioni austriache dall' Italia sono aumentate dell' 8,6% nello stesso periodo. Il volume commerciale totale è stato di 23,6 miliardi di euro nel 2017. Le attività delle imprese austriache sono concentrate particolarmente nel nord d' Italia. L' Austria esporta in Lombardia tanto quanto in tutta la Spagna. Gli articoli esportati sono innanzitutto prodotti lavorati, macchine, veicoli, prodotti medicali e farmaceutici. L' Austria invece importa dall' Italia macchine e veicoli, ferro ed acciaio, prodotti alimentari, abbigliamento e calzature. Ultimamente molte aziende austriache hanno ampliato la loro presenza in Italia, creando anche joint ventures con imprese italiane o hanno annunciato la loro intenzione di espandersi in futuro. Le imprese austriache dispongono attualmente di 450 sedi in Italia, includendo anche società di distribuzione e di servizio. La Porsche Holding ha annunciato recentemente di continuare la sua espansione in Italia con l' acquisizione del concorrente italiano Saottini e le ferrovie austriache effettueranno un investimento nel **porto di Trieste**. (APA - ICE VIENNA)



La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

il porto

105 milioni investiti In Regione il dossier fumi

Trentaquattro milioni di euro di investimenti. Sono quelli gestiti dall'**Autorità portuale** nel corso del 2018. Attività che hanno riguardato lo scavo del canale Malamocco Marghera, i lavori per la nuova banchina nell' area di Montesyndial nel canale Industriale Ovest e un nuovo deposito di stoccaggio LNG nel canale Sud . «L' investimento complessivo è stimato in circa 105 milioni di euro e ha ottenuto un importante cofinanziamento europeo nell' ambito della programmazione CEF pari a 18,5 milioni di euro», recita una nota dell' **Autorità**. Il Comitato di gestione ha approvato la revisione del Piano Triennale, dando parere unanime favorevole alle attività fin qui svolte dall' **Autorità**.

Intanto in Consiglio regionale sono state presentate una interpellanza e una mozione, a firma dei consiglieri Patrizia Bartelle e Piero Ruzante, sull' inquinamento prodotto dalle grandi navi e sulla proposta di creare un' area Eca nel Mediterraneo a inquinamento ridotto. «Nascono dalla presentazione di studi e documenti sull' inquinamento prodotto dalle navi», dice Luciano Mazzolin dell' associazione Ambiente venezia, «abbiamo chiesto al governo regionale di fare qualcosa». A oltre tre anni dalla presentazione del Piano regionale per il risanamento dell' atmosfera», continua Mazzolin, «non sono ancora state realizzate azioni per migliorare le attività marittime e portuali, con gravi omissioni».

—A.V.

VENEZIA
Lunedì 26 febbraio 2019
17

Onoranze Funebri DE NOBILI

Banchine per le navi e sublagunare le zone grigie della soluzione Lido

Mil di pariccia nel Movimento 5.Stelle veneziano per l'ipotesi caldeggiata da Costa e scelta da Taninelli

105 milioni investiti in Regione il dossier fumi

Investimenti milionesi di euro di investimenti: lo scavo del canale Malamocco Marghera, i lavori per la nuova banchina nell' area di Montesyndial nel canale Industriale Ovest e un nuovo deposito di stoccaggio LNG nel canale Sud. Il dossier fumi è stato approvato dal Comitato di gestione dell' Autorità portuale di Venezia. Il Piano Triennale, dando parere unanime favorevole alle attività fin qui svolte dall' Autorità.

Il Porto vuole la Mulinina il ministro guarda al Lido

Nella foto: la banchina di Montesyndial, la nuova banchina per le grandi navi. In basso: il porto di Venezia. A destra: il ministro Taninelli.

Thetis, tre anni di Mose a una nuova società

Qualche settimana fa, il presidente di Thetis, la società di gestione del sistema di difesa della laguna di Venezia, ha annunciato che la società sarà rilevata da una nuova società, la Thetis 2.0.

Onoranze Funebri DE NOBILI

Di De Nobili Funerari Professionalità e discrezione

Funeraria Italiana s.p.a. s.p.a.
Call: 041.1271213 e 041.0421.321196
www.funerariaitaliana.it
Piazza Godolfi, 10 - 30134 Mestre (VE)



La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

il nuovo terminal a san nicolòle crociere

Banchine per le navi e sublagunare le zone grigie della soluzione Lido

Mal di pancia nel Movimento 5 Stelle veneziano per l'ipotesi caldeggiata da Costa e scelta da Toninelli Porto vuole la Marittima il ministro guarda al Lido

Alberto Vitucci Banchine in cemento sulla spiaggia di San Nicolò, milioni di metri cubi di fanghi da scavare, vetrate e nuovi edifici. E di nuovo il progetto di sublagunare, già bocciato dieci anni fa, per collegare il Lido all'aeroporto di Tessera e a piazzale Roma. È questo il progetto per le grandi navi scelto dal ministro Toninelli che in questi giorni l'**Autorità portuale** sta studiando e approfondendo. Un «giallo», perché nessuno degli addetti ai lavori è stato informato dei dettagli dell'operazione. In molti credevano che la «soluzione Lido», scelta da Toninelli insieme alle altre due (Santa Maria del Mare e Chioggia) riguardasse progetti già presentati come il Venis Cruise 2.0 di Duferco De Piccoli o l'avamposto galleggiante di Boato-Vittadini. Invece il colpo di scena. Le navi saranno sì «fuori dalla laguna». Ma sulla spiaggia e vicino alle dune di San Nicolò, lato mare, accanto alla diga foranea. Stessa area prescelta qualche anno fa dalle società del Mose (Mantovani, Condotte e Fincosit) per realizzare lì il porto da mille posti barca. Idea poi naufragata. Chi c'è dietro alla nuova idea progettuale che già fa discutere e spacca le forze politiche, a cominciare dai Cinquestelle? Il progetto è stato consegnato un paio di anni fa all'allora presidente dell'**Autorità portuale** Paolo Costa dalla società One works di Giulio De Carli e Leonardo Cavalli. La stessa che sta curando l'ampliamento dell'aeroporto di Tessera per conto di Save. Società balzata in soli dieci anni ai vertici delle imprese italiane di architettura come fatturato. Con sedi a Marghera, Milano e Roma, progetti a Dubai.

E in laguna. L'idea è quella di piazzare la nuova Marittima al Lido. E di resuscitare il progetto di sublagunare, approvato nei primi anni Duemila dalla giunta Costa. «Continuo a credere che quello potrebbe salvare Venezia», insiste l'ex sindaco ed ex presidente del Porto. E sul progetto ammette: «Qualche mese fa mi hanno chiesto le carte».

Imbarazzo evidente tra i pentastellati. Dove in laguna si sta per ripresentare un altro caso Tav, se possibile ancora più dilaniante. C'è il Mose da completare nonostante i guai - non solo giudiziari - ci sono le autostrade e la Pedemontana. E soprattutto le grandi navi. Messa da parte l'ipotesi Marghera, adesso Toninelli punta sul Lido. Unica vera alternativa percorribile, anche se con i tempi lunghi.

Santa Maria del Mare non è possibile, dicono al Provveditorato - la legge prevede di demolire quel cantiere, autorizzato come provvisorio per costruire i cassoni del Mose.

Ma le grandi navi sulla spiaggia stanno già provocando il mal di pancia nel Movimento.

-- BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI.

The image shows a newspaper clipping from 'VENEZIA' with the headline 'Banchine per le navi e sublagunare le zone grigie della soluzione Lido'. The article discusses the port expansion project and the involvement of various stakeholders. It mentions the 'Movimento 5 Stelle' and the 'Autorità portuale'. There is a small map of the Lido area and a photo of a cruise ship. The article is signed by Alberto Vitucci.

Porto: il comitato di gestione promuove le strategie per Venezia e Chioggia

Il piano 2018-2020 prevede di migliorare l'accessibilità nautica, ferroviaria, stradale e digitale degli scali. Tra gli interventi c'è l'arretramento della banchina nell'area Montesyndial

Migliorare l'accessibilità nautica, ferroviaria, stradale e digitale. Migliorare la sostenibilità ambientale delle attività portuali al fine di garantire uno sviluppo equilibrato e sostenibile del **sistema portuale** di Venezia e Chioggia. Nel corso della riunione del comitato di gestione dell'**Autorità di Sistema Portuale** di mercoledì è stata approvata all'unanimità la prima revisione del piano operativo triennale 2018 - 2020, che conferma le strategie finalizzate a promuovere la crescita e lo sviluppo del **sistema** dei porti di Venezia e Chioggia. Scavi e navigazione Nel corso del 2018 l'ente è stato impegnato nella fase di gestione e attuazione dei progetti europei e nella fase di avvio di nuovi progetti approvati nell'ambito della programmazione europea 2014-2020, per un totale di contributi gestiti pari a oltre 34 milioni di euro. Sotto il profilo dell'accessibilità nautica, sono stati avviati i lavori di escavo del canale Malamocco Marghera per garantirne la navigabilità, e sono stati adottati ausili immateriali e digitali per favorire la sicurezza e l'operatività della navigazione. Arretramento banchina Montesyndial Altrettanta attenzione è stata riservata all'accessibilità ferroviaria e all'accessibilità stradale, sia sotto il profilo infrastrutturale, sia sotto il profilo operativo. Particolare rilievo assume l'approvazione da parte della Regione del Veneto, in via definitiva, del progetto di arretramento della banchina del canale Industriale Ovest in corrispondenza dell'area di Montesyndial. L'arretramento, di 35 metri dell'attuale sponda, è contestuale alla realizzazione di una nuova banchina. L'intervento è volto a garantire la piena accessibilità nautica in sicurezza e alle navi che devono raggiungere le aree più interne del canale stesso, anche in presenza di navi ormeggiate in banchina Liguria e banchina Emilia, nonché sulla sponda dell'area Montesyndial. Terminal Lng Approvata all'unanimità l'attività svolta per lo sviluppo del progetto di un terminal costiero di stoccaggio di Lng nel canale sud. L'investimento complessivo è stimato in circa 105 milioni di euro e ha ottenuto un importante cofinanziamento europeo pari a circa 18,5 milioni di euro. Nel corso della seduta sono stati espressi pareri positivi da tutti i membri del comitato di gestione relativamente all'esito dei lavori della commissione consultiva di Venezia e di Chioggia sul rilascio delle autorizzazioni per la fornitura di servizi specialistici, complementari e accessori al ciclo delle operazioni portuali, per l'anno 2019, nei rispettivi porti.

The screenshot shows the Venezia Today website interface. At the top, there's a banner for 'MONACO, IL VIAGGIO INIZIA DA TE' with a price of 39,90 Euro. Below that, the main navigation bar includes 'VENEZIA TODAY' and 'Cronaca'. A featured article titled 'COME VIAGGIO NEL CARNEVALE' is visible. The main article headline reads 'Porto: il comitato di gestione promuove le strategie per Venezia e Chioggia'. Below the headline, a sub-headline states: 'Il piano 2018-2020 prevede di migliorare l'accessibilità nautica, ferroviaria, stradale e digitale degli scali. Tra gli interventi c'è l'arretramento della banchina nell'area Montesyndial'. The article text is partially visible, starting with 'Migliorare l'accessibilità nautica, ferroviaria, stradale e digitale. Migliorare la sostenibilità ambientale...'. To the right of the article, there's a section titled 'I più letti di oggi' with several small article thumbnails. At the bottom right, there's a 'SCOPRI IL CARSHARING ERIDO DI VENEZIA' advertisement.

Lavoro in porto: definiti incontri tra sindacati, terminalisti e Autorità di Sistema Portuale

Genova - Si è svolto in data odierna l'incontro tra Filt-Cgil, Fit-Cisl, Uiltrasporti, Terminalisti e **Autorità di Sistema Portuale** circa l'organizzazione del lavoro e sulle conseguenti ricadute sull'organico nel Porto di Genova. Richieste - «Abbiamo rappresentato - dichiarano i sindacati - la necessità di un confronto periodico sui carichi di lavoro derivanti dai volumi di traffico e quindi su organizzazione e formazione e su eventuali assunzioni effettuate dai terminalisti. Riteniamo l'incontro odierno positivo anche a fronte dell'impegno dell'**Autorità di Sistema Portuale**, a partire dal Presidente Signorini, di garantire l'impegno a fare rispettare da parte dei concessionari tutte le norme previste trovando soluzioni anche per garantire la liquidità per fare fronte al pagamento degli stipendi dei lavoratori dell'art. 17».

The image shows a screenshot of the Genova Post website. At the top, there is a navigation bar with the newspaper's name 'GENOVAPOST' and various menu items like 'HOME', 'PRIMO PIANO', 'CRONACA', 'POLITICA', 'ECONOMIA', 'CULTURA', 'SPORT', 'GENOVA', 'SAMPDORIA'. Below the navigation bar, there is a main headline: 'Lavoro in porto: definiti incontri tra sindacati, terminalisti e Autorità di Sistema Portuale'. The article text is visible, starting with 'Genova - Si è svolto in data odierna l'incontro tra Filt-Cgil, Fit-Cisl, Uiltrasporti, Terminalisti e Autorità di Sistema Portuale...'. There are also several smaller articles and advertisements on the page, including one about 'Attivazione Internet senza Telefono Cerca le Migliori Offerte' and another about 'Si alla pasta, becciate le diete "low-carb"'. The page layout is typical of a news website with a clear hierarchy of information.

Il Secolo XIX

Genova, Voltri

Culmv, nel 2019 avviamenti a -4% I terminalisti tornano ad assumere

Matteo Dell' Antico /GENOVA Le previsioni non sono positive. Tanto che il presidente dell' Autorità di sistema portuale di Genova -Savona, Paolo Emilio Signorini, parla di un«calo di lavoro del 4% a fine anno per la Compagnia unica». Tradotto: meno chiamate da parte dei terminalisti e meno lavoro in banchina per i camalli genovesi: «Buona parte di questo caloprosegue-saràdovuto a una diminuzione di traffico causata dal crollo di Ponte Morandi. Ma c' è anche dell' altro».

Difficoltà, evidenti, con cui la Culmv deve ormai convivere da mesi tenendo conto del fatto che il piano di risanamento della Compagnia voluto dall' Authority per rimettere in sesto i conti ancora non è partito.«Tra 20 giorni dovremo pagare gli stipendi - spiega il console dei camalli, Antonio Benvenuti -ma ci saranno di nuovo difficoltà perchè rischiamo di non avere abbastanza soldi in cassa. Per quale motivo? Sempre il solito, che va avanti ormai da tempo: molti terminalisti sono in ritardo nei pagamenti delle fatture sulla manodopera fornita per lavoro in banchina già effettuato e mai pagato.

Poi- prosegue- ci sono i fondi che aspettiamo per la formazione, pensionamenti e quelli che devono arrivare e sono previsti all' interno del decreto Genova per il crollo del Morandi».

A Palazzo San Giorgio ieri si è tenuto un incontro tra vertici della Culmv, terminalisti, sindacati dei camalli e presidente del porto. Durante il summit, i terminal genovesi del bacino di Sampierdarena (Messina, Spinelli e San Giorgio) sono stati accusati dai camalli di avere assunto nuovo personale senza tenere conto dell' organico porto della Compagnia unica e di limitare l' utilizzo dei portuali della Culmv. Gli operatori, a loro volta, hanno attaccato la poca formazione dei camalli chiedendo maggiore specializzazione. Un vertice, insomma, dove non sono mancati momenti di confronto anche accessi. I sindacati, nonostante tutto, al termine dell' incontro hanno espresso un giudizio positivo. FiltCgil, Fit-Cisl e Uiltrasporti hanno «rappresentato la necessità di un confronto periodico sui carichi di lavoro derivanti dai volumi di traffico, e quindi su organizzazione e formazione e su eventuali assunzioni effettuate dai terminalisti».

Tra le ragioni che hanno contribuito al giudizio positivo dei sindacati sull' incontro anche il fatto che l' Authority, e direttamente Signorini, abbiano garantito «l' impegno a fare rispettare da parte dei concessionari tutte le norme previste, trovando soluzioni anche per garantire la liquidità necessaria a far fronte al pagamento degli stipendi dei lavoratori dell' art. 17», l' articolo della legge portuale sotto cui sono iscritti i camalli. I temi affrontati, concludono quindi Filt-Cgil, FitCisl e Uiltrasporti, saranno «oggetto di un approfondimento che si terrà nei prossimi giorni e di incontri periodici che si terranno tra le parti».

Il presidente dell' Authority, dopo quelli della Culmv ha ricevuto i vertici della compagnia portuale "Pippo Rebagliati" di Savona. Anche in quest' ultimo caso, gli argomenti al centro della riunione sono stati i carichi di lavoro sui moli, le previsioni di traffico per i prossimi mesi e la situazione finanziaria che riguarda i portuali che operano in banchina nel porto di Savona.

- matteo.dellantico@ilsecoloxix.it.



Il caso

L' allarme dei portuali "Stipendi da pagare entro il 20 marzo"

Il tavolo convocato dall' authority con Culmv, terminalisti e sindacati. Il console Benvenuti: " Serve un tavolo sull' emergenza"

MASSIMO MINELLA

Tutti insieme appassionatamente a parlare di porto, di organici e di traffici, ma anche di emergenze, come quella degli stipendi che la Culmv deve pagare ai suoi mille soci. Perché il paradosso di Genova è che non di un porto qualunque si parla, ma della prima realtà nazionale che, da sempre, ha dettato la linea delle riforme sulle banchine, dall' organizzazione del lavoro alla privatizzazione dei servizi. Quel modello, che da più di vent' anni sottende alla pace sociale, ora ha bisogno di essere rinnovato e, da questo punto di vista, il tavolo allargato messo a punto a palazzo San Giorgio dal presidente Paolo Signorini e dal segretario generale Marco Sanguineri va nella direzione giusta. Autorità, portuali, sindacati e terminalisti si riuniscono infatti per discutere della madre di tutte le questioni, vale a dire l' organizzazione del lavoro. Il punto di partenza è un 2018 reso difficile dal crollo del Ponte Morandi, che ha imposto una brusca inversione verso il basso. È in questo contesto che si innesta la decisione- chiave del ragionamento, cioè la messa a punto con la Culmv di uno schema in grado non di gestire l' emergenza, anno dopo anno, con interventi- tampone per consentire la chiusura dei bilanci rinviando più in là la soluzione definitiva, ma di sancire un accordo destinato a durare a lungo. Per farlo però è necessario mettere a posto tutte le tessere del mosaico, l' organizzazione del lavoro dentro ai terminal, la formazione dei lavoratori, il pagamento delle fatture alla Culmv. Proprio questo è il punto delicato della questione. Alla Compagnia si è chiesto con celerità, giustamente, un piano che ne ridefinisca ambiti e organici. Il piano è stato approntato, ma della sua messa in atto ancora nessun segnale concreto. Il tempo passa e comincia nuovamente a salire l' emergenza per la prossima scadenza, il 20 marzo, giorno di pagamento degli stipendi. C' è ancora margine per versare ai portuali almeno gli acconti del lavoro già svolto nel 2018 da parte di alcuni terminalisti, ma in assenza di questi atti c' è il rischio concreto che la tensione possa salire e sfociare in protesta. Anzi, più che un rischio è una certezza. «Io, incontri testa a testa con i terminalisti non ne faccio più, serve subito un tavolo con l' authority che sia specifico sull' emergenza liquidità - spiega il console della Culmv Antonio Benvenuti - È positivo che per la prima volta oggi (ieri per chi legge n.d.r.) ci siamo incontrati tutti quanti. Ci saranno altri incontri di questo tipo, giusto procedere in questo modo, ma poi bisogna anche arrivare a una sintesi ». Benvenuti porta al tavolo le istanze dei soci e chiede ancora una volta un confronto serrato sull' organizzazione del lavoro e sull' organico- porto, unito ai fabbisogni formativi. Lo scorso anno le giornate di lavoro sono state 219mila, con un calo di 2%. E in questi primi due mesi la flessione è stata del 4%. « Se sale il Vte e chiede 120 persone in formazione perché arrivano i nuovi mezzi, posso farlo spostando lavoratori da Sampierdarena - continua Benvenuti - ma devo essere nelle condizioni. Anche per questo serve definire un organico porto e gestire la formazione ». Possibilmente, con la certezza di poter pagare gli stipendi. « È stato chiesto un parere legale sugli strumenti finanziari che non sia configurabile come aiuto di Stato - chiude il console - Lo attendiamo, siamo fiduciosi, ma il tempo passa. Il presidente Signorini aveva detto che in tre mesi si sarebbe messa in sicurezza la Compagnia.

Questo è il terzo mese e il 20 scade il tempo. Il vero punto oscuro qui è l' emergenza liquidità salariale. Il nostro contratto è scaduto nel 2018 e ci dev' essere un adeguamento. Possiamo anche ragionare in termini di acconti da parte del terminista che non paga, ma prima del 20 serve una soluzione.

Che ognuno faccia la sua parte».

© RIPRODUZIONE RISERVATA.



I lavoratori: 'No al mercato dei barbari sui moli'

MARCO PREVE

Dipendenti dei terminal e soci Culmv danno vita a "Unità portuale" " Siccome il Presidente non lo dice, lo diciamo noi. Dal 2009 al 2017 la produttività del porto di Genova è cresciuta del 75%, ma i livelli di occupazione sono rimasti invariati".

Comincia da qui il " contropiano" dell' organico con cui i portuali genovesi, partono all' attacco dell' Autorità. Un documento che è stato presentato ieri mattina al Cap di via Albertazzi dai portavoce di un nuovo soggetto nato sulle banchine: "Lavoratori per l' unità portuale". La sera precedente in un' affollata assemblea "dipendenti dei terminal, dei vari servizi, dei guardiafuochi, delle manovre ferroviarie e soci della Culmv - spiegano i portavoce - tutti assieme abbiamo sentito l' esigenza di creare questa realtà a sostegno della lotta sindacale. Molti di noi sono per altro iscritti alla Cgil o anche delegati, ma questo è un momento difficile e abbiamo pensato che serva una maggior trasversalità per affrontare un panorama dove sono ormai i fondi e le multinazionali a dettare legge per imporre una visione che è quella di un " mercato dei barbari" e che si può riassumere in una sola parola "deregulation".

" Le strategie, in qualche caso già messe in atto - spiegano Luigi Cianci e Luca Franza - sono quelle di sviluppare in porto una concorrenza al ribasso attraverso jobs act, part time, e altri contratti con minori garanzie come quelli di Confindustria. Si vogliono privare i lavoratori della possibilità di poter discutere di carichi, tempi e sicurezza, si cerca di estromettere il sindacato".

Quella che raccontano i " portuali uniti" è una spirale perversa: gli armatori impongono riduzioni di costi e i terminalisti per tagliare le spese cercano di sostituire il lavoro della Culmv fatto di competenza e garanzie, con dei propri precari meno qualificati e tutelati.

I portuali hanno duramente contestato l' Autorità di Sistema per un Piano organico del Porto che "era volutamente generico, limitato nel tempo e nelle previsioni, senza indicazioni precise sui traffici e tantomeno sul futuro degli organici dei lavoratori. " Questa mattina (ieri per chi legge, ndr) - dicono - a palazzo San Giorgio lo stesso presidente Signorini ha riconosciuto queste criticità incaricando gli uffici di approfondire alcuni aspetti riguardanti contratti e traffici".

Da Palazzo San Giorgio fanno sapere di aver accettato i suggerimenti ma di ritenere il Piano già complessivo dei dati oggetto di contestazione.

Nel "contropiano" stilato dai portuali si legge ancora: " Neanche un riferimento al Programma straordinario di Investimenti appena varato, per un valore di 1.061 milioni di Euro, per più del 90% pubblici, grazie alla legislazione di emergenza a favore del porto di Genova a seguito del crollo del ponte Morandi. Va detto che in questo programma le parole " lavoro portuale" e " lavoratori del porto" non compaiono nemmeno una volta".

I portavoce dei " Lavoratori per l' unità portuale" evidenziano un' ulteriore criticità. "Nel Piano dicono - non c' è neppure un accenno al fatto che il prossimo anno entrerà in funzione la piattaforma di Vado Ligure con cui Maersk conta di muovere 500 mila container. Ci sono fortissime preoccupazioni per le ripercussioni per il Vte ma sembra che tutto questo per Signorini non esista. Eppure proprio nel corso della riunione l' amministratore delegato di Vte Danesi ha detto che loro contano di perdere 300 mila container. Come si tradurrà tutto questo per i 1200 lavoratori che operano a Voltri, 700 dipendenti, 400 soci Culmv e 100 interinali?".

Nel corso della conferenza stampa i "portuali uniti" hanno anche tenuto sottolineare come questo nuovo soggetto "voglia guardare non solo al porto ma anche alle trasformazioni sociali della città.

Partiamo da un impegno che è basato sull' antifascismo e l' antirazzismo. E in questo periodo buio in cui c' è chi vuole chiudere i porti, noi al contrario li vogliamo aperti. O meglio aprirli ai migranti e magari chiuderli alle armi, un traffico che a Genova è quanto mai florido".



Il mercato

Il derby delle crociere due navi in due giorni

Costa ha appena preso in consegna "Venezia" per la Cina oggi battesimo di "Msc Bellissima" a Southampton

È il derby delle crociere, Costa da una parte, Msc dall' altra. Un derby tutto italiano, perché di due aziende armatoriali che hanno sede in Italia si sta parlando, anche se i pacchetti azionari fanno capo per Costa all' americana Carnival e per Msc Crociere alla capogruppo Msc basata a Ginevra. E di due storie sostanzialmente liguri si parla, perché Costa ha sede qui e home port a Savona (ma da metà mese tornerà sotto la Lanterna anche una nave) e Msc Crociere ha la sua direzione generale e l' home port delle sue **navi**. Ma è la consegna delle nuove **navi**, che avviene a distanza di poche ore, a marcare la differenza con il passato, sottolineando una crescita competitiva di cui beneficia il mercato dal punto di vista della ricchezza e del lavoro. Mentre Msc riceve oggi la sua nuova nave, "Bellissima", Costa ha appena preso in consegna la prima unità realizzata in modo specifico per il mercato cinese. La cerimonia si è svolta nello stabilimento Fincantieri di Monfalcone e la festa per la nuova nave è andata in scena ieri a Trieste. Costa Venezia fa parte di un piano di espansione che comprende 7 nuove **navi** entro il 2023, per un investimento complessivo di oltre 6 miliardi di euro. Con una stazza di 135.500 tonnellate lorde, una lunghezza di 323 metri e una capacità di oltre 5.200 ospiti, Costa Venezia sarà la più grande nave introdotta dalla compagnia nel mercato cinese, dove la compagnia italiana è entrata per prima nel 2006 ed è attualmente leader.

«Costa Venezia - commenta l' ad del gruppo Costa e Carnival Asia, Michael Thamm - ci aiuterà a sviluppare ulteriormente il mercato delle crociere in Cina, che ha un grandissimo potenziale tuttora inesplorato. Basti pensare che i cinesi in crociera sono attualmente circa 2,5 milioni l' anno, ovvero meno del 2% del totale dei cinesi che viaggiano all' estero».

Oggi, invece, cerimonia di consegna a Southampton di Msc Bellissima, presa in consegna dall' armatore mercoledì scorso da Chantiers de l' Atlantique di Saint Nazaire, prossimi ormai a passare sotto le insegne di Fincantieri, non appena l' Antitrust europeo avrà dato il suo via libera.

«Questa consegna - sottolinea Pierfrancesco Vago, Presidente Esecutivo di Msc Crociere - segna un nuovo capitolo nella storia della nostra partnership con Chantiers de l' Atlantique. Insieme abbiamo già dato vita a 14 **navi** da crociera altamente innovative, spianando la strada alla crescita della nostra compagnia. Insieme, nei prossimi anni, costruiremo altre **navi** per espandere ancora la nostra flotta».

Msc Bellissima diventa la quarta nave ad entrare nella flotta di Msc Crociere in meno di due anni.

Grazie ad un piano industriale senza precedenti, altre 13 **navi** da crociera di ultima generazione si uniranno alla flotta entro il 2027.

Tra queste, ci sono 4 mega **navi** della World Class che possono ospitare circa 7mila passeggeri ciascuna e altre 4 **navi** più piccole dedicate al segmento ultra-lusso.

Con una lunghezza di 315 metri, è stata progettata per essere in grado di accedere alla maggior parte dei porti da crociera del mondo. Dopo il battesimo a Southampton, la nave si sposterà nel suo viaggio inaugurale verso Genova, l' home-port per la prima stagione nel Mediterraneo occidentale.

- (mas.m.)

) © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Comitato di sostegno alla Pontremolese: adesioni da Autorità portuale e Confindustria La Spezia

La Pontremolese rappresenta il vero e naturale collegamento dei porti della Spezia e Marina di Carrara con il Corridoio Scandinavo-Mediterraneo

Due adesioni di "peso" al comitato di sostegno alla Pontremolese lanciato dal deputato spezzino Andrea Orlando: la presidente dell' **Autorità** di **sistema portuale** del Mar Ligure Orientale Carla Roncallo e Confindustria La Spezia. Carla Roncallo «Il porto della Spezia - spiega Roncallo - nell' ambito del trasporto via ferrovia, risulta essere già competitivo, con oltre il 30% di merce che viaggia su treno. Lo saremmo molto di più se potessimo contare su un collegamento come quello che potrebbe essere garantito dal completamento della linea Pontremolese, del quale si discute ormai da anni. Per questo ho aderito con convinzione alla proposta dell' on. Orlando». La Pontremolese rappresenta il vero e naturale collegamento dei porti della Spezia e Marina di Carrara con il Corridoio Scandinavo-Mediterraneo , anche se è classificata attualmente come comprehensive, nell' ambito delle reti europee TEN-T. Si tratta di un collegamento strategico dell' asse ferroviario La Spezia-Parma per l' aggancio naturale del nodo Core La Spezia e dell' intero Hub logistico, rappresentato dai porti della Spezia e Marina di Carrara e dal retroporto di Santo Stefano di Magra. Anche Confindustria La Spezia sostiene l' iniziativa e in una nota comunica l' apprezzamento per "il favore che essa ha raccolto da parte del sindaco della Spezia Pierluigi Peracchini , solo una partecipazione trasversale alle forze politiche e reale espressione dei territori, può aspirare a promuovere un' opera così strategica quale è la Pontremolese". Confindustria ripercorre alcune tappe: dopo scioglimento della Società Tibre costituita nel 2000 su iniziativa della Camera di Commercio della Spezia, Confindustria La Spezia ha sostenuto l' iniziativa dell' avvocato Scardigli di ricostituire nel 2016 un' Associazione con lo stesso nome nella quale riunire tutti i soggetti pubblici e privati motivati alla realizzazione del completamento della Pontremolese ; in primis le **Autorità** Portuali, le Camere di Commercio, i terminalisti, l' Associazione Spedizionieri del Porto della Spezia, l' Associazione Agenti Marittimi della Spezia, gli interporti interessati, la Scuola Nazionale Trasporti e altri ancora. In ambito industriale, Confindustria La Spezia ha promosso l' iniziativa raccogliendo le adesione di Confindustria Liguria, Confindustria Livorno-Massa Carrara, Confindustria Toscana Sud, Unione Parmense Industriali, Confindustria Reggio-Emilia e Confindustria Mantova, e si sta impegnando affinché altre Territoriali confindustriali vi aderiscano. Questo raggruppamento così ampio di soggetti interessati - ricorda Confindustria - aperto a qualunque altro soggetto e Associazione di categoria che voglia aderirvi, crediamo possa collaborare fattivamente con le forze politiche e amministrative chiamate in questi giorni a raccolta da Orlando affinché il gruppo di pressione a sostegno dell' opera pubblica sia il più ampio e rappresentativo possibile. "Certamente Confindustria La Spezia intende continuare a svolgere la propria parte a favore di un' opera assolutamente fondamentale per adeguare la logistica a terra in direzione Brennero, allo sviluppo dei traffici portuali che farà seguito al prossimo allargamento dei ns terminal container, come pure per agevolare via treno il crescente movimento di turisti verso il nostro territorio".



Comitato di sostegno alla Pontremolese: adesioni da Autorità portuale e Confindustria La Spezia

La Pontremolese rappresenta il vero e naturale collegamento dei porti della Spezia e Marina di Carrara con il Corridoio Scandinavo-Mediterraneo

Due adesioni di "peso" al comitato di sostegno alla Pontremolese lanciato dal deputato spezzino Andrea Orlando: la presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mar Ligure Orientale Carla Roncallo e Confindustria La Spezia.

«Il porto della Spezia - spiega Roncallo - nell'ambito del trasporto via ferrovia, risulta essere già competitivo, con oltre il 30% di merce che viaggia su treno. Lo saremmo molto di più se potessimo contare su un collegamento come quello che potrebbe essere garantito dal completamento della linea Pontremolese, del quale si discute ormai da anni. Per questo ho aderito con

Seguici su **facebook**
Seguici su **LinkedIn**

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER SETTIMANALE

Email: _____
Nome: _____
Cognome: _____

Citta della Spezia

La Spezia

Via libera alla piattaforma Sepor per il trattamento dei rifiuti

La Regione da il via libera al nuovo insediamento in testa a Molo Garibaldi.

La Spezia - Una nuova piattaforma funzionale per il trattamento dei rifiuti sorgerà in testa al Molo Garibaldi. Arriva da Genova il definitivo nullaosta al progetto di ampliamento della Sepor spa, azienda spezzina attiva nel ramo da settant'anni. Lo firma la Regione Liguria concedendo l'autorizzazione unica, ultimo passaggio di una lunga trafila di burocrazie iniziate nel 2012 quando ci fu la richiesta di Valutazione di impatto ambientale, inizialmente rifiutata e in seguito concessa. A seguire erano arrivati gli ok dell' **Autorità portuale**, del Mise, dei Vigili del fuoco e del Comune della Spezia. Da questo momento Sepor ha cinque anni per costruire la nuova piattaforma che servirà a smaltire in sicurezza acque di sentina, fanghi oleosi e altri rifiuti speciali e non. Venerdì 1 marzo 2019 alle 16:10:27 A.BO. bonatti@cittadellaspezia.com Segui @andbonatti.

Il Secolo XIX (ed. La Spezia)

La Spezia

L' Autorità portuale ha preparato un nuovo spazio per 40 mitilicoltori

Non andranno al molo Pagliari ma verranno dislocati in un' altra area. Al Sanlorenzo le banchine ex Intermarine

Sondra Coggio /LA SPEZIA Lo avevano detto, i concessionari delle marine storiche del Canaletto e di Fossamastra, che al Molo Pagliari non c' era abbastanza spazio per contenere tutti. Avevano anche depositato un ricorso, in 18, contestando un trasferimento a condizioni peggiorative. Era stato bravo, l' allora presidente del porto Lorenzo Forcieri, a spezzare il fronte dei ribelli e accordarsi con ciascuno di loro, promettendo il meglio a tutti. Sedici ricorsi erano rientrati, due sono ancora in piedi.

Ora - con una mossa a sorpresa - l' **autorità portuale** ha rivisto la distribuzione degli spazi. I 40 mitilicoltori del consorzio "L' Approdo" non andranno più al molo Pagliari. Avranno invece l' area che la "Deposito di Arcola" lascerà libera, spostandosi al molo Enel. E quando tutti i passaggi saranno conclusi, il Sanlorenzo avrà tutti gli spazi ex Intermarine. Una riassegnazione importante, dunque, di aree molto ambite.

CINQUE MOSSE A SCACCHIERA Non c' è stata presentazione pubblica, per queste novità. È stato pubblicato solo un avviso. Chi volesse fare eventuali osservazioni dovrà muoversi nel caso- entro l' 8 marzo. L' accordo è maturato come fatto interno fra il porto e i diretti interessati. Coinvolge spazi in tre ambiti. L' ambito 6, che va da Calata Paita a molo Enel compreso, e ha come funzione caratterizzante il commercio e il trasporto; l' ambito 7, che insiste dopo il molo Enel, verso Pagliari, dove sta ora la "Deposito di Arcola", ed ha funzione industriale; l' ambito 8, dove sta ora Nora, ed ha funzione diportistico artigianato.

MOSSA NUMERO UNO "La Deposito di Arcola" ha una concessione per il terminal petrolifero e le tubazioni sottomarine a San Bartolomeo e la licenza del campo boe per ormeggio nave. Dismetterà il campo boe, pontone e oleodotto sottomarino, spostando l' attività di approdo nave, per sbarco e imbarco del prodotto petrolifero, al molo sud in concessione ad Enel, al fine di eliminare le interferenze con il diporto, derivanti oggi dalla vicinanza con Porto Lotti.

MOSSE DUE E TRE Lo spazio liberato dalla Petrolifera, andrà al consorzio dei mitilicoltori de "L' Approdo", che non andranno più al Pagliari. Dove sarebbe dovuto andare "L' Approdo", vale a dire nell' area Nord a radice del molo Pagliari, a Ponente, andranno le due scafo rimesse di Michele Minosa e Andrea Forgione, già a Fossamastra.

MOSSE QUATTRO E CINQUE Nora spa si sistemerà provvisoriamente nella zona Sud a radice del Pagliari, in attesa della collocazione definitiva nell' area a radice del molo Enel, il cui contratto scadrà il 21 dicembre del 2020. Quinto.

L' area liberata da Nora sarà assentita alla Sanlorenzo, che vedrà accolta l' istanza di concessione dell' area ex Intermarine con i relativi specchi acquei. Sarà la Sanlorenzo a realizzare a sue spese i lavori per ricollocare i mitilicoltori de "L' Approdo" negli spazi del "Deposito di Arcola". Sarà sempre la Sanlorenzo a pagare le spese della sistemazione dell' ex Intermarine, per consentire a Nora di sistemarsi provvisoriamente. Sanlorenzo dovrà pagare anche l' eventuale sistemazione provvisoria dei mitilicoltori all' interno del suo cantiere, se il trasferimento dell' ex Deposito di Arcola dovesse richiedere più tempo. La "Deposito di Arcola" si pagherà la sistemazione del molo Enel. Sarà invece l' **Autorità portuale** a pagare la demolizione del fabbricato esistente nell' area ex Intermarine.

MITILICOLTORI E NON Oltre a beneficiare della nuova soluzione, i mitilicoltori del consorzio "L' Approdo" manterranno validi gli accordi dell' epoca Forcieri, per la concessione di 1700 metri quadrati all' area ex Casermette, per realizzare un arenile a secco a servizio della realizzanda marina, e la futura concessione di una porzione dell' area ex albergo acquistata dal porto. Il piano non prevede al momento il reinserimento dei due concessionari ancora in causa con l' **autorità portuale**, La Palma di Mario Jacopini e la Scafi di Mauro Cerretti. Una sentenza del Consiglio di Stato ha previsto una «rinegoziazione» degli accordi. Il porto pare aver chiuso le porte, tanto che il presidente Roncallo ha invitato i due a cercarsi un posto da qualche parte nel golfo. L' avvocato Daniele Granara sostiene invece che i diritti siano più che vivi.



La Nazione (ed. La Spezia)

La Spezia

Pontremolese, è pressing

Consensi trasversali al comitato promosso da Orlando

- LA SPEZIA - CONSENSI trasversali per il comitato di sostegno promosso dal deputato dem Andrea Orlando per il progetto di potenziamento della linea ferroviaria Pontremolese. L' ex Guardasigilli spezzino ha trovato in pochi giorni l' adesione di industriali, sindaci, enti, sindacati e istituzioni, a destra come a sinistra, nel tentativo di rilanciare la realizzazione di un' opera considerata strategica non solo per il Paese, ma soprattutto per la Liguria e La Spezia. Tra i primi a schierarsi a favore, il sindaco della Spezia, Pierluigi Peracchini, che ha aderito «con convinzione. Le infrastrutture in Italia sono un volano fondamentale per l' economia, e in particolare il completamento della Pontremolese potrebbe mettere le ali non solo al nostro territorio, alla Liguria e alle altre regioni interessate, ma all' Italia tutta». Aderisce anche Confindustria. Gli industriali spezzini apprezzano «la partecipazione trasversale» e sottolineano come si intenda «continuare a svolgere la propria parte a favore di un' opera assolutamente fondamentale per adeguare la logistica a terra in direzione Brennero, allo sviluppo dei traffici portuali che farà seguito al prossimo allargamento dei nostri terminal container, come pure per agevolare via treno il crescente movimento di turisti verso il nostro territorio». E proprio dal fronte **portuale** arriva l' adesione del presidente dell' **Autorità di sistema portuale** del Mar ligure orientale, Carla Roncallo, che spiega come «il porto della Spezia, nell' ambito del trasporto via ferrovia, risulta essere già competitivo, con oltre il 30% di merce che viaggia su treno.

Lo saremmo molto di più se potessimo contare su un collegamento come quello che potrebbe essere garantito dal completamento della linea Pontremolese».

NEL MONDO sindacale, ecco l' ok della Cisl, con il segretario provinciale Antonio Carro che sottolinea come la Pontremolese sia fondamentale per lo sviluppo, con l' intervento che «potrà avere importanti ricadute occupazionali». Adesione convinta anche per il presidente della Provincia, Giorgio Cozzani, che pur stigmatizzando i ritardi dell' opera, «condividendo lo spirito bipartisan di molte sollecitazioni emerse in appoggio dell' iniziativa, confermo la piena adesione a questo Comitato». Soddisfazione è stata espressa anche da Cna, con il segretario regionale Angelo Matellini che appoggia e dall' associazione degli spedizionieri portuali guidati da Andrea Fontana.



AdSp aderisce al Comitato di sostegno alla Pontremolese

Roncallo: il porto sarebbe più competitivo nel trasporto via ferro

Massimo Belli

LA SPEZIA A seguito dell'invito dell'on. Andrea Orlando a prendere parte al Comitato di sostegno alla Pontremolese, la presidente dell'AdSp del Mar Ligure orientale, Carla Roncallo, plaudendo all'iniziativa che ha come obiettivo quello di agire concretamente perché sia realizzato il progetto di potenziamento della linea ferroviaria Pontremolese con l'obiettivo di realizzare una linea a doppio binario di collegamento tra i porti tirrenici, la pianura Padana e l'Europa centrale, ha comunicato al parlamentare del Pd la sua adesione. Il porto della Spezia, nell'ambito del trasporto via ferrovia, risulta essere già competitivo, con oltre il 30% di merce che viaggia su treno. Lo saremmo molto di più se potessimo contare su un collegamento come quello che potrebbe essere garantito dal completamento della linea Pontremolese, del quale si discute ormai da anni. Per questo ho aderito con convinzione alla proposta dell'on. Orlando, ha detto la presidente Carla Roncallo. La Pontremolese rappresenta il vero e naturale collegamento dei porti della Spezia e Marina di Carrara con il Corridoio Scandinavo-Mediterraneo, anche se è classificata attualmente come comprehensive, nell'ambito delle reti europee Ten-T. Si tratta di un collegamento strategico dell'asse ferroviario La Spezia Parma per l'aggancio naturale del nodo Core La Spezia e dell'intero Hub logistico, rappresentato dai porti della Spezia e Marina di Carrara e dal retroporto di Santo Stefano di Magra. Per questo continua Carla Roncallo -, sarebbe auspicabile che nei prossimi anni i due porti potessero contare su un collegamento adeguato, che permetterebbe di sviluppare ulteriormente la movimentazione della merce su ferro. Realizzare il collegamento La Spezia Parma Brennero significherebbe garantire una connettività efficiente via treno verso il Nord Italia e Centro Europa dei uno dei principali gateway in area Mediterraneo per il Far East. Nell'immediato conclude la Presidente molti potrebbero essere gli interventi di taglio minore, che potrebbero essere anticipati da Rfi per migliorare la linea che, seppure oggi molto impervia, è importantissimo per i nostri porti. Di questo vorremmo riprendere a discutere quanto prima possibile con Rfi e con il Mit e farlo tutti insieme, grazie all'iniziativa dell'on.Orlando la quale penso che non possa che aiutare una proficua interlocuzione.



The screenshot shows the website 'Messaggero Marittimo.it' with the article 'AdSp aderisce al Comitato di sostegno alla Pontremolese'. The article text is identical to the one on the left. The website interface includes a navigation menu (PORTI, SHIPPING, LOGISTICA, etc.), a newsletter sign-up form, and a list of related articles.

Il Resto del Carlino (ed. Ravenna)

Ravenna

«Pialassa in secca, vogliamo risposte»

Ancisi (Lista per Ravenna) presenta un dossier: «Servono chiarimenti»

LE IMMAGINI scattate dall' aereo mostrano la pialassa Piomboni con grandi chiazze grigiastre che fanno capire come l' acqua scarseggi abbondantemente e quella rimasta non goda di buona salute per l' assenza di ricambio.

Alvaro Ancisi, capogruppo di Lista per Ravenna, le ha allegate al dossier che intende discutere lunedì in commissione Ambiente, dove si farà il punto sui lavori nella pialassa alla presenza dell' **Autorità di sistema portuale** che ha finanziato l' intervento con 32 milioni di euro.

Da alcuni mesi la pialassa è in secca, il fondale è fangoso. La commissione di lunedì servirà a capire il perché di questa situazione e come procederanno i lavori per completare gli 'Interventi di risanamento della pialassa Piombone e di separazione fisica delle zone vallive dalle zone portuali mediante arginatura naturale'. Ieri Ancisi ha anticipato i contenuti dell' intervento che farà lunedì. Al suo fianco erano presenti Rosanna Biondi, consigliere comunale della Lega Nord, Francesca Santarella del meet up A riveder le stelle e Luca Rosetti, consigliere territoriale del Mare.

ANCISI con l' aiuto della Santarella ha molto insistito sul mancato ricircolo delle acque interne alla pialassa «a causa dell' interruzione del canale che gira attorno ai Piomboni e delle barene che sono state costruite male. Se l' area valliva si interra con i canali già scavati è un fallimento».

«La parte principale, su cui si discuterà in commissione, s' incentra sulla richiesta di chiarimenti all' **Autorità portuale** circa 14 situazioni che, nell' attuale stato della pialassa, risultano difformi dal progetto originario, e dalle quali discendono 10 interrogativi sul futuro stesso dell' area in ordine al suo ipotizzato 'risanamento ambientale'».

I LAVORI «che ormai dovrebbero essere compiuti, appaiono lontani dal traguardo, a causa visibile, tra l' altro, del mancato completamento dell' argine ovest e dell' assoluta mancanza di quello nord, della mancanza o realizzazione parziale rispettivamente delle due paratoie di carico e delle due di scarico, delle barene (isolotti naturalistici) incomplete, dell' inesistenza di qualsivoglia 'rinaturalizzazione'».

I problemi più gravi «si riassumono soprattutto in 50 ettari, sui 130 sopravvissuti al taglio della pialassa, invasi dai fanghi laddove c' era laguna, nella grande sofferenza della parte sud-est, a cui non arriva acqua, nell' impossibilità di un ricircolo delle acque, e quando fosse sarebbero quelle insalubri del porto-canale».

Ancisi è convinto che «durante la seduta si chiarirà quanto le situazioni esposte siano addebitabili alle scelte progettuali stesse, oppure no. L' auspicio è che si metta in campo ogni intervento o iniziativa volti a introdurre ogni possibile rimedio».

lo. tazz.

© RIPRODUZIONE RISERVATA.



La Spezia: Roncallo, bene iniziativa Orlando a sostegno della Pontremolese

(FERPRESS) - La Spezia, 1 MAR - A seguito dell' invito dell' on. Andrea Orlando a prendere parte al Comitato di sostegno alla Pontremolese, la presidente dell' AdSP, Carla Roncallo, plaudendo all' iniziativa che ha come obiettivo quello di agire concretamente perché sia realizzato il progetto di potenziamento della linea ferroviaria Pontremolese con l' obiettivo di realizzare una linea a doppio binario di collegamento tra i porti tirrenici, la pianura Padana e l' Europa Centrale, ha comunicato al parlamentare del PD la sua adesione. "Il porto della Spezia, nell' ambito del trasporto via ferrovia, risulta essere già competitivo, con oltre il 30% di merce che viaggia su treno. Lo saremmo molto di più se potessimo contare su un collegamento come quello che potrebbe essere garantito dal completamento della linea Pontremolese, del quale si discute ormai da anni. Per questo ho aderito con convinzione alla proposta dell' On. Orlando", ha detto la Presidente Carla Roncallo. La Pontremolese rappresenta il vero e naturale collegamento dei porti della Spezia e Marina di Carrara con il Corridoio Scandinavo-Mediterraneo, anche se è classificata attualmente come comprehensive, nell' ambito delle reti europee TEN-T. Si tratta di un collegamento strategico dell' asse ferroviario La Spezia - Parma per l' aggancio naturale del nodo Core La Spezia e dell' intero Hub logistico, rappresentato dai porti della Spezia e Marina di Carrara e dal retroporto di Santo Stefano di Magra. "Per questo - continua la presidente Roncallo -, sarebbe auspicabile che nei prossimi anni i due porti potessero contare su un collegamento adeguato, che permetterebbe di sviluppare ulteriormente la movimentazione della merce su ferro. Realizzare il collegamento La Spezia - Parma - Brennero significherebbe garantire una connettività efficiente via treno verso il Nord Italia e Centro Europa dei uno dei principali gateway in area Mediterraneo per il Far East. "Nell' immediato- sottolinea infine la Presidente - molti potrebbero essere gli interventi di taglio minore, che potrebbero essere anticipati da RFI per migliorare la linea che, seppure oggi molto impervia, è importantissimo per i nostri porti. Di questo vorremmo riprendere a discutere quanto prima possibile con RFI e con il MIT e farlo tutti insieme, grazie all' iniziativa dell' On.Orlando la quale penso che non possa che aiutare una proficua interlocuzione".

The screenshot shows the FerPress website interface. At the top, there's a navigation bar with the FerPress logo and various menu items. The main article is titled "La Spezia: Roncallo, bene iniziativa Orlando a sostegno della Pontremolese". To the right of the article, there are several promotional banners and a sidebar. The sidebar includes a login form, a newsletter subscription section, and a language selector. The main article text is partially visible, showing the beginning of the article.

Roncallo (AdSP Ligure Orientale) ha aderito al Comitato di sostegno alla Pontremolese

Il porto della Spezia - ha sottolineato - potrebbe essere ancora più competitivo se venisse attuato il potenziamento della linea ferroviaria La presidente dell' **Autorità** di **Sistema Portuale** del Mar Ligure Orientale, Carla Roncallo, ha reso noto di aver risposto positivamente all' invio dell' onorevole spezzino Andrea Orlando e di aver aderito al Comitato di sostegno alla Pontremolese, iniziativa promossa dal parlamentare pidiessino che ha come obiettivo quello di agire concretamente perché sia realizzato il progetto di potenziamento della linea ferroviaria Pontremolese con lo scopo di realizzare una linea a doppio binario di collegamento tra i porti tirrenici, la pianura Padana e l' Europa Centrale. «Il porto della Spezia, nell' ambito del trasporto via ferrovia - ha sottolineato Roncallo - risulta essere già competitivo, con oltre il 30% di merce che viaggia su treno. Lo saremmo molto di più se potessimo contare su un collegamento come quello che potrebbe essere garantito dal completamento della linea Pontremolese, del quale si discute ormai da anni. Per questo ho aderito con convinzione alla proposta dell' onorevole Orlando». La presidente dell' **AdSP** ha evidenziato che la Pontremolese rappresenta il vero e naturale collegamento dei porti della Spezia e Marina di Carrara con il Corridoio Scandinavo-Mediterraneo, anche se è classificata attualmente come comprehensive, nell' ambito delle reti europee TEN-T, e che si tratta di un collegamento strategico dell' asse ferroviario La Spezia - Parma per l' aggancio naturale del nodo Core La Spezia e dell' intero hub logistico rappresentato dai porti della Spezia e Marina di Carrara e dal retroporto di Santo Stefano di Magra. «Per questo - ha spiegato Roncallo - sarebbe auspicabile che nei prossimi anni i due porti potessero contare su un collegamento adeguato, che permetterebbe di sviluppare ulteriormente la movimentazione della merce su ferro. Realizzare il collegamento La Spezia - Parma - Brennero significherebbe garantire una connettività efficiente via treno verso il Nord Italia e Centro Europa dei uno dei principali gateway in area Mediterraneo per il Far East». «Nell' immediato - ha rilevato Roncallo - molti potrebbero essere gli interventi di taglio minore, che potrebbero essere anticipati da RFI per migliorare la linea che, seppure oggi molto impervia, è importantissima per i nostri porti. Di questo vorremmo riprendere a discutere quanto prima possibile con RFI e con il MIT e farlo tutti insieme, grazie all' iniziativa dell' onorevole Orlando la quale penso che non possa che aiutare una proficua interlocuzione».



L'inchiesta al porto di Livorno, Confraspporto: "Rivedere il sistema delle concessioni"

maurizio de cesare

"L'inchiesta che si è abbattuta sul porto di Livorno, al di là degli aspetti penali di competenza dell'autorità giudiziaria, è l'ennesima conferma che il sistema delle concessioni nei porti va assolutamente rivisto". Così il vicepresidente di Confraspporto-Confcommercio Paolo Uggè, che sottolinea come la Confederazione dei trasporti avesse già denunciato le distorsioni del sistema concessorio nel Forum Internazionale dei Trasporti, a Cernobbio, un problema ribadito anche nel corso di un recente incontro tra i vertici della Confederazione e il ministro Toninelli. "È inconcepibile - afferma Uggè - che a distanza di 25 anni non sia stato ancora emanato il relativo regolamento previsto dalla legge. Attualmente ogni porto fa Stato' a sé, con regole diverse sulla durata delle concessioni, con canoni che variano da realtà a realtà, operando spesso in mancanza di trasparenza e reale apertura al mercato. Occorre una regolamentazione seria e omogenea su scala nazionale". "Ribadiamo la proposta lanciata a suo tempo da Confraspporto, che aveva denunciato il rischio di situazioni come quella emersa a Livorno - prosegue Uggè - In sostanza, chiediamo che il ministro dei Trasporti affidi alla autorità di regolazione del settore la supervisione e la regolamentazione delle concessioni demaniali portuali rendendole omogenee e vigilando sul rispetto dei piani d'impresa, degli investimenti, dei livelli occupazionali, e impedendo il mercato delle concessioni', che è vietato dalla legge".

Questo sito utilizza cookie di Google per erogare i propri servizi e per analizzare il traffico. Il tuo indirizzo IP e il tuo agente internet sono considerati con Google, in quanto alla modifica delle preferenze o sulla sicurezza, per garantire la qualità del servizio, generare statistiche di utilizzo e rilevare e contrastare eventuali abusi.

VELETTORI INFORMAZIONI OK

ABOUT US - EVENTI - CONCERTI - LAURA CONICI - LISTINO

L'inchiesta al porto di Livorno, Confraspporto: "Rivedere il sistema delle concessioni"

di Maurizio De Cesare - 01/03/2019 - 16:02



1 marzo 2019 -

« L'inchiesta che si è abbattuta sul porto di Livorno, al di là degli aspetti penali di competenza dell'autorità giudiziaria, è l'ennesima conferma che il sistema delle concessioni nei porti va assolutamente rivisto. »

Così il vicepresidente di Confraspporto-Confcommercio Paolo Uggè, che sottolinea come la Confederazione dei trasporti avesse già denunciato le distorsioni del sistema concessorio nel Forum Internazionale dei Trasporti, a Cernobbio, un problema ribadito anche nel corso di un recente incontro tra i vertici della Confederazione e il ministro Toninelli.

« È inconcepibile - afferma Uggè - che a distanza di 25 anni non sia stato ancora emanato il relativo regolamento previsto dalla legge. Attualmente ogni porto fa Stato' a sé, con regole diverse sulla durata delle concessioni, con canoni che variano da realtà a realtà, operando spesso in mancanza di trasparenza e reale apertura al mercato. Occorre una regolamentazione seria e omogenea su scala nazionale. »

« Ribadiamo la proposta lanciata a suo tempo da Confraspporto, che aveva denunciato il rischio di situazioni come quella emersa a Livorno - prosegue Uggè - In sostanza, chiediamo che il ministro dei Trasporti affidi alla autorità di regolazione del settore la supervisione e la regolamentazione delle concessioni demaniali portuali rendendole omogenee e vigilando sul rispetto dei piani d'impresa, degli investimenti, dei livelli occupazionali, e impedendo il mercato delle concessioni', che è vietato dalla legge. »

[Facebook](#)
[Twitter](#)
[Google+](#)
[LinkedIn](#)

INCLARI PORTI

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

Precisazioni del Gruppo Grimaldi su vicende legate al porto di Livorno

maurizio de cesare

1 marzo 2019 - In seguito ad alcuni articoli apparsi sulla stampa relativi alla gestione delle banchine del porto di Livorno, il Gruppo Grimaldi ritiene doveroso precisare quanto segue. In primo luogo, preso atto delle indagini attualmente in corso, l'Azienda desidera esprimere la sua più totale fiducia nella Giustizia Italiana, con la sicurezza che nel corso delle stesse verrà accertata la completa estraneità del Gruppo da eventuali dinamiche non regolari che abbiano potuto avere luogo nell'assegnazione degli spazi all'interno del porto di Livorno. Giova, a tal proposito, sottolineare che il Gruppo Grimaldi è presente nel porto di Livorno da oltre 50 anni, durante i quali l'importanza strategica dello scalo labronico all'interno del proprio network è aumentata progressivamente con un conseguente sempre maggiore impegno di risorse in termini di investimenti e servizi offerti. L'impatto positivo sul porto e, più in generale, sul territorio livornese in termini di lavoro e occupazione creata è stato rilevante. Durante questi anni, il Gruppo non ha mai usufruito, come erroneamente riportato da alcune testate, di trattamenti preferenziali da nessuno dei suoi interlocutori all'interno dello scalo. Al contrario, si è trovato sistematicamente a dover operare in aree con spazi inferiori, in termini di metri quadrati, rispetto a quelle concesse a tutti i suoi concorrenti. Il problema dell'inadeguatezza degli spazi riservati, rispetto alla mole di carico movimentata, ha comportato la necessità dell'utilizzo di banchine temporanee in attesa di ottenere concessioni di medio-lungo termine. Questi spazi concessi temporaneamente ai terminalisti affidatari, è bene sottolineare, sono più onerosi per la Compagnia utilizzatrice rispetto a quelli concessi per periodi più lunghi con un conseguente maggiore introito per l'erario. Nel prendere le distanze da tutte le imprecisioni riportate da alcune testate il Gruppo rinnova la sua piena fiducia nella Giustizia.

Questo sito utilizza cookie di Google per erogare i propri servizi e per analizzare il traffico. Il tuo indirizzo IP e il tuo agente browser sono considerati dati Google, in quanto alla metrica che indica prestazioni e modo di utilizzo, per garantire la qualità del servizio, generare statistiche di utilizzo e creare e contrastare annunci mirati.

ULTERIORI INFORMAZIONI OK

ABOUT US - EVENTI - CONCERTI - LAURA CONICI - LISTINO

Precisioni del Gruppo Grimaldi su vicende legate al porto di Livorno

di Maurizio De Cesare - 01/03/2019

GRIMALDI GROUP

1 marzo 2019 - In seguito ad alcuni articoli apparsi sulla stampa relativi alla gestione delle banchine del porto di Livorno, il Gruppo Grimaldi ritiene doveroso precisare quanto segue.

In primo luogo, preso atto delle indagini attualmente in corso, l'Azienda desidera esprimere la sua più totale fiducia nella Giustizia Italiana, con la sicurezza che nel corso delle stesse verrà accertata la completa estraneità del Gruppo da eventuali dinamiche non regolari che abbiano potuto avere luogo nell'assegnazione degli spazi all'interno del porto di Livorno. Giova, a tal proposito, sottolineare che il Gruppo Grimaldi è presente nel porto di Livorno da oltre 50 anni, durante i quali l'importanza strategica dello scalo labronico all'interno del proprio network è aumentata progressivamente con un conseguente sempre maggiore impegno di risorse in termini di investimenti e servizi offerti.

L'impatto positivo sul porto e, più in generale, sul territorio livornese in termini di lavoro e occupazione creata è stato rilevante. Durante questi anni, il Gruppo non ha mai usufruito, come erroneamente riportato da alcune testate, di trattamenti preferenziali da nessuno dei suoi interlocutori all'interno dello scalo.

Al contrario, si è trovato sistematicamente a dover operare in aree con spazi inferiori, in termini di metri quadrati, rispetto a quelle concesse a tutti i suoi concorrenti.

Il problema dell'inadeguatezza degli spazi riservati, rispetto alla mole di carico movimentata, ha comportato la necessità di banchine temporanee in attesa di ottenere concessioni di medio-lungo termine.

Questi spazi concessi temporaneamente ai terminalisti affidatari, è bene sottolineare, sono più onerosi per la Compagnia utilizzatrice rispetto a quelli concessi per periodi più lunghi con un conseguente maggiore introito per l'erario. Nel prendere le distanze da tutte le imprecisioni riportate da alcune testate il Gruppo rinnova la sua piena fiducia nella Giustizia.

CONTENUTI E NUMERI SPECIFICI

- ECONOMIA 10191
- SHIPPING 10953
- LOGISTICA E TRASPORTI 10380
- INFRASTRUTTURE 10143
- NAUTICA 10953
- AVIATION E TURISMO 1751
- CULTURA 10380
- DIRITTO - FISCO 1000

PORTO Interporto

GRIMALDI GROUP

THIS IS US

Federazione Italiana Piloti dei Porti

CARGO MAR

OMLOG LIFESTYLE LOGISTICS

Porti: Adsp Adriatico centrale, 1,16 mln di passeggeri nel 2018

Quasi 10 mln tonnellate merci, Rapporto Statistico

(ANSA) - **ANCONA**, 1 MAR - Progressiva crescita del passeggeri a 1,16 mln passeggeri e buona tenuta delle merci a quasi 10 milioni di tonnellate nel 2018 per gli scali dell' Autorità di Sistema portuale dell' Adriatico centrale (porti di Pesaro, Falconara Marittima, **Ancona**, San Benedetto del Tronto e in Abruzzo, Pescara e Ortona), con forte affermazione del traffico traghetti delle Autostrade del mare a **Ancona** e Ortona. Sono i dati del Rapporto Statistico 2018. Per la parte marchigiana il **porto di Ancona** si conferma protagonista del traffico delle autostrade del mare del mare Adriatico: 2,3 milioni di tonnellate di merci (+2% rispetto al 2017). Ad un numero stabile di tir e trailer, transitati nello scalo (147.650, circa mille mezzi in meno rispetto al 2017), corrisponde un aumento delle merci trasportate: un segno del costante processo organizzativo della catena logistica che ottimizza il carico e il numero dei mezzi circolanti. Nel 2018 sono state 2.465 le toccate delle navi traghetti rispetto alle 2.430 del 2017. Il 78% di questo traffico è diretto o proveniente dalla Grecia. Molto dinamica la linea **Ancona-Durazzo**, principale scalo albanese che rappresenta ben il 18% del traffico totale delle autostrade del mare del **porto di Ancona**. Le linee con il **porto di Spalato**, in Croazia, nel 2018 hanno trasportato 83.957 tonnellate di merce (-16%), un calo che va interpretato anche alla luce nel miglioramento infrastrutturale nella penisola balcanica con il completamento della rete autostradale e la sua interconnessione con i Paesi dell' est e nord Europa. I passeggeri che sono transitati dal **porto di Ancona**, nel 2018, sono stati 1.151.266, +6% rispetto al 2017. In crescita il traffico dei passeggeri sui traghetti, con 1.084.235 transiti che nel 2018 mostra segno positivo sulle tre linee per Spalato (+7%), Durazzo (+29%) e Igoumenitsa-Patrasso (+1%). La Grecia rappresenta il 71% del traffico su traghetti. Per le crociere, nel **porto di Ancona** ci sono state 40 toccate rispetto alle 27 del 2017, +29% del numero di crocieristi, 67.031 rispetto ai 52.086 del 2017. Msc Crociere continua a rappresentare il principale partner del **porto dorico** in questo settore con il 50% delle toccate 2018, percentuale che sale al 76% del numero di crocieristi in transito nello scalo. La compagnia ha già confermato la sua presenza ad **Ancona** per le stagioni 2019 e 2020 con un aumento di toccate. Cambiamenti anche per i settori merceologici trattati, con un forte calo, ad esempio, del traffico del carbone. Il traffico merci in container del **porto di Ancona** vede un segno positivo nella quantità di merce trasportata: +3%, pari a 1,13 milioni di tonnellate. Prevalle l' export con 650 mila tonnellate di merci imbarcate, prevalentemente prodotti del territorio marchigiano e del Centro Italia (Abruzzo, Umbria, Romagna) mentre l' import presenta nel 2018 un tasso di crescita del +9%, con 507.409 tonnellate di merci in sbarco. Nel **porto di Pesaro** continua la crescita del traffico passeggeri, prevalentemente grazie alla messa in linea di una nave di maggiori capacità nei mesi estivi del 2018 per raggiungere le spiagge croate di Lussino, isola di Rab e Novalja. Il traffico ha superato quest' anno le 10 mila unità (+31%) con 57 toccate. Positivo anche il traffico crociere con le navi Artemis e Arethusa della compagnia Grand Circle Cruise Line. Con 20 toccate, il doppio rispetto al 2017, sono transitati per Pesaro oltre 900 crocieristi alla scoperta della città, insieme ad Urbino, San Marino e alle altre località di pregio anche naturalistico della provincia.(ANSA).

ANSA - **ANCONA**, 1 MAR - Progressiva crescita del passeggeri a 1,16 mln passeggeri e buona tenuta delle merci a quasi 10 milioni di tonnellate nel 2018 per gli scali dell' Autorità di Sistema portuale dell' Adriatico centrale (porti di Pesaro, Falconara Marittima, **Ancona**, San Benedetto del Tronto e in Abruzzo, Pescara e Ortona), con forte affermazione del traffico traghetti delle Autostrade del mare a **Ancona** e Ortona. Sono i dati del Rapporto Statistico 2018. Per la parte marchigiana il **porto di Ancona** si conferma protagonista del traffico delle autostrade del mare del mare Adriatico: 2,3 milioni di tonnellate di merci (+2% rispetto al 2017). Ad un numero stabile di tir e trailer, transitati nello scalo (147.650, circa mille mezzi in meno rispetto al 2017), corrisponde un aumento delle merci trasportate: un segno del costante processo organizzativo della catena logistica che ottimizza il carico e il numero dei mezzi circolanti. Nel 2018 sono state 2.465 le toccate delle navi traghetti rispetto alle 2.430 del 2017. Il 78% di questo traffico è diretto o proveniente dalla Grecia. Molto dinamica la linea **Ancona-Durazzo**, principale scalo albanese che rappresenta ben il 18% del traffico totale delle autostrade del mare del **porto di Ancona**. Le linee con il **porto di Spalato**, in Croazia, nel 2018 hanno trasportato 83.957 tonnellate di merce (-16%), un calo che va interpretato anche alla luce nel miglioramento infrastrutturale nella penisola balcanica con il completamento della rete autostradale e la sua interconnessione con i Paesi dell' est e nord Europa. I passeggeri che sono transitati dal **porto di Ancona**, nel 2018, sono stati 1.151.266, +6% rispetto al 2017. In crescita il traffico dei passeggeri sui traghetti, con 1.084.235 transiti che nel 2018 mostra segno positivo sulle tre linee per Spalato (+7%), Durazzo (+29%) e Igoumenitsa-Patrasso (+1%). La Grecia rappresenta il 71% del traffico su traghetti. Per le crociere, nel **porto di Ancona** ci sono state 40 toccate rispetto alle 27 del 2017, +29% del numero di crocieristi, 67.031 rispetto ai 52.086 del 2017. Msc Crociere continua a rappresentare il principale partner del **porto dorico** in questo settore con il 50% delle toccate 2018, percentuale che sale al 76% del numero di crocieristi in transito nello scalo. La compagnia ha già confermato la sua presenza ad **Ancona** per le stagioni 2019 e 2020 con un aumento di toccate. Cambiamenti anche per i settori merceologici trattati, con un forte calo, ad esempio, del traffico del carbone. Il traffico merci in container del **porto di Ancona** vede un segno positivo nella quantità di merce trasportata: +3%, pari a 1,13 milioni di tonnellate. Prevalle l' export con 650 mila tonnellate di merci imbarcate, prevalentemente prodotti del territorio marchigiano e del Centro Italia (Abruzzo, Umbria, Romagna) mentre l' import presenta nel 2018 un tasso di crescita del +9%, con 507.409 tonnellate di merci in sbarco. Nel **porto di Pesaro** continua la crescita del traffico passeggeri, prevalentemente grazie alla messa in linea di una nave di maggiori capacità nei mesi estivi del 2018 per raggiungere le spiagge croate di Lussino, isola di Rab e Novalja. Il traffico ha superato quest' anno le 10 mila unità (+31%) con 57 toccate. Positivo anche il traffico crociere con le navi Artemis e Arethusa della compagnia Grand Circle Cruise Line. Con 20 toccate, il doppio rispetto al 2017, sono transitati per Pesaro oltre 900 crocieristi alla scoperta della città, insieme ad Urbino, San Marino e alle altre località di pregio anche naturalistico della provincia.(ANSA).

Il Nautilus

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

PORTO DI ANCONA: CONFRONTO SU INFORMAZIONE STATISTICA SUL TRASPORTO MARITTIMO

ANCONA La statistica come cartina al tornasole dell'economia portuale. Incontro su L'informazione statistica ufficiale sul trasporto marittimo tra integrazione e innovazione, organizzato ad Ancona dall'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico centrale con Istat. Il primo confronto a livello nazionale, alla presenza del presidente di Adsp mare Adriatico centrale, Rodolfo Giampieri, di Zeno D'Agostino, vicepresidente Espo, di rappresentanti delle Adsp, Istat, Agenzia Dogane, Capitanerie di porto, sul valore del dato statistico relativo ai porti come chiaro indicatore dello stato del sistema portuale, nella sua descrizione e rappresentatività dell'andamento, della competitività e della capacità di risposta alle sfide economiche del mercato. L'obiettivo del seminario era quello di affrontare le problematiche legate all'attuale produzione dei flussi di dati sul trasporto marittimo nei porti italiani aprendo un tavolo di discussione cui tutte le parti interessate possano dare un contributo, nella direzione di una effettiva razionalizzazione, e dell'implementazione dei requisiti di qualità, anche in base alla normativa, sia nazionale che internazionale, sull'argomento. La produzione statistica ufficiale in questo campo, infatti, ha il compito di rispondere non solo ai fabbisogni informativi della collettività, ma anche alle esigenze degli attori della governance ai vari livelli territoriali e istituzionali fino a quelle dei policy maker in ambito europeo e internazionale, laddove la normativa richiede informazioni tempestive, di qualità, armonizzate e integrate nei contenuti, e con l'adeguato livello territoriale di analisi ed approfondimento. Fra i vari interventi dell'incontro, quello del C.V. Domenico La Tella, in forza al Settimo reparto del Comando generale Capitanerie di porto, che si è soffermato, in particolare, sul bisogno di armonizzazione del dato statistico portuale a livello europeo, e quello di Alessandra Santillo, Direttore dell'Ufficio delle Dogane di Ancona, che ha descritto l'esperienza dell'Agenzia in questa materia. Vincenzo Lo Moro, direttore centrale Pianificazione strategica e relazioni istituzionali Istat, nella sezione finale dedicata alle prospettive di collaborazione in campo statistico, ha espresso la necessità di cooperazione fra le istituzioni per individuare soluzioni che consentano un unico punto di accesso per le imputazioni dei dati, il riutilizzo degli stessi fra le amministrazioni e la loro restituzione possibilmente con un modello nazionale che li renda disponibili e interpretabili. Zeno D'Agostino, vicepresidente Espo, ha parlato, dell'importanza del controllo del dato statistico e del suo aggiornamento in tempo reale come elemento di verifica delle attività portuali sottolineando come nelle Autorità di sistema portuale ci sia una montagna di dati a disposizione che può essere utilmente utilizzata anche grazie alla reciproca conoscenza con Istat. Il presidente dell'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico centrale, Rodolfo Giampieri, ha sottolineato la concretezza del dato statistico portuale e il valore che esso rappresenta nel trasformarlo in strategie delle imprese, come soggetti costruttori di lavoro e di occupazione, che hanno bisogno, oltre che di semplificazione, di informazioni affidabili per affrontare, con la loro competenza e professionalità, la velocità e la competitività del mercato. Dobbiamo essere consapevoli che quello stiamo facendo è nell'interesse generale e che lo stiamo realizzando grazie alla collaborazione fra tutti i soggetti del sistema portuale, oggi rappresentati qui da Agenzia Dogane e Capitanerie di porto che ringrazio. Il segretario generale dell'Adsp mare Adriatico centrale, Matteo Paroli, ha sottolineato come questa iniziativa consenta di rapportare, per la prima volta a livello nazionale, l'importante lavoro di raccolta e analisi statistica che viene effettuata nelle Autorità di sistema portuali. Un confronto che dimostra l'interesse che c'è per questa materia e che esprime la necessità di avere a disposizione dati dei traffici marittimi di sempre maggiore qualità e dettaglio, che possano disegnare l'economia portuale del Paese.



Il presidente dell'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico centrale, Rodolfo Giampieri, ha sottolineato la concretezza del dato statistico portuale e il valore che esso rappresenta nel trasformarlo in strategie delle imprese, come soggetti costruttori di lavoro e di occupazione, che hanno bisogno, oltre che di semplificazione, di informazioni affidabili per affrontare, con la loro competenza e professionalità, la velocità e la competitività del mercato. Dobbiamo essere consapevoli che quello stiamo facendo è nell'interesse generale e che lo stiamo realizzando grazie alla collaborazione fra tutti i soggetti del sistema portuale, oggi rappresentati qui da Agenzia Dogane e Capitanerie di porto che ringrazio. Il segretario generale dell'Adsp mare Adriatico centrale, Matteo Paroli, ha sottolineato come questa iniziativa consenta di rapportare, per la prima volta a livello nazionale, l'importante lavoro di raccolta e analisi statistica che viene effettuata nelle Autorità di sistema portuali. Un confronto che dimostra l'interesse che c'è per questa materia e che esprime la necessità di avere a disposizione dati dei traffici marittimi di sempre maggiore qualità e dettaglio, che possano disegnare l'economia portuale del Paese.



Il Nautilus

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

NEL 2018 1,16 MLN PASSEGGERI E 9,44 MLN TON DI MERCE NELL'ADSP MARE ADRIATICO CENTRALE

ANCONA I dati 2018 del sistema portuale dell'Adriatico centrale (porti di Pesaro, Falconara Marittima, Ancona, San Benedetto del Tronto, Pescara e Ortona) vedono una progressiva crescita dei passeggeri e una buona tenuta delle merci, con forte affermazione del traffico traghetti delle Autostrade del mare che si attesta significativamente nei porti di Ancona e Ortona. Il porto di Ancona si conferma protagonista del traffico delle autostrade del mare del mare Adriatico: 2.391.576 tonnellate di merci, pari a + 2% rispetto al 2017, a conferma del trend positivo degli ultimi anni per questa tipologia di traffico. Da sottolineare che ad un numero stabile di tir e trailer, transitati nello scalo (147.650, circa mille mezzi in meno rispetto al 2017), corrisponde un aumento delle merci trasportate: un segno del costante processo organizzativo della catena logistica che ottimizza il carico e il numero dei mezzi circolanti. Nel 2018 sono state 2.465 le toccate delle navi traghetti rispetto alle 2.430 del 2017. Il 78% di questo traffico è diretto o proveniente dalla Grecia (1.869.496 tonnellate di merci, 118.587 tir e semirimorchi) in particolare dai porti di Igoumenitsa e Patrasso, collegati ogni giorno, tutto l'anno, allo scalo dorico. Molto dinamica la linea Ancona-Durazzo, principale scalo albanese. Il traffico cresce del 49% (436.330 tonnellate nel 2018, 22.241 tir e semirimorchi), effetto della messa in servizio di un nuovo traghetti con maggiore capacità di stiva, e rappresenta ben il 18% del traffico totale delle autostrade del mare del porto di Ancona. Le linee con il porto di Spalato, in Croazia, nel 2018 hanno trasportato 83.957 tonnellate di merce, un calo del 16% a cui corrisponde la flessione del transito di mezzi commerciali a 6.734 (-12%). Un fenomeno che va interpretato anche nel miglioramento infrastrutturale compiuto nella penisola balcanica con il completamento della rete autostradale e la sua interconnessione con i Paesi dell'est e nord Europa. I passeggeri che sono transitati dal porto di Ancona, nel 2018, sono stati 1.151.266, +6% rispetto al 2017. In crescita il traffico dei passeggeri sui traghetti, con 1.084.235 transiti (+ 14%, in due anni quando erano 951.000), che nel 2018 mostra segno positivo sulle tre linee per Spalato (+7%), Durazzo (+29%) e Igoumenitsa-Patrasso (+1%). Un aumento, quello con la Grecia, che solo a prima vista può sembrare limitato. La Grecia rimane, infatti, la direttrice trainante dello scalo rappresentando il 71% del traffico su traghetti, con 771.874 transiti, mantenendosi ben oltre la media dei 680.000 passeggeri del periodo 2012-2016. Una chiara dimostrazione della diretta correlazione tra traffico marittimo e andamento dell'economia dei Paesi interconnessi. Con riferimento al traffico crociere, nel porto di Ancona ci sono state 40 toccate rispetto alle 27 del 2017, con una crescita del +29% del numero di crocieristi, 67.031 rispetto ai 52.086 del 2017 (+29%). Msc Crociere continua a rappresentare il principale partner del porto dorico in questo settore con il 50% delle toccate 2018, percentuale che sale al 76% del numero di crocieristi in transito nello scalo. La compagnia ha già confermato la sua presenza ad Ancona per le stagioni 2019 e 2020 con un aumento di toccate rispetto a quelle del 2018. Fra le categorie merceologiche in transito sui traghetti, continuano a prevalere i carichi misti: il 41% delle merci che viaggiano su tir e trailer. Si tratta di carichi di vario tipo (macchine, semilavorati, materie prime, tessili) trasportate da un unico mezzo per varie destinazioni. Seguono i prodotti alimentari: ortofrutta, carne, pesce e altri prodotti alimentari lavorati, bevande e tabacchi rappresentano complessivamente il 39% del totale delle merci. Prodotti che necessitano di un rapido trasferimento dai luoghi di produzione a quelli di consumo nei Paesi europei centro-settentrionali e che pertanto trovano nelle autostrade del mare attestata su Ancona la soluzione logistica ideale per assicurare la velocità necessaria. La forte riduzione del traffico cereali, in costante calo dal 2014, la movimentazione è passata da 280.132 tonnellate a poco più di 18.000 tonnellate, porta ad un calo del traffico merci generiche e rinfuse del porto di Ancona (-47%) rendendo sempre più evidente che le strutture di stoccaggio sono sproporzionate rispetto al traffico sviluppato. Un calo dovuto anche all'effetto della polarizzazione dei traffici via mare dei cereali, concentrati nei porti vicini agli stabilimenti di trasformazione. Dati coerenti con il cambiamento della domanda di fonti energetiche del Paese, che si sta orientando verso soluzioni con minor impatto ambientale, determinano il forte calo del traffico del



carbone, che aveva fortemente caratterizzato il porto di Ancona negli anni passati. Un cambiamento che pone la sfida di ripensare gli spazi portuali, prima utilizzati per questi tipi di traffico, e ora da dedicare a nuovi flussi di merci per creare nuova occupazione. Il traffico merci in container del porto di Ancona vede un segno positivo nella quantità di merce trasportata: +3%, pari a 1,13 milioni di tonnellate. Prevale l'export con 650.000 tonnellate di merci imbarcate, prevalentemente prodotti del territorio marchigiano e del Centro Italia (Abruzzo, Umbria, Romagna) mentre l'import presenta nel 2018 un tasso di crescita del +9%, con 507.409 tonnellate di merci in sbarco. In calo nel 2018 il numero di TEUS movimentati, 159.061 corrispondenti a -6% sul 2017. Anche questo un andamento dovuto alla razionalizzazione della catena logistica che, ormai, cerca di minimizzare la movimentazione di contenitori vuoti (-13%). Nel porto di Pesaro continua la crescita del traffico passeggeri, prevalentemente grazie alla messa in linea di una nave di maggiori capacità nei mesi estivi del 2018 per raggiungere le spiagge croate di Lussino, isola di Rab e Novalja. Il traffico ha superato quest'anno le 10.000 unità (+31%) con 57 toccate. Positivo anche il traffico crociere con le navi Artemis e Arethusa della compagnia Grand Circle Cruise Line che hanno proposto l'itinerario: Venezia, Ravenna, Pesaro, Ortona, Termoli, Monopoli, Otranto e Roccella Ionica. Con 20 toccate, il doppio rispetto al 2017, sono transitati per Pesaro oltre 900 crocieristi alla scoperta della città, insieme ad Urbino, San Marino e alle altre località di pregio anche naturalistico della provincia. Il porto di Ortona ha movimentato, nel 2018, 1.013.330 tonnellate di merci, in lieve calo del 2% rispetto al 2017. La contrazione riguarda il traffico di merci solide: 570.315 tonnellate, il 56% del totale, che scendono del -7%. È stato positivo invece l'andamento delle rinfuse liquide, principalmente gasolio, che hanno raggiunto 430.294 tonnellate, in crescita del 5% rispetto all'anno precedente. Ottima la performance dei veicoli nuovi in esportazione: in totale 6.695 (+17%). In crescita, inoltre, il traffico dei crocieristi alla scoperta della città e del territorio a bordo delle navi Artemis e Arethusa impegnate nell'itinerario che coinvolge anche il porto di Pesaro: circa 900 i transiti, + 43% rispetto al 2017, con 19 toccate e con l'obiettivo di crescere ancora nel prossimo periodo. L'Autorità di sistema portuale afferma il presidente Rodolfo Giampieri si conferma sempre più stabilmente ponte fra Italia e i Balcani in cui ogni porto viene valorizzato con le proprie specializzazioni. Ancona è protagonista indiscussa del traffico delle autostrade del mare, con una crescita confortante che riguarda sia le merci sia i passeggeri, ed è un porto che viene sempre più scelto per le crociere, anche grazie all'aumento del numero delle toccate da parte di Msc Crociere e delle altre compagnie. Alla base della strategia dell'Adsp, spiega Giampieri, ci sono lo sviluppo, la sicurezza e la sostenibilità, valori sempre più importanti per attrarre investimenti pubblici e privati, per aumentare la competitività delle imprese ed essere volano di sviluppo economico ed occupazionale. Tutto questo, aggiunge Giampieri, si ottiene grazie ad un leale e convinto lavoro di squadra in cui è fondamentale la collaborazione di tutti gli enti e le istituzioni, Capitanerie di porto, Agenzia dogane, forze di polizia, Regioni, Comuni, e dei servizi tecnico-nautici che operano nelle aree portuali affinché si agisca, tutti insieme, nell'interesse generale del sistema portuale e delle comunità ad esso collegate. Siamo consapevoli che c'è ancora lavoro da fare soprattutto nel sostenere i traffici in crescita, nella naturale sostituzione di alcune tipologie di traffici che sono in irreversibile diminuzione e nello sviluppo ulteriore dei servizi a supporto dei clienti dei porti. Il porto di Ortona, afferma Giampieri, si conferma uno snodo che sempre più integra la filiera produttiva meccanica di alta qualità dell'automotive del territorio abruzzese con la complessa catena logistica intermodale che dalla fabbrica giunge ai mercati di destinazione dell'Europa centrale. Un valore e un'opportunità da cogliere e sviluppare ulteriormente supportando l'infrastrutturazione del porto in stretta collaborazione con la Capitaneria e le istituzioni regionali e comunali.

Il Resto del Carlino (ed. Ancona)

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

PORTO SODDISFATTO IL PRESIDENTE DELL' AUTORITA' DI SISTEMA: «CONFERMATO IL RUOLO DI PORTA DELL' EST»

«In crescita passeggeri, merci e crocieristi»

SALE il numero dei passeggeri, cresce quello dei crocieristi e il traffico merci dà le sue conferme. Numeri alla mano per il sistema portuale dell' Adriatico centrale (Pesaro, Falconara Marittima, **Ancona**, San Benedetto del Tronto, Pescara e Ortona) che vedono una progressiva crescita dei passeggeri e una buona tenuta delle merci, con forte affermazione del traffico traghetti delle Autostrade del mare che si attesta significativamente nei porti di **Ancona** e Ortona. Il **porto di Ancona** si conferma protagonista del traffico delle autostrade del mare del mare Adriatico: 2.391.576 tonnellate di merci, pari a + 2% rispetto al 2017, a sostegno del trend positivo degli ultimi anni per questa tipologia di traffico. Da sottolineare che ad un numero stabile di tir e trailer, transitati nello scalo (147.650, circa mille mezzi in meno rispetto al 2017), corrisponde un aumento delle merci trasportate: un segno del costante processo organizzativo della catena logistica che ottimizza il carico e il numero dei mezzi circolanti.

NEL 2018 sono state 2.465 le toccate delle navi traghetto rispetto alle 2.430 del 2017. Il 78% di questo traffico è diretto o proveniente dalla Grecia (1.869.496 tonnellate di merci, 118.587 tir e semirimorchi) in particolare dai porti di Igoumenitsa e Partano, collegati ogni giorno, tutto l'anno, allo scalo dorico. Molto dinamica la linea **Ancona**-Durazzo, principale scalo albanese. Il traffico cresce del 49% (436.330 tonnellate nel 2018, 22.241 tir e semirimorchi). Le linee con il **porto** di Spalato, in Croazia, nel 2018 hanno trasportato 83.957 tonnellate di merce, un calo del 16% a cui corrisponde la flessione del transito di mezzi commerciali a 6.734 (-12%). I passeggeri che sono transitati dal **porto di Ancona**, nel 2018, sono stati 1.151.266, +6% rispetto al 2017.

In crescita il traffico dei passeggeri sui traghetti, con 1.084.235 transiti (+ 14%, in due anni quando erano 951.000), che nel 2018 mostra segno positivo sulle tre linee per Spalato (+7%), Durazzo (+29%) e Igoumenitsa-Patrasso (+1%). La Grecia rimane la direttrice trainante dello scalo rappresentando il 71% del traffico su traghetti.

CON riferimento al traffico crociere, nel **porto di Ancona** ci sono state 40 toccate rispetto alle 27 del 2017, con una crescita del +29% del numero di crocieristi, 67.031 rispetto ai 52.086 del 2017 (+29%). Msc Crociere continua a rappresentare il principale partner del **porto** dorico in questo settore con il 50% delle toccate 2018, percentuale che sale al 76% del numero di crocieristi in transito nello scalo. La compagnia ha già confermato la sua presenza ad **Ancona** per le stagioni 2019 e 2020 con un aumento di toccate rispetto a quelle del 2018. «L' Autorità di sistema portuale - afferma il presidente Rodolfo Giampieri - si conferma sempre più stabilmente ponte fra Italia e i Balcani in cui ogni **porto** viene valorizzato con le proprie specializzazioni. **Ancona** è un **porto** che viene sempre più scelto per le crociere».



Il Resto del Carlino (ed. Pesaro)

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

Porto, transitati 10mila passeggeri nel 2018

Ad aprile si riparte: prima navetta con gli americani, poi viaggi per Lussino e Zara

LA NAVE veloce sta scaldando i motori perché iniziano i viaggi verso la Croazia: la Gomo Tours ha già aperto le prenotazioni e per Pasqua (20 e 22 aprile) è prevista la prima traversata dell' Adriatico con destinazione Lussino. Qualche giorno dopo si parte con una nuova destinazione (25-28 aprile) per Zara «con attracco nel porto vecchio e quindi nel cuore della città e dei suoi monumenti», dice Paolo Gorini che da anni è punto di riferimento per queste escursioni sull' altra sponda dell' Adriatico. Prima ancora, e cioè il 5-6 aprile arriva e attracca la prima nave passeggeri, l' Artemis, con i turisti americani, per due giorni di soggiorno. Le navi con gli americani a bordo faranno scalo in città tre volte al mese fino ai primi giorni di novembre.

«Se il buongiorno si vede dal mattino - continua Gorini - stiamo andando bene e quelli che si imbarcano per raggiungere la costa croata sono nella stragrande maggioranza gente che arriva da fuori, da ogni parte d' Italia». Questo il quadro in prospettiva. Intanto arrivano i dati definitivi della stagione 2018 resi noti dall' **autorità di sistema portuale** di Ancona che ha alla presidenza Rodolfo Giampieri, il quale tre giorni fa ha incontrato il sindaco Matteo Ricci per mettere a fuoco le linee del piano regolatore del porto.

Non solo questo, perché nella giornata di ieri Giampieri ha anche parlato con il sindaco di Fano Massimo Seri per lo smaltimento dei fanghi attualmente depositati nell' area di Marina Group, a poche centinaia di metri dal porto turistico Marina dei Cesari: «Nessun problema per quello che riguarda i finanziamenti perché i soldi sono già stanziati», dice Roldolfo Giampieri. «Come Pesaro, anche Fano è un porto molto interessante e c' è sviluppo, sia per la cantieristica e anche per il diportismo perché stiamo andando avanti con le richieste riguardanti la nuova darsena del porto di Pesaro. Dopo anni passati guardando solamente il settore manifatturiero, adesso ci stiamo impegnando per potenziare quella grande risorsa che è l' economia del mare, anche per quello che riguarda la pesca».

IL CONSUNTIVO DEL 2018 dice che sono transitate per le banchine di Pesaro circa 10mila persone con un incremento del 31 per cento rispetto al 2017. Per quello che riguarda le navette con gli americani della compagnia 'Gran Circle Cruise Line' gli approdi lo scorso anno sono stati 20, raddoppiati rispetto al 2017 per un totale di circa 900 persone che hanno visitato oltre la città, anche Urbino e San Marino. «C' è da parte nostra - continua Giampieri - la volontà di potenziare ancora di più tutti i settori».

Intanto il cantiere navale è in piena attività perché il primo yacht che ha terminato il rimessaggio ha preso il mare, ed al porto è arrivato un altro yacht della classe Explorer, navi costruite dai Cantieri Navali delle Marche di Ancona che ha come amministratore delegato Ennio Cecchini, fanese, ma anche ex titolare proprio dei cantieri navali cittadini dopo le dimissioni da parte dei Montanari di Fano.

The image shows a newspaper page with the following content:

- Main Article:** "Porto, transitati 10mila passeggeri nel 2018. Ad aprile si riparte: prima navetta con gli americani, poi viaggi per Lussino e Zara".
- Sub-headers:** "DUE INIZIATIVE", "PREMI CHI VA IN BICI CON RADAR MONDIALE", "UNA NAVE DA BANCHE", "FANGHI A MARINA GROUP", "I RAGGI DELLA SOLARE", "SOLIDARIETÀ TRASPORTO DEI PAZIENTI", "Ant, regalo da 32 aziende: un nuovo mezzo di trasporto", "New Opportunity".
- Advertisements:** "New Opportunity" (a network of opportunities), "SOLIDARIETÀ TRASPORTO DEI PAZIENTI" (Ant, regalo da 32 aziende), and "New Opportunity" (a network of opportunities).
- Images:** A photograph of a harbor scene with a boat and people.

Informare

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

In crescita il traffico crocieristico nei porti di Ortona e Pesaro

Nello scalo ortonese le merci sono diminuite del -2% L' Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale ha reso noto che, se lo scorso anno il porto di Ancona ha movimentato 8,4 milioni di tonnellate di merci con un calo del -2,7% sul 2017 (dell' 8 febbraio 2018), nel 2018 il porto di Ortona ha movimentato 1.013.330 tonnellate di merci, con una lieve flessione del -2% rispetto al 2017 che riguarda il traffico di merci solide (570.315 tonnellate, -7%) mentre è stato positivo l' andamento delle rinfuse liquide, principalmente gasolio, che hanno raggiunto 430.294 tonnellate (+5%). Ottima, inoltre, la performance dei veicoli nuovi in esportazione con un totale di 6.695 mezzi (+17%) e in crescita anche il traffico dei crocieristi con circa 900 i transiti (+43%). Relativamente al porto di Pesaro, anch' esso amministrato dall' AdSP dell' Adriatico Centrale, lo scorso anno è proseguita la crescita del traffico passeggeri, prevalentemente grazie alla messa in linea di una nave di maggiori capacità nei mesi estivi del 2018 per raggiungere le spiagge croate di Lussino, isola di Rab e Novalja. Il traffico ha superato quest' anno le 10.000 unità (+31%) con 57 toccate. Positivo anche il traffico crociere che ha registrato 20 toccate, il doppio rispetto al 2017, e il transito di oltre 900 crocieristi.



The screenshot shows the website 'informARE' with the following content:

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

In crescita il traffico crocieristico nei porti di Ortona e Pesaro
Nello scalo ortonese le merci sono diminuite del -2%

L'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale ha reso noto che, se lo scorso anno il porto di Ancona ha movimentato 8,4 milioni di tonnellate di merci con un calo del -2,7% sul 2017 (dell' 8 febbraio 2018), nel 2018 il porto di Ortona ha movimentato 1.013.330 tonnellate di merci, con una lieve flessione del -2% rispetto al 2017 che riguarda il traffico di merci solide (570.315 tonnellate, -7%) mentre è stato positivo l' andamento delle rinfuse liquide, principalmente gasolio, che hanno raggiunto 430.294 tonnellate (+5%). Ottima, inoltre, la performance dei veicoli nuovi in esportazione con un totale di 6.695 mezzi (+17%) e in crescita anche il traffico dei crocieristi con circa 900 i transiti (+43%).

Relativamente al porto di Pesaro, anch'esso amministrato dall'AdSP dell'Adriatico Centrale, lo scorso anno è proseguita la crescita del traffico passeggeri, prevalentemente grazie alla messa in linea di una nave di maggiori capacità nei mesi estivi del 2018 per raggiungere le spiagge croate di Lussino, isola di Rab e Novalja. Il traffico ha superato quest'anno le 10.000 unità (+31%) con 57 toccate. Positivo anche il traffico crociere che ha registrato 20 toccate, il doppio rispetto al 2017, e il transito di oltre 900 crocieristi.

ABB

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

Cerca il tuo albergo

Destinazione	Data di arrivo	Data di partenza	Cerca
0 Altre destinazioni	1 Mar	2 Mar	Cerca
	2019	2019	

Indice • Prima pagina • Indice notizie

informARE - Piazza Matteotti 1/3 - 16123 Genova - ITALIA
tel.: 010.2462122, fax: 010.2516768, e-mail:

Informare

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Stabile il traffico movimentato nel 2018 nei porti di Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Record del traffico containerizzato che per la prima volta ha superato i 100mila teu. Nel 2018 i porti di Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta hanno movimentato oltre 16,6 milioni di tonnellate di merci, volume di traffico analogo a quello dell'anno precedente, di cui 11,4 milioni di tonnellate di carichi movimentati nel porto di Civitavecchia (11,4 milioni di tonnellate nel 2017), 3,5 milioni di tonnellate nel porto di Fiumicino (3,5 milioni nel 2017) e 1,7 milioni di tonnellate nel porto di Gaeta (1,9 milioni nel 2017). L'**Autorità di Sistema Portuale** del Mar Tirreno Centro Settentrionale ha reso noto che il totale del traffico movimentato nel 2018 dal **sistema portuale** gestito dall'ente risulta costituito per 5,3 milioni di tonnellate da merci liquide e 11,3 milioni di tonnellate da merci secche. Le prime sono state movimentate per il 66% nel porto di Fiumicino (3,5 milioni di tonnellate), per il 24% nel porto di Gaeta (1,3 milioni di tonnellate) e per il restante 10% nel porto di Civitavecchia (0,5 milioni di tonnellate).

Diversamente, le merci secche risultano movimentate per il 96% (pari a 11,3 milioni di tonnellate) nel porto di Civitavecchia e per il restante 4% nel porto di Gaeta (per complessive 400 mila tonnellate). Specificando che se nel triennio 2016-2018 il valore complessivo del traffico risulta immutato, l'**authority portuale** ha evidenziato che tuttavia si riscontrano sensibili differenze nella sua composizione interna, in particolare per quanto concerne le merci secche e il volume delle merci in colli e delle rinfuse solide. Dal 2016 al 2018, infatti, il traffico complessivo di merci in colli (merci in container, su mezzi pesanti, pallet e sacconi) è cresciuto di oltre il +17% (+964 mila tonnellate), pari nel 2018 a quasi 6,5 milioni di tonnellate complessive; a differenza delle rinfuse solide che, nel medesimo arco temporale, sono diminuite del -19% (-1,1 milioni di tonnellate), flessione che è stata determinata sostanzialmente da una sensibile contrazione del traffico di carbone destinato alla centrale elettrica dell'Enel di Torre Valdaliga Nord oltre che delle merci derivanti dalla sua lavorazione (cenere gesso e calcare). In particolare, il traffico di carbone è passato da 4,750 milioni di tonnellate nel 2016 a 3,850 milioni di tonnellate nel 2018. Perdita compensata da un importante aumento delle merci in colli che sono salite da 5,5 milioni di tonnellate nel 2016 a 6,5 milioni di tonnellate nel 2018 affermandosi definitivamente quale principale tipologia di traffico. Tale crescita è determinata da un incremento nel triennio delle merci in container (+58%; +360mila tonnellate) che, nel 2018, hanno raggiunto circa un milione di tonnellate per oltre 100mila teu e, in misura maggiore, da una crescita delle merci trasportate su mezzi pesanti, sia su collegamenti di linea che commerciale, che passano da 4,8 milioni di tonnellate nel 2016 a 5,5 milioni di tonnellate nel 2018 (+15%; +700mila tonnellate). «Il traffico di merci in contenitori - ha rilevato il presidente dell'AdSP del Mar Tirreno Centro Settentrionale, Francesco Maria di Majo - fa registrare il numero più alto finora raggiunto e per la prima volta nella storia del porto di Civitavecchia i contenitori superano i 100.000 teu movimentati. Più che questo dato, che è ancora lontano dalle potenziali capacità del porto e soprattutto del terminal container, è importante sottolineare il significativo aumento del traffico ro-ro che conferma la crescita del ruolo di Civitavecchia quale snodo per il traffico intermodale con la Spagna, la Sardegna e la Sicilia. Ro-ro, prodotti ortofrutticoli, coils in acciaio e container sono i settori trainanti, sui quali l'ente sta portando avanti e sostenendo iniziative e progetti». Nel 2018, invece, il traffico di autovetture nuove ha fatto registrare nel complesso una flessione del -19,5% rispetto al 2017 a causa di una sensibile contrazione delle auto imbarcate in parte compensata da un incremento di circa il +10% delle auto sbarcate. Per quanto riguarda il traffico crocieristico - ha spiegato di Majo - «le previsioni di crescita del Porto di Roma sono state ampiamente confermate. Il numero di crocieristi transitati a Civitavecchia nel 2018 è, infatti, cresciuto del 10,8% confermando il porto di Roma quale scalo leader in Italia (e secondo in Europa) con quasi due milioni e mezzo di crocieristi. In particolare, la percentuale degli sbarchi è cresciuta del 12,6% e quella degli imbarchi del 9,6%. Tale dato è particolarmente significativo visto il maggiore indotto prodotto dagli sbarchi/imbarchi rispetto ai semplici transiti di passeggeri e rappresenta, quindi, un segnale positivo per l'economia della città e del territorio».



01 marzo 2019

Stabile il traffico movimentato nel 2018 nei porti di Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Record del traffico containerizzato che per la prima volta ha superato i 100mila teu

Nel 2018 i porti di Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta hanno movimentato oltre 16,6 milioni di tonnellate di merci, volume di traffico analogo a quello dell'anno precedente, di cui 11,4 milioni di tonnellate di carichi movimentati nel porto di Civitavecchia (11,4 milioni di tonnellate nel 2017), 3,5 milioni di tonnellate nel porto di Fiumicino (3,5 milioni nel 2017) e 1,7 milioni di tonnellate nel porto di Gaeta (1,9 milioni nel 2017).

L'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale ha reso noto che il totale del traffico movimentato nel 2018 dal sistema portuale gestito dall'ente risulta costituito per 5,3 milioni di tonnellate da merci liquide e 11,3 milioni di tonnellate da merci secche. Le prime sono state movimentate per il 66% nel porto di Fiumicino (3,5 milioni di tonnellate), per il 24% nel porto di Gaeta (1,3 milioni di tonnellate) e per il restante 10% nel porto di Civitavecchia (0,5 milioni di tonnellate). Diversamente, le merci secche risultano movimentate per il 96% (pari a 11,3 milioni di tonnellate) nel porto di Civitavecchia e per il restante 4% nel porto di Gaeta (per complessive 400 mila tonnellate).

Specificando che se nel triennio 2016-2018 il valore complessivo del traffico risulta immutato, l'authority portuale ha evidenziato che tuttavia si riscontrano sensibili differenze nella sua composizione interna, in particolare per quanto concerne le merci secche e il volume delle merci in colli e delle rinfuse solide. Dal 2016 al 2018, infatti, il traffico complessivo di merci in colli (merci in container, su mezzi pesanti, pallet e sacconi) è cresciuto di oltre il +17% (+964 mila tonnellate), pari nel 2018 a quasi 6,5 milioni di tonnellate complessive; a differenza delle rinfuse solide che, nel medesimo arco temporale, sono diminuite del -19% (-1,1 milioni di tonnellate), flessione che è stata determinata sostanzialmente da una sensibile contrazione del traffico di carbone destinato alla centrale elettrica dell'Enel di Torre Valdaliga Nord oltre che delle merci derivanti dalla sua lavorazione (cenere gesso e calcare). In particolare, il traffico di carbone è passato da 4,750 milioni di tonnellate nel 2016 a 3,850 milioni di tonnellate nel 2018. Perdita compensata da un importante aumento delle merci in colli che sono salite da 5,5 milioni di tonnellate nel 2016 a 6,5 milioni di tonnellate nel 2018 affermandosi definitivamente quale principale tipologia di traffico. Tale crescita è determinata da un incremento nel triennio delle merci in container (+58%; +360mila tonnellate) che, nel 2018, hanno raggiunto circa un milione di tonnellate per oltre 100mila teu e, in misura maggiore, da una crescita delle merci trasportate su mezzi pesanti, sia su collegamenti di linea che commerciale, che passano da 4,8 milioni di tonnellate nel 2016 a 5,5 milioni di tonnellate nel 2018 (+15%; +700mila tonnellate).

«Il traffico di merci in contenitori - ha rilevato il presidente dell'AdSP del Mar Tirreno Centro Settentrionale, Francesco Maria di Majo - fa registrare il

Informazioni Marittime

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Nei porti del Lazio crescono crocieristi, ro-ro e Container

L' Authority ha preso in esame i dati dell' ultimo triennio. Stabile la movimentazione complessiva

Il traffico dei crocieristi, quello ro-ro e quello dei container hanno registrato le migliori performance nel 2018 nei porti di Roma e del Lazio, nel quadro di una movimentazione complessiva pressoché stabile. Il traffico totale di merci, infatti, con oltre 16,6 milioni di tonnellate, si conferma ai livelli dell' ultimo biennio: 11,4 milioni di tonnellate, pari al 69%, sono state movimentate nel porto di Civitavecchia; 3,5 milioni, pari al 21%, nello scalo di Fiumicino e 1,7 milioni di tonnellate, pari al 10%, nel porto di Gaeta. Merci liquide e secche Il totale del traffico è costituito per 5,3 milioni di tonnellate da merci liquide e 11,3 milioni di tonnellate da merci secche. Le prime sono state movimentate per il 66% nel porto di Fiumicino (3,5 milioni di tonnellate), per il 24% nel porto di Gaeta (1,3 milioni di tonnellate) e per il restante 10% nel porto di Civitavecchia (0,5 milioni di tonnellate). Diversamente, le merci secche risultano movimentate per il 96% (pari a 11,3 milioni di tonnellate) nel porto di Civitavecchia e per il restante 4% nel porto di Gaeta (per complessive 400 mila tonnellate). Nel triennio Se nel triennio 2016/2018 il valore complessivo del traffico risulta immutato, si riscontrano sensibili differenze nella sua composizione interna, in particolare per quanto concerne le merci secche ed il volume delle merci in colli e delle rinfuse solide. Difatti, dal 2016 al 2018, il traffico complessivo di merci in colli (merci in container, su mezzi pesanti, pallets e sacconi) è cresciuto di oltre il 17% (+964 mila tonnellate), pari nel 2018 a quasi 6,5 milioni di tonnellate complessive; a differenza delle rinfuse solide che, nel medesimo arco temporale, diminuiscono del 19% (-1,1 milioni di tonnellate). Flessione determinata sostanzialmente da una sensibile contrazione del traffico di carbone destinato alla centrale elettrica dell' Enel di Torre Valdaliga Nord oltre che delle merci derivanti dalla sua lavorazione (cenere gesso e calcare). In particolare, il traffico di carbone è passato da 4,750 milioni di tonnellate nel 2016 a 3,850 milioni di tonnellate nel 2018. Perdita compensata da un importante aumento delle merci in colli che passano da 5,5 milioni di tonnellate nel 2016 a 6,5 milioni di tonnellate nel 2018, affermandosi definitivamente quale principale tipologia di traffico. Tale crescita è determinata da un incremento nel triennio delle merci in container (+58%; +360 mila tonnellate) che, nel 2018, hanno raggiunto circa 1 milione di tonnellate per oltre 100 mila teu e, in misura maggiore, da una crescita delle merci trasportate su mezzi pesanti, sia su collegamenti di linea che commerciale, che passano da 4,8 milioni di tonnellate nel 2016 a 5,5 milioni di tonnellate nel 2018 (+15%; +700 mila tonnellate). Container e ro-ro "Il traffico di merci in contenitori fa registrare il numero più alto finora raggiunto - commenta il presidente dell' **Autorità di Sistema Portuale** del Mar Tirreno Centro Settentrionale, Francesco Maria di Majo - e per la prima volta nella storia del porto di Civitavecchia i contenitori superano i 100.000 teu movimentati". "Più che questo dato, che è ancora lontano dalle potenziali capacità del porto e soprattutto del terminal container, è importante sottolineare il significativo aumento del traffico Ro/Ro che conferma la crescita del ruolo di Civitavecchia quale snodo per il traffico intermodale con la Spagna, la Sardegna e la Sicilia". "Ro-ro, prodotti ortofrutticoli, coils in acciaio e container - prosegue di Majo - sono i settori trainanti, sui quali l' ente sta portando avanti e sostenendo iniziative e progetti". Il traffico di autovetture nuove ha fatto registrare nel complesso una flessione, rispetto al 2017, del 19,5%; ciò a causa di una sensibile contrazione delle auto imbarcate (export), in parte compensata da un incremento di circa il 10% delle auto sbarcate (import). Crocieristi e navi Per quanto riguarda il traffico crocieristico "le previsioni di crescita del Porto di Roma sono state ampiamente confermate", sottolinea di Majo. Il numero di crocieristi transitati a Civitavecchia nel 2018 è, infatti, cresciuto del 10,8% confermando il porto di Roma quale scalo leader in Italia (e secondo in Europa) con quasi 2 milioni e mezzo di crocieristi. In particolare, la percentuale degli sbarchi è cresciuta del 12,6% e quella degli imbarchi del 9,6%. "Tale dato è particolarmente significativo - conclude il numero uno di Molo Vespucci - visto il maggiore indotto prodotto dagli sbarchi/imbarchi rispetto ai semplici transiti di passeggeri e rappresenta, quindi, un segnale positivo per l' economia della città e del territorio". E il settore delle crociere, stante le previsioni di RisposteTurismo, continuerà a crescere anche nel 2019.

Importante conferma, quindi, per il primo porto del network, che, nel complesso, tra navi merci, crociere e di linea, ha registrato un totale di 3.212 accosti, con un aumento del 5% e 153 navi in più rispetto al 2017.

Crescono i traffici nel porto di Civitavecchia

Di Majo: bene il traffico crocieristico, ro-ro e container

Massimo Belli

CIVITAVECCHIA Il traffico complessivo dei Porti di Roma e del Lazio, con oltre 16,6 milioni di tonnellate, si conferma stabile ai livelli dell'ultimo biennio. Nel porto di Civitavecchia sono state movimentate 11,4 milioni di tonnellate, pari al 69%; 3,5 milioni, corrispondenti al 21%, nel porto di Fiumicino e 1,7 milioni di tonnellate, cioè il 10%, quelle movimentate nel porto di Gaeta. Il totale del traffico è costituito per 5,3 milioni di tonnellate da merci liquide e 11,3 milioni di tons da merci secche. Le prime sono state movimentate per il 66% nel porto di Fiumicino (3,5 mln di tonn.), per il 24% nel porto di Gaeta (1,3 mln) e per il restante 10% nel porto di Civitavecchia (0,5 mln di tonnellate). Diversamente, le merci secche risultano gestite per il 96% (pari a 11,3 mln di tonnellate) nel porto di Civitavecchia e per il restante 4% nel porto di Gaeta (per complessive 400 mila tonn). Se nel triennio 2016/2018 il valore complessivo del traffico risulta immutato, si riscontrano sensibili differenze nella sua composizione interna, in particolare per quanto concerne le merci secche ed il volume delle merci in colli e delle rinfuse solide. Difatti, dal 2016 al 2018, il traffico complessivo di merci in colli (merci in container, su mezzi pesanti, pallets e sacconi) è cresciuto di oltre il 17% (+ 964 mila tonn.), pari nel 2018 a quasi 6,5 milioni di tons complessive; a differenza delle rinfuse solide che, nel medesimo arco temporale, diminuiscono del 19% (- 1,1 mln di tonn.). Flessione determinata sostanzialmente da una sensibile contrazione del traffico di carbone destinato alla centrale elettrica dell'Enel di Torre Valdaliga Nord oltre che delle merci derivanti

dalla sua lavorazione (cenere gesso e calcare). In particolare, il traffico di carbone è passato da 4,750 milioni di tonnellate nel 2016 a 3,850 milioni di tonnellate nel 2018. Perdita compensata da un importante aumento delle merci in colli che passano da 5,5 milioni di tonnellate nel 2016 a 6,5 mln nel 2018, affermandosi definitivamente quale principale tipologia di traffico. Tale crescita è determinata da un incremento nel triennio delle merci in container (+ 58%; +360 mila tonnellate) che, nel 2018, hanno raggiunto circa un milione di tonnellate per oltre 100 mila teu e, in misura maggiore, da una crescita delle merci trasportate su mezzi pesanti, sia su collegamenti di linea che commerciale, che passano da 4,8 milioni di tonnellate nel 2016 a 5,5 mln nel 2018 (+ 15%; + 700 mila tonnellate). Il presidente dell'Autorità di Sistema portuale del Mar Tirreno centro settentrionale, Francesco Maria di Majo, ha così commentato i dati: Il traffico di merci in contenitori fa registrare il numero più alto finora raggiunto e per la prima volta nella storia del porto di Civitavecchia i contenitori superano i 100.000 teu movimentati. Più che questo dato, che è ancora lontano dalle potenziali capacità del porto e soprattutto del terminal container, è importante sottolineare il significativo aumento del traffico ro-ro che conferma la crescita del ruolo di Civitavecchia quale snodo per il traffico intermodale con la Spagna, la Sardegna e la Sicilia. Ro-ro, prodotti ortofruitticoli, coils in acciaio e container prosegue di Majo sono i settori trainanti, sui quali l'ente sta portando avanti e sostenendo iniziative e progetti. Il traffico di autovetture nuove ha fatto registrare nel complesso una flessione, rispetto al 2017, del 19,5%; ciò a causa di una sensibile contrazione delle auto imbarcate (export), in parte compensata da un incremento di circa il 10% delle auto sbarcate (import). Per quanto riguarda il traffico crocieristico le previsioni di crescita del Porto di Roma sono state ampiamente confermate, sottolinea di Majo. Il numero di crocieristi transitati a Civitavecchia nel 2018 è, infatti, cresciuto del 10,8% confermando il porto di Roma quale scalo leader in Italia (e secondo in Europa) con quasi due milioni e mezzo di crocieristi. In particolare, la percentuale degli sbarchi è cresciuta del 12,6% e quella degli imbarchi del 9,6%. Tale dato è particolarmente significativo conclude il numero uno di Molo Vespucci visto il maggiore indotto prodotto dagli sbarchi/imbarchi rispetto ai semplici transiti di passeggeri e rappresenta, quindi, un segnale positivo per l'economia della città e del territorio. E il settore delle crociere, stante le previsioni di RisposteTurismo, continuerà a crescere anche nel 2019. Importante conferma, quindi, per il primo porto del network, che, nel complesso, tra navi

The screenshot shows the top part of a news article on the Messaggero Marittimo website. The header includes the site's logo, navigation menu (PORTI, SHIPPING, LOGISTICA, etc.), and social media icons. The main headline is "Crescono i traffici nel porto di Civitavecchia" by Massimo Belli. Below the headline is a sub-headline "Di Majo: bene il traffico crocieristico, ro-ro e container" and a small photo of a port terminal. To the right of the article preview is a newsletter sign-up form with fields for name, email, and a "registra" button. Below the sign-up form are sections for "ULTIME" and "POPOLARI" videos, each with a small thumbnail and title.

merci, crociere e di linea, ha registrato un totale di 3.212 accosti, con un aumento del 5% e 153 navi in più rispetto al 2017.

"Funzioni pubbliche, shipping e marittimità". Incontro Cluster marittimo-vertici amministrazioni

(FERPRESS) - Roma, 1 MAR - Si è tenuto oggi nella sede del Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto - Guardia Costiera a Roma il terzo incontro del Cluster marittimo italiano, rappresentato dalla Federazione del **sistema** marittimo italiano (Federazione del Mare) e dai Propeller Club nazionali, con i vertici delle Amministrazioni marittime militari e civili. Il workshop "Funzioni pubbliche, shipping e marittimità" è stato introdotto da Umberto MASUCCI, presidente dell' International Propeller Clubs. Si sono poi tenuti gli interventi del Comandante generale del Corpo delle Capitanerie di porto - Guardia Costiera, l' Ammiraglio Ispettore Capo (CP) Giovanni Pettorino, del Comandante in Capo della Squadra Navale, l' Ammiraglio di Squadra Donato Marzano, del Direttore generale per la vigilanza sulle **Autorità** portuali, le infrastrutture portuali e il trasporto marittimo e per vie d' acqua interne, Mauro Coletta, del Direttore Generale di AssArmatori, Alberto Rossi. I lavori sono stati conclusi da Mario Mattioli, Presidente della Federazione del Mare e di Confitarma. Mario Mattioli ha affermato che "senza il Registro Internazionale oggi non saremmo qui a parlare dei successi della nostra flotta mercantile, la quale - nonostante la crisi dei mercati che dura da più di dieci anni - è ancora in grado di competere sui mercati internazionali". "Grazie alla legge 30 del 1998 la flotta di bandiera italiana è più che raddoppiata (con posizioni di leadership o di assoluto rilievo nei settori più sofisticati, quali unità Ro-Ro, navi da crociera, navi per prodotti chimici e petroliferi) ed è tornata ad essere competitiva nei traffici internazionali e nel grande cabotaggio dove l' occupazione italiana e comunitaria in venti anni è aumentata del +140%. Oggi le navi di bandiera italiana sono al primo posto in Europa per numero di marittimi italiani e comunitari occupati". Infine, il Presidente Mattioli ha messo in evidenza la necessità di "un Ministero del Mare che possa raggruppare tutte le competenze oggi frazionate in più ministeri ed ha sottolineato l' incongruenza delle divisioni all' interno delle varie attività marittime, divisioni, dalle quali derivano difficoltà di coordinamento che penalizzano l' azione regolatoria delle funzioni pubbliche competenti e di fatto ostacolano la semplificazione normativa che tutti gli operatori richiedono. Ciò naturalmente va a detrimento della competitività delle attività marittime italiane". Erano presenti tra gli altri Pietro Spirito, presidente dell' **Autorità** di **sistema portuale** del Tirreno centrale, i vertici di Assonave, Assorimorchiatori, Confitarma, Fedepiloti, e Ucina, nonché esponenti dei maggiori centri portuali e logistici italiani, riuniti nell' International Propeller Club. L' occasione ha testimoniato ancora una volta l' unità del Cluster marittimo pubblico e privato e la comune volontà di promuovere in Italia la marineria, secondo le tradizioni e gli interessi del Paese.

Mattioli (Confitarma): Flotte mercantili, siamo i primi in Europa. Ma occorre un Ministero del mare

Si è tenuto ieri nella sede del Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto - Guardia Costiera a Roma il terzo incontro del Cluster marittimo italiano, rappresentato dalla Federazione del **sistema marittimo italiano** (Federazione del Mare) e dai Propeller Club nazionali, con i vertici delle Amministrazioni marittime militari e civili. Il workshop "Funzioni pubbliche, shipping e marittimità" è stato introdotto da Umberto Masucci, presidente dell' International Propeller Clubs. Si sono poi svolti gli interventi del Comandante generale del Corpo delle Capitanerie di Porto - Guardia Costiera, l' Ammiraglio Ispettore capo (Cp) Giovanni Pettorino, del Comandante in capo della Squadra Navale, l' Ammiraglio di squadra Donato Marzano, del Direttore generale per la vigilanza sulle **Autorità portuali**, le infrastrutture portuali e il trasporto marittimo e per vie d' acqua interne, Mauro Coletta, del Direttore generale di AssArmatori, Alberto Rossi. I lavori sono stati conclusi da Mario Mattioli, presidente della Federazione del Mare e di Confitarma. Mario Mattioli ha affermato che "senza il Registro Internazionale oggi non saremmo qui a parlare dei successi della nostra flotta mercantile, la quale - nonostante la crisi dei mercati che dura da più di dieci anni - è ancora in grado di competere sui mercati internazionali". "Grazie alla legge 30 del 1998 la flotta di bandiera italiana è più che raddoppiata (con posizioni di leadership o di assoluto rilievo nei settori più sofisticati, quali unità Ro-Ro, navi da crociera, navi per prodotti chimici e petroliferi) ed è tornata ad essere competitiva nei traffici internazionali e nel grande cabotaggio dove l' occupazione italiana e comunitaria in venti anni è aumentata del +140%. Oggi le navi di bandiera italiana sono al primo posto in Europa per numero di marittimi italiani e comunitari occupati". Infine, il presidente Mattioli ha messo in evidenza la necessità di "un Ministero del Mare che possa raggruppare tutte le competenze oggi frazionate in più ministeri ed ha sottolineato l' incongruenza delle divisioni all' interno delle varie attività marittime, divisioni, dalle quali derivano difficoltà di coordinamento che penalizzano l' azione regolatoria delle funzioni pubbliche competenti e di fatto ostacolano la semplificazione normativa che tutti gli operatori richiedono. Ciò naturalmente va a detrimento della competitività delle attività marittime italiane". Erano presenti tra gli altri Pietro Spirito, presidente dell' **Autorità di sistema portuale** del Tirreno centrale, i vertici di Assonave, Assorimorchiatori, Confitarma, Fedepiloti, e Ucina, nonché esponenti dei maggiori centri portuali e logistici italiani, riuniti nell' International Propeller Club.



Informazioni Marittime

Napoli

Funzioni pubbliche e shipping, il cluster marittimo incontra le capitanerie

Nel workshop tenuto a Roma si è discusso anche di Registro Internazionale e ministero del Mare

Con il workshop "Funzioni pubbliche, shipping e marittimità", si è tenuto venerdì a Roma, nella sede del Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto - Guardia Costiera, il terzo incontro del cluster marittimo italiano, rappresentato dalla Federazione del **sistema** marittimo italiano (Federazione del Mare) e dai Propeller Club nazionali, con i vertici delle amministrazioni marittime militari e civili. Ad introdurre i lavori è stato Umberto Masucci, presidente dell' International Propeller Clubs. Si sono poi tenuti gli interventi del Comandante generale del Corpo delle Capitanerie di porto - Guardia Costiera, l' ammiraglio ispettore Capo (CP) Giovanni Pettorino, del comandante in capo della Squadra Navale, l' ammiraglio di Squadra Donato Marzano, del direttore generale per la vigilanza sulle **Autorità** portuali, le infrastrutture portuali e il trasporto marittimo e per vie d' acqua interne, Mauro Coletta, del direttore generale di AssArmatori, Alberto Rossi. I lavori sono stati conclusi da Mario Mattioli, presidente della Federazione del Mare e di Confitarma. Mario Mattioli ha affermato che "senza il Registro Internazionale oggi non saremmo qui a parlare dei successi della nostra flotta mercantile, la quale - nonostante la crisi dei mercati che dura da più di dieci anni - è ancora in grado di competere sui mercati internazionali". "Grazie alla legge 30 del 1998 la flotta di bandiera italiana è più che raddoppiata (con posizioni di leadership o di assoluto rilievo nei settori più sofisticati, quali unità Ro-Ro, navi da crociera, navi per prodotti chimici e petroliferi) ed è tornata ad essere competitiva nei traffici internazionali e nel grande cabotaggio dove l' occupazione italiana e comunitaria in venti anni è aumentata del +140%. Oggi le navi di bandiera italiana sono al primo posto in Europa per numero di marittimi italiani e comunitari occupati". Infine, il presidente Mattioli ha messo in evidenza la necessità di "un ministero del Mare che possa raggruppare tutte le competenze oggi frazionate in più ministeri ed ha sottolineato l' incongruenza delle divisioni all' interno delle varie attività marittime, divisioni, dalle quali derivano difficoltà di coordinamento che penalizzano l' azione regolatoria delle funzioni pubbliche competenti e di fatto ostacolano la semplificazione normativa che tutti gli operatori richiedono. Ciò naturalmente va a detrimento della competitività delle attività marittime italiane". Erano presenti tra gli altri Pietro Spirito, presidente dell' **Autorità** di **sistema portuale** del Tirreno centrale, i vertici di Assonave, Assorimorchiatori, Confitarma, Fedepiloti, e Ucina, nonché esponenti dei maggiori centri portuali e logistici italiani, riuniti nell' International Propeller Club.

Brindisi Report

Brindisi

"Surreale l' opposizione allo sviluppo del porto di Brindisi"

Confetra Puglia, la federazione dei trasporti e della logistica, interviene sul progetto dei nuovi accosti

BRINDISI - Il presidente di Confetra Puglia, Felice Panaro, trova surreali l' opposizione, sia pure di settori minoritari, allo sviluppo delle infrastrutture portuali di **Brindisi**. Per Confetra, lo sviluppo del **porto** valorizzerebbe maggiormente l' offerta culturale e storica della città e ne sottolinea il ruolo strategico nella rete logistica nazionale. Pubblichiamo integralmente l' intervento. "Confetra Puglia, sezione pugliese della Confederazione Generale italiana dei Trasporti e della logistica, intende prendere posizione nel surreale dibattito apertosi e relativo alla realizzazione delle infrastrutture portuali a **Brindisi**. Riteniamo, infatti, che Il **porto** di **Brindisi** sia di importanza strategica per lo sviluppo economico della Puglia e dell' Italia. **Brindisi** dispone di un **porto** che per collocazione geografica è nelle migliori condizioni per intercettare i nuovi traffici portuali del Mediterraneo, ed in primis il traffico di rotabili che origina da Est o dai paesi del Medio Oriente e del Nord Africa. Infatti le proiezioni statistiche mostrano un incremento del traffico verso l' Italia e, attraverso questa, verso Occidente o verso il Centro-Nord Europa. Traffico che può restituire al nostro Paese, e soprattutto alle regioni meridionali, quella centralità logistica da tempo appannata. Il corridoio 8 Durazzo - Varna, l' autostrada Egnatia che attraverso la Grecia giunge in Turchia e in Bulgaria intersecando la Via della Seta, l' interesse della Turchia, dell' Egitto e di Israele verso porti meridionali alternativi a quelli settentrionali danno concretezza alle previsioni di traffico. Unitamente alla buona infrastrutturazione del **porto** di **Brindisi** (viaria, aereoportuale, ferroviaria) che permette tutte le modalità del trasporto combinato ed intermodale. Tali opportunità sono però frustrate dalla carenza di adeguati fondali e di accosti veloci e sicuri per i traghetti. Finalmente, i progetti idonei a rilanciare il **porto** di **Brindisi** - consentendo di attrarre un traffico alternativo a quello del carbone, sinora assolutamente prevalente e oggi in vistoso declino a ragione dei processi di decarbonizzazione - sono stati ammessi a finanziamento e sono dunque cantierabili. Sorprende dunque che ci sia una frangia, seppur minoritaria, della popolazione che si opponga allo sviluppo del **porto** e con esso della città. Che ostacoli la creazione di occupazione e di attività economiche suscettibili di assorbire i lavoratori in uscita dall' industria del carbone. Che voglia tarpare le ali allo sviluppo della Zes brindisina che, senza un **porto** adeguato, non potrà mai decollare. Tanto più che la realizzazione dei nuovi accosti favorirebbe la fruizione, da parte dei brindisini, del loro **porto**: realizzando un grande parco urbano, riqualificando e rendendo accessibile a tutti l' area archeologica, dotando la città, nel villino Skirmunt, di un museo che racconti la sua plurisecolare storia marinara. Inoltre i nuovi accosti permetterebbero di consolidare e aumentare il traffico crocieristico, oggi sacrificato dall' angusto **porto** interno, che impedisce l' attracco delle navi più moderne e grandi, e dalla inadeguatezza degli ormeggi in area industriale, in prossimità delle carboniere. Confetra Puglia, pertanto, auspica che la città sia in grado di non perdere l' occasione di dotarsi finalmente di un grande **porto**, capace di accogliere tutte le concrete opportunità di crescita oggi offerte".



BRINDISIREPORT Economia

"Surreale l' opposizione allo sviluppo del porto di Brindisi"

Confetra Puglia, la federazione dei trasporti e della logistica, interviene sul progetto dei nuovi accosti

Redazione 21 marzo 2019

B RINDISI - Il presidente di Confetra Puglia, Felice Panaro, trova surreali l' opposizione, sia pure di settori minoritari, allo sviluppo delle infrastrutture portuali di Brindisi. Per Confetra, lo sviluppo del porto valorizzerebbe maggiormente l' offerta culturale e storica della città e ne sottolinea il ruolo strategico nella rete logistica nazionale. Pubblichiamo integralmente l' intervento.

*Confetra Puglia, sezione pugliese della Confederazione Generale italiana dei Trasporti e della logistica, intende prendere posizione nel surreale dibattito apertosi e relativo alla realizzazione delle infrastrutture portuali a Brindisi. Riteniamo, infatti, che il porto di Brindisi sia di importanza strategica per lo sviluppo economico della Puglia e dell' Italia. Brindisi dispone di un porto che per collocazione geografica è nelle migliori condizioni per intercettare i nuovi

unicef

unicef

Il Nautilus

Brindisi

Confetra Puglia: Il porto di Brindisi sia di importanza strategica per lo sviluppo economico della Puglia e dell'Italia

Bari-Confetra Puglia, sezione pugliese della Confederazione Generale italiana dei trasporti e della logistica, intende prendere posizione nel

Bari-Confetra Puglia, sezione pugliese della Confederazione Generale italiana dei trasporti e della logistica, intende prendere posizione nel surreale dibattito apertosi e relativo alla realizzazione delle infrastrutture portuali a Brindisi. Riteniamo, infatti, che il porto di Brindisi sia di importanza strategica per lo sviluppo economico della Puglia e dell'Italia. Brindisi dispone di un porto che per collocazione geografica è nelle migliori condizioni per intercettare i nuovi traffici portuali del mediterraneo, ed in primis il traffico di rotabili che origina da est o dai paesi del Medio Oriente e del Nord Africa. Infatti le proiezioni statistiche mostrano un incremento del traffico verso l'Italia e, attraverso questa, verso occidente o verso il centronord Europa. Traffico che può restituire al nostro Paese, e soprattutto alle regioni meridionali, quella centralità logistica da tempo appannata. Il corridoio 8 Durazzo Varna, l'autostrada Egnatia che attraverso la Grecia giunge in Turchia e in Bulgaria intersecando la Via della Seta, l'interesse della Turchia, dell'Egitto e di Israele verso porti meridionali alternativi a quelli settentrionali danno concretezza alle previsioni di traffico. Unitamente alla buona infrastrutturazione del porto di Brindisi (viaria, aeroportuale, ferroviaria) che permette tutte le modalità del trasporto combinato ed intermodale. Tali opportunità sono però frustrate dalla carenza di adeguati fondali e di accosti veloci e sicuri per i traghetti. Finalmente, i progetti idonei a rilanciare il porto di Brindisi consentendo di attrarre un traffico alternativo a quello del carbone, sinora assolutamente prevalente e oggi in vistoso declino a ragione dei processi di decarbonizzazione sono stati ammessi a finanziamento e sono dunque cantierabili. Sorprende dunque che ci sia una frangia, seppur minoritaria, della popolazione che si opponga allo sviluppo del porto e con esso della città. Che ostacoli la creazione di occupazione e di attività economiche suscettibili di assorbire i lavoratori in uscita dall'industria del carbone. Che voglia tarpare le ali allo sviluppo della Zes brindisina che, senza un porto adeguato, non potrà mai decollare. Tanto più che la realizzazione dei nuovi accosti favorirebbe la fruizione, da parte dei brindisini, del loro porto: realizzando un grande parco urbano, riqualificando e rendendo accessibile a tutti l'area archeologica, dotando la città, nel villino Skirmunt, di un museo che racconti la sua plurisecolare storia marinara. Inoltre i nuovi accosti permetterebbero di consolidare e aumentare il traffico crocieristico, oggi sacrificato dall'angusto porto interno, che impedirebbe l'attracco delle navi più moderne e grandi, e dalla inadeguatezza degli ormeggi in area industriale, in prossimità delle carboniere. Confetra Puglia, pertanto, auspica che la Città sia in grado di non perdere l'occasione di crescita oggi offerte dal raddoppio del canale di Suez e dai nuovi scenari geopolitici che si stanno aprendo.



Sviluppo del porto Confetra denuncia: «Dibattito surreale»

Confetra Puglia, sezione pugliese della Confederazione Generale italiana dei trasporti e della logistica, ha inteso «prendere posizione nel surreale dibattito apertosi e relativo alla realizzazione delle infrastrutture portuali a **Brindisi**».

«Riteniamo, infatti - dice una nota del presidente avv. Felice Panaro -, che il **porto di Brindisi** sia di importanza strategica per lo sviluppo economico della Puglia e dell' Italia. **Brindisi** dispone di un **porto** che per collocazione geografica è nelle migliori condizioni per intercettare i nuovi traffici portuali del Mediterraneo spiega -, ed in primis il traffico di rotabili che origina da est o dai paesi del Medio Oriente e del Nord Africa».

E prosegue: «Infatti le proiezioni statistiche mostrano un incremento del traffico verso l' Italia e, attraverso questa, verso occidente o verso il centronord Europa. Traffico che può restituire al nostro Paese, e soprattutto alle regioni meridionali, quella centralità logistica da tempo appannata.

Il corridoio 8 Durazzo - Varna, l' au tostrada Egnatia che attraverso la Grecia giunge in Turchia e in Bulgaria intersecando la Via della Seta, l' interesse della Turchia, dell' Egitto e di Israele verso porti meridionali alternativi a quelli settentrionali danno concretezza alle previsioni di traffico. Unitamente alla buona infrastrutturazione del **porto di Brindisi** (viaria, aeroportuale, ferroviaria) aggiunge ancora - che permette tutte le modalità del trasporto combinato ed intermodale. Tali opportunità sono però frustrate dalla carenza di adeguati fondali e di accosti veloci e sicuri per i traghetti».

«Finalmente, i progetti idonei a rilanciare il **porto di Brindisi** - consentendo di attrarre un traffico alternativo a quello del carbone, sinora assolutamente prevalente e oggi in vistoso declino a ragione dei processi di decarbonizzazione - sono stati ammessi a finanziamento e sono dunque cantierabili - ha detto ancora -. Sorprende dunque che ci sia una frangia, seppur minoritaria, della popolazione che si opponga allo sviluppo del **porto** e con esso della città. Che ostacoli la creazione di occupazione e di attività economiche suscettibili di assorbire i lavoratori in uscita dall' industria del carbone. Che voglia tarpare le ali allo sviluppo della Zes brindisina che, senza un **porto** adeguato, non potrà mai decollare. Tanto più che la realizzazione dei nuovi accosti favorirebbe la fruizione, da parte dei brindisini, del loro **porto**: realizzando un grande parco urbano, riqualificando e rendendo accessibile a tutti l' area archeologica, dotando la città, nel villino Skirmunt, di un museo che racconti la sua plurisecolare storia marinara. Inoltre i nuovi accosti permetterebbero di consolidare e aumentare il traffico crocieristico, oggi sacrificato dall' angusto **porto** interno, che impedisce l' attracco delle navi più moderne e grandi, e dalla inadeguatezza degli ormeggi in area industriale, in prossimità delle carboniere». E l' avv. Panaro conclude: «Confetra Puglia, pertanto, auspica che la Città sia in grado di non perdere l' occasione di dotarsi finalmente di un grande **porto**, capace di accogliere tutte le concrete opportunità di crescita oggi offerte dal raddoppio del canale di Suez e dai nuovi scenari geopolitici che si stanno aprendo».



Il Quotidiano della Calabria

Gioia Tauro Crotonese Corigliano Palmi e Villa San Giovanni

M GIOIA TAURO Cannizzaro (FI) insoddisfatto della risposta alla sua interpellanza

«Qual è il piano "b" del Governo sul porto?»

REGGIO CALABRIA - Il Governo ieri ha risposto in Aula all'interpellanza del deputato di Forza Italia, Francesco Cannizzaro, sulla vicenda del **Porto di Gioia Tauro**. Attraverso il Sottosegretario all'Ambiente e Tutela del Territorio e del Mare, On. Salvatore Micillo, l'esecutivo nazionale ha dichiarato di prestare particolare attenzione alla vicenda e di aver fatto sue alcune delle istanze contenute nell'interpellanza del deputato reggino.

«Non si discute che l'intenzione generale è di preservare i livelli occupazionali attraverso un incremento dei volumi di traffico operativi del **porto** e che, chiaramente, devono essere consequenziali ad investimenti mirati e ad una politica di crescita commerciale lungimirante.

Purtroppo, però - scrive in una nota Cannizzaro - già dal tavolo ministeriale della scorsa settimana, l'elemento di maggiore preoccupazione che è emerso è il fattore tempo: non si può dare un solo giorno di più a chi non si presenta neanche ad un incontro fondamentale per la vita di cinquecento famiglie, evitando, di fatto, il confronto diretto e la ricerca di una soluzione. La mia interpellanza ha chiaramente fornito un input importante al Ministro Toninelli che, opportunamente, e come confermato in Aula dal On. Micillo, ha avviato nei confronti dei due azionisti del Terminal calabrese per il tramite dell'autorità portuale, il procedimento di decadenza della concessione demaniale delle banchine di **Gioia Tauro**.

Un'azione che spero non sia solo formale, proprio per tutelare i lavoratori ma anche per garantire la continuità operativa della struttura che, per rimanere nella rete "core", necessita del volume di traffico container previsti dalla normativa europea».

«Il Sottosegretario però - continua Cannizzaro - non ha chiarito come attivare una gestione strategica maggiormente sup portata dal Governo proprio in virtù di quanto ho fatto notare più volte, e cioè che i porti stranieri del Mediterraneo di concorrenza diretta, godono di attenzioni costanti dagli stati di appartenenza. Ho chiesto anche di manifestare subito le caratteristiche di un eventuale "Piano B", se la situazione dovesse volgere al peggio, ma anche su questo, tranne espressioni di buona volontà, di concreto nulla. Dunque, il Governo ha ascoltato ma non ha risposto completamente. Da parte mia posso solo ribadire che continuerò con le mie richieste fino a quando non finirà la vergognosa consuetudine di anteporre gli interessi economici di società private alla vita reale dei calabresi».



La nuova "questione meridionale" e la vertenza Messina

Messina La Cgil rilancia con forza la vertenza Sud. «La questione è ripartire dal lavoro e dagli investimenti ma bisogna farlo in fretta, non c'è più neppure un giorno da perdere», fa presente il segretario generale della Cgil Messina Giovanni Mastroeni intervenuto al coordinamento nazionale Mezzogiorno della Cgil, alla presenza del segretario generale nazionale Maurizio Landini e della vicesegretaria nazionale, responsabile delle Politiche del Mezzogiorno, Gianna Fracassi. Il sindacato con la manifestazione del 9 febbraio ha già avviato una prima fase di mobilitazione ed ha elaborato una piattaforma con le rivendicazioni per il rilancio: un piano di investimenti su opere infrastrutturali materiali e digitali; prevenzione, manutenzione e messa in sicurezza del territorio; investimenti pubblici per l'infrastrutturazione sociale; un nuovo modello di governance delle politiche industriali e di sviluppo.

«E all'interno della vertenza Sud, c'è la vertenza Messina - ha ribadito Mastroeni -, la città e la provincia attendono l'attuazione di importanti progetti per lo sviluppo». Inaccettabili sono i ritardi sulla "Zes": «È necessaria - una forte iniziativa generale che smuova il Governo regionale affinché si possano realizzare le Zone economiche speciali, compresa quella di Messina con lo sviluppo di nuovi insediamenti, specie nel settore della filiera agroalimentare». E dopo la scelta del Governo nazionale riguardante l'istituzione dell'**Autorità di sistema portuale** dello Stretto la Cgil torna ad evidenziare la necessità della realizzazione delle azioni e dei piani di sviluppo ad essa collegate con al centro il ruolo dell'importante snodo **portuale** Messina-Milazzo. E poi gli altri temi: lo sviluppo delle aree interne dei Nebrodi, il potenziamento della rete ferroviaria, il raddoppio e l'ammmodernamento della rete autostradale, la realizzazione delle infrastrutture previste all'interno del Patto per la Sicilia e per Messina. Infine, rilanciate le preoccupazioni sul versante politico-amministrativo rispetto alla «metodologia del sindaco De Luca che continua ad assumere inaccettabili atteggiamenti di scontro e di divisione».

Prima rigaseconda rigaterza riga Prima rigaseconda rigaterza riga.



Ecco la Vas sul Piano regolatore del porto

Recepite pienamente le osservazioni del Comune relative all'eccessivo carico edificatorio previsto nella Zona falcata e stralciate le aree ricadenti nel Demanio militare

Lucio D' Amico La firma dell' assessore regionale Salvatore Cordaro è del 22 febbraio e ieri il decreto di approvazione della Valutazione ambientale strategica relativa al Piano regolatore del porto di Messina è stato reso pubblico. È il penultimo passo prima del definitivo via libera da parte del Comitato regionale urbanistico.

L' atto fa riferimento al parere espresso lo scorso 31 gennaio dalla Commissione tecnica per il rilascio della Vas, presieduta da Alberto Fonte e, in particolare, alle prescrizioni alle quali l' **Autorità portuale** dovrà attenersi. Vediamole in sintesi.

1) Porto di Tremestieri. «Al fine di prevenire eventuali impatti negativi delle opere esterne dei moli, l' **Autorità portuale** dovrà predisporre, nell' ambito della progettazione esecutiva, ed attuare un Piano di monitoraggio esteso a tutta l' unità fisiografica, che dovrà porre l' attenzione sia al comparto biotico potenzialmente interessato dagli impatti dell' opera sia al comparto morfodinamico e di trasporto solido. Lo svolgimento del monitoraggio dovrà proseguire durante la fase di cantiere e fino ad almeno 5 anni dal completamento dell' opera...

Il monitoraggio sarà finalizzato a individuare eventuali alterazioni a breve e lungo termine sull' evoluzione della linea di costa e sugli ecosistemi marini e a mitigare gli stessi mediante adeguate azioni correttive da attuare in corso d' opera, oltre a valutare l' impatto sul possibile mutamento delle correnti marine».

2) Il Patto per la Falce. Si impone il rispetto di quanto previsto nell' accordo stipulato dall' **Autorità portuale** e dal Comune di Messina relativo ad alcune modifiche rispetto alle previsioni originarie del Piano regolatore **portuale**: «La fascia di concentrazione edilizia deve essere adiacente alla strada e non superare la profondità di 25 metri dal suo margine. L' edificazione della cortina stradale deve essere discontinua e prevedere adeguati varchi liberi che garantiscano la piena accessibilità al mare. Gli edifici devono essere costruiti in modo da garantire condizioni di sicurezza in caso di mareggiate. La cubatura massima consentita non dovrà superare i 25.000 metri cubi. L' altezza degli edifici non dovrà superare i 15 metri. La zona ricadente nella Zps e la fascia dei 200 metri contigui ad essa non possono essere oggetto di alcun tipo di intervento e modifica fatta eccezione per gli interventi di messa in sicurezza e manutenzione ordinaria dell' esistente».

A parte le delicate questioni ambientali legate alla costruzione del grande porto commerciale di Tremestieri, erano principalmente due i nodi da sciogliere. Il primo, come detto, coinvolge la Falce. Sono state recepite le osservazioni e le modifiche richieste dalla precedente Amministrazione comunale che aveva lamentato un carico edificatorio eccessivo, tenuto conto della necessità di recuperare emergenze ambientali e monumentali di straordinario valore come la Real Cittadella e tutta l' area costiera che la circonda. L' altro punto critico riguardava le zone ricadenti nel Demanio militare e si è deciso di stralciarle, dopo l' opposizione formale della Marina.

«Gli ambiti si sovrappongono parzialmente (ad esempio, l' ambito della Real Cittadella invade costantemente quelli limitrofi) ma la loro suddivisione resta valida per l' interpretazione del territorio». Ed ancora: «È stato preso in considerazione il solo territorio dell' ambito **portuale**, non tanto perché è quello rigorosamente oggetto del Piano regolatore **portuale** ma anche perché l' intorno urbano di questo ambito ha ovunque una configurazione sostanzialmente ben consolidata e quindi scarsamente suscettibile di trasformazioni indotte dall' attività **portuale**».

Il Piano regolatore del porto si configura come uno strumento essenziale per qualunque progetto di riqualificazione ambientale e anche di sviluppo economico sostenibile, che sono poi i due cardini sui quali si fonda l' intera programmazione futura della Falce. Qualunque cosa verrà, a parte le squallide speculazioni edilizie (che, comunque, non potranno essere consentite alla luce di norme e prescrizioni imposte), sarà meglio del nulla di degrado e desertificazione nel quale da decenni versa la parte più preziosa del nostro territorio.



Interrogazione dell' on. Fava

Sull' iter del Piano regolatore **portuale** chiede lumi il movimento Cambiamo Messina dal basso, tramite un' interrogazione del deputato Claudio Fava.

«Che l' iter del nuovo Piano - si legge - sia vicino alla sua conclusione, è ormai noto a tutti. Quello che continua a non esser noto, invece, è il contenuto della sua ultima versione.. Nel novembre 2017 avevamo provveduto a trasmettere le osservazioni e opposizioni alla Valutazione ambientale strategica, vero e proprio pilastro di tutto il Prp.

Non sono serviti i numerosi solleciti, formali e pubblici, che CMdB ha ripetutamente inviato alle **autorità** competenti chiedendo che si facesse luce sull' accoglimento o meno delle osservazioni presentate» «Da un lato - prosegue il documento - i vertici dell' **Autorità portuale** hanno recentemente parlato di aggiornare e rilanciare il Patto per la Falce con ingenti (ed encomiabili) investimenti per carotaggi e bonifiche, dall' altro hanno dimenticato di sottolineare che i contenuti reali del Patto sono meramente di tipo urbanistico. Sarà il Patto per la Falce, inizialmente completamente dimenticato, recepito dalla nuova Vas?

Saranno impediti le speculazioni edilizie nella Zona falcata e azzerate le torri di 60 metri originariamente previste?».



Sviluppo del crocerismo Strategie dell' Authority

milazzo Nella pianificazione di sviluppo del crocerismo, l' **Autorità portuale** ha già immaginato per il porto la realizzazione di un pontile, con struttura metallica, finalizzato all' imbarco e sbarco dei passeggeri con un percorso da realizzare presso la congiungente del molo foraneo ed il vecchio molo Marullo (limitrofo vecchio fanale verde). L' **Autorità** immagina di creare una zona d' ormeggio delle navi da crociera mediante la realizzazione di strutture a mare (briccole) costituenti basi di ormeggio dotate di bitte e strutture respingenti per l' attracco in sicurezza dei mezzi navali. Ipotesi interessante, anzi a quanto pare lo studio di fattibilità finalizzato alla creazione di un insieme di opere atte a permettere l' ormeggio di navi da crociera sul lato esterno (nord) del molo foraneo è stato completato. Questo intervento consentirebbe finalmente allo scalo mamertino di non essere considerato "ruota di scorta" di Messina proprio per l' assenza di banchine idonee ad ospitare navi da crociera di lunghezza superiore a 220-240 metri che sono quelle richieste dal mercato.

Adesso occorre però individuare sia le risorse sia il percorso autorizzativo e in tal senso sarà promossa una conferenza di servizi con gli enti interessati e valutare la tempistica.

E occorrerà fare riferimento anche alla viabilità di accesso al porto prevedendo in buona sostanza una arteria alternativa per evitare interferenze con la viabilità locale.

Una ipotesi che la precedente Amministrazione ha cercato di portare avanti col tunnel da Cianfrocco che però non è stata ripresa dall' attuale governo cittadino.

Non sappiamo quanto beneficio troverà Milazzo da questo Piano regolatore **portuale**. Di certo per la città del Capo le speranze di rilancio turistico passano più dall' ecoporto, previsto in Marina Garibaldi, se si riuscirà a realizzarlo, che da altri segmenti visto che per quel che concerne il crocerismo il rapporto continua ad essere impari con Messina.

Un esempio? Solo nel 2018 Milazzo ha ospitato appena una dozzina di navi a fronte delle oltre 150 che hanno fatto approdo a Messina. Briciole, rispetto ai 9 milioni di euro anno che l' **Autorità** incassa dalle petroliere che operano ai pontili della Raffineria.

Pontile metallico tra il vecchio molo Marullo e il "foraneo"



Sicilia. Interrogazione urgente all' Assessora regionale al Territorio e Ambiente

On. Fava: "Far luce sull' iter del Piano Regolatore Portuale di Messina"

Che l' iter del nuovo Piano Regolatore **Portuale** messinese sia vicino alla sua conclusione, è ormai noto a tutti. Quello che continua a non esser noto, invece, è il contenuto della sua ultima versione. A chiedere di conoscerne i contorni, ripetutamente e a gran voce, è stato il Movimento Cambiamo Messina dal Basso il quale, nell' ormai lontano novembre 2017, aveva provveduto a trasmettere proprie osservazioni e opposizioni alla Valutazione Ambientale Strategica, vero e proprio pilastro di tutto il PRP. Non sono serviti i numerosi solleciti, formali e pubblici, che CMdB ha ripetutamente inviato alle **autorità** competenti chiedendo che si facesse luce sull' accoglimento o meno delle osservazioni presentate. Se da un lato i vertici dell' **Autorità Portuale** hanno recentemente parlato di aggiornare e rilanciare il Patto per la Falce con ingenti (ed encomiabili) investimenti per carotaggi e bonifiche, dall' altro hanno dimenticato di sottolineare che i contenuti reali del Patto sono meramente di tipo urbanistico e che, per recepirli, sarebbero state sufficienti due righe nella VAS, a costo e tempo zero. Sarà il Patto per la Falce, inizialmente completamente dimenticato, recepito dalla nuova VAS? Saranno impedito le speculazioni edilizie nella zona falcata? Sarà stralciato l' ennesimo porticciolo turistico previsto (oltre a quello di Marina del Nettuno e Rada San Francesco)? Saranno azzerate le torri alberghiere da 60 m? Sarà impedito lo scempio della demolizione della Real Cittadella seicentesca? Erano questi, in sostanza, gli interrogativi che CMdB poneva direttamente all' Assessore Regionale al Territorio e Ambiente nell' ultima PEC inviata il 10 febbraio e per cui, puntualmente, non arrivava risposta. Per questo CMdB ha deciso di rivolgersi all' On. Fava, compagno di percorso nell' esperienza politica dei Cento Passi, per aggiornarlo sull' iter nebuloso di questa vicenda e valutare insieme l' ipotesi di una interrogazione parlamentare presso l' ARS. L' On. Fava, ha immediatamente dimostrato il proprio impegno personale per tirare finalmente via il velo da questa oscura vicenda depositando stamattina una interrogazione urgente a risposta scritta indirizzata all' Assessora regionale al Territorio e Ambiente.

The screenshot shows the website interface for 'ilcittadinodimessina.it'. The main article is titled 'Sicilia. Interrogazione urgente all'Assessora regionale al Territorio e Ambiente' with a sub-headline 'On. Fava: "Far luce sull'iter del Piano Regolatore Portuale di Messina"'. The article text is partially visible, discussing the port plan and the role of the Regional Assessor. The page also features a navigation menu, a search bar, and a sidebar with various news items and social media links.

La Sicilia (ed. Messina)

Messina, Milazzo, Tremestieri

porto di messina

Il terminal marittimo sarà pronto tra un anno

Sarà pronto nella primavera del 2020 il nuovo terminal marittimo del **porto** di **Messina**, progettato da Ottavio Di Blasi. La stazione marittima sarà realizzata sulle banchine portuali ottenute col riempimento di milioni di metri cubi di macerie del terremoto del 1908. La grande tettoia che caratterizzerà l'edificio, una copertura a onda, è stata progettata con l'intento di ridurre al minimo l'impatto visivo pur rimanendo subito riconoscibile. Il segno grafico di un sottile foglio increspato che vola staccato da terra fa della leggerezza il proprio punto di forza, grazie alla trasparenza del vetro e ai volumi della spina tecnica interna. La scelta di utilizzare cluster di pilastri a cavalletto aggiunge ancora più levità e riduce l'ingombro a terra. Anche dall'interno potrà essere percepito l'andamento curvilineo della copertura, caratterizzata dal soffitto in legno. «La struttura è totalmente realizzata a secco - spiega l'architetto Di Blasi - e sorgerà in tempi molto rapidi, solo una decina di mesi di cantiere. Non ci sono le fondazioni né saranno effettuati scavi, la struttura portante sarà inghisata direttamente alla banchina del **porto** per mezzo di tasselli chimici.

Operazione possibile grazie all'utilizzo del legno lamellare, che apporta leggerezza e resistenza alle azioni sismiche». Dal parterre antistante l'ingresso si dipaneranno tre percorsi che condurranno a piedi nel centro storico. Il flusso di passeggeri in transito con le navi - oltre 500mila all'anno - sarà così invogliato a visitare le attrattive culturali della città, piuttosto che essere dirottato, senza l'occasione di una sosta, verso altre mete turistiche. La stazione sarà elemento vivo di **Messina** anche durante il periodo invernale. Nella bassa stagione, infatti, i cittadini potranno usufruire dello spazio centrale della "City lobby": un'area polifunzionale destinata a mostre, eventi e convegni, con una capienza di circa 250 persone, che ospiterà anche un ristorante direttamente affacciato sul bacino del **porto**.

Gianluca Santisi.



Petroliere in mare, riunione a Milazzo disertata dagli altri sindaci

SANTI CAUTELA

Il water front tirrenico invaso dalle petroliere: la riunione al comune di Milazzo con le autorità è però disertata dai sindaci che avevano promosso l' interdizione. Ieri mattina nella sala giunta di palazzo dell' Aquila si è svolto un incontro promosso dal comandante Francesco Terranova per spiegare i vari passaggi riguardanti il movimento delle petroliere che giornalmente raggiungono lo specchio d' acqua di Milazzo per le operazioni di carico e scarico ai pontili. Alla riunione hanno partecipato il segretario dell' **Autorità portuale** Gentile, il dirigente Lembo, il direttore generale della Raffineria, Pietro Maugeri e gli operatori del porto. Stranamente assenti gli amministratori comunali dell' hinterland tirrenico che avevano scritto nei mesi scorsi alla Capitaneria per chiedere l' interdizione all' ancoraggio nello specchio di mare antistante i Comuni di San Pier Niceto, Monforte, Torregrotta, Valdina, Venetico e Spadafora. A presenziare solo il sindaco di Milazzo Giovanni Formica e Peppe Maimone per il Comune di San Pier Niceto. Il comandante Terranova ha spiegato che in atto su nove punti di ancoraggio, tre risultano interdetti e ciò determina unitamente alle perduranti condizioni di maltempo che si registrano nel periodo invernale, il problema della sosta in rada delle petroliere. Richiamando le varie normative ha spiegato che ogni operazione privilegia principalmente l' aspetto della sicurezza e che la presenza delle navi non determina situazioni di inquinamento e di potenziale pericolo per i bagnanti. "La situazione comunque migliorerà con il ripristino dei tre punti interdetti per i quali la Raffineria si è impegnata a predisporre una relazione tecnica da dare all' **Autorità portuale** per poi bandire la gara per sistemare i punti in questione". L' ing. Maugeri ha ribadito poi la disponibilità della Ram a condividere nuovi modelli che possano migliorare la gestione delle navi nel water front tirrenico, mentre il sindaco Formica ha sottolineato l' opportunità di una sinergia per contemperare le varie esigenze evitando penalizzazione per le attività produttive.

The screenshot shows the website 'tempostretto' with a navigation bar including 'HOME', 'CRONACA', 'LAVORO', 'PROVINCIA', 'POLITICA', 'SOCIETÀ', 'CULTURA', 'SPORT', and 'HISTORI'. The main headline is 'PETROLIERE IN MARE, RIUNIONE A MILAZZO DISERTATA DAGLI ALTRI SINDACI'. Below the headline is a photo of a meeting around a table. To the right, there are several smaller news items with thumbnails and titles, such as 'Assunzioni Messina, Social City: Insediato il nuovo sindaco a Palermo' and 'Mobilità nello Stretto, nuovo accordo tra Sicilia e Calabria'. At the bottom of the article, there is a caption: 'Il water front tirrenico invaso dalle petroliere: la riunione al comune di Milazzo con le autorità è però disertata dai sindaci che avevano promosso l'interdizione.'

L' intervista L' appello di Parigi

Il ministro Le Maire "Sulla Torino-Lione ora l' Italia deve decidere"

"È un' opera utile che avvicina i popoli, Roma sia responsabile"

AN AIS GINORI

Dalla nostra corrispondente VERSAILLES «Sulla Tav siamo stati pazienti per dare al governo il tempo di riflettere. Ora siamo fiduciosi che la decisione arriverà molto presto». Seduto in una suite dell' hotel Waldorf Astoria, ai bordi del parco reale del Trianon, Bruno Le Maire è reduce dall' incontro con Giovanni Trià durante il forum franco-italiano organizzato da Confindustria e Medef. Il ministro dell' Economia, 49 anni, uomo forte del governo francese, parla la nostra lingua e ha un cognato bolognese. Le Maire suggella la pace dopo la crisi diplomatica delle ultime settimane, anche se i nodi da sciogliere sono ancora molti.

Il forum degli imprenditori si è concluso con un appello a sbloccare la Tav. Si associa?

«È un progetto sia simbolico che utile. È simbolico perché rappresenta il desiderio di avvicinare i nostri territori. Ed è utile per facilitare il movimento di merci e persone tra Francia e Italia. D' altra parte, noi siamo già impegnati nel cantiere».

Pensa che da parte italiana non ci saranno più «provocazioni inaccettabili», come aveva detto il governo francese nel richiamare l' ambasciatore a Roma?

«Era necessario esprimere il nostro disappunto perché non è accettabile che un governo attacchi un partner europeo. Ora è interesse di tutti ristabilire i legami fraterni tra l' Italia e la Francia. Non c' è più tempo da perdere. Di fronte alle sfide del ventunesimo secolo, dobbiamo scegliere se essere spettatori o attori, nel campo dei vincitori o dei perdenti. Churchill diceva: se non prendi il cambiamento per mano, ti prenderà alla gola».

È sbagliato dire "prima gli italiani" o "prima i francesi"?

«Il presidente Mitterrand aveva già ammonito: il nazionalismo è guerra. Io dico: è la crisi economica. I nazionalisti fanno credere che un Paese può aver successo da solo sul piano finanziario, tecnologico o nella ricerca. Non è così. Sono gli stessi nazionalisti che hanno mentito al popolo britannico sostenendo che, lasciando l' Unione europea, la Gran Bretagna sarebbe stata più forte. Sono gli stessi che promettono giorni migliori mentre impoveriscono la gente con politiche economiche che non portano da nessuna parte».

Ma com' è possibile lavorare tra Paesi partner sulla base delle nuove contrapposizioni politiche che descrive?

«È tempo che i politici si assumano le proprie responsabilità e ripristinino una serie di verità. La nostra linea con il Presidente francese è la cooperazione economica europea per far fronte a paesi come la Cina e gli Stati Uniti. Tendiamo la mano a tutte le nazioni che desiderano unirsi per diventare più forti».

Anche in Francia ci sono state dichiarazioni o azioni che hanno provocato un sentimento anti-francese in Italia?

«Riconosco che anche da parte nostra c' è stata qualche goffaggine. Tutta l' Europa è attraversata da una febbre nazionalista. Dobbiamo prestare ancora più attenzione alle parole pronunciate e alle decisioni che prendiamo perché il clima politico è infiammabile».

Il clima politico in Italia è provocato anche dalla mancanza di solidarietà europea sull' immigrazione.

«Capisco perfettamente che gli italiani si siano sentiti abbandonati quando sono stati lasciati soli di fronte ai flussi migratori. Le preoccupazioni sul controllo delle frontiere e sui flussi migratori devono essere risolte con decisioni forti. Ma per essere efficaci queste decisioni devono essere adottate all' interno di una cooperazione europea».



Qualcuno a Roma sospetta che il governo di Parigi sia dietro alla decisione dell' Antitrust europeo di aprire un' inchiesta sull' alleanza tra Fincantieri e Stx. È così?

«È completamente falso.

L' autorità francese della concorrenza che ha trasmesso il dossier a Bruxelles è indipendente, lavora senza chiedere l' accordo del governo.

Spero che la fusione tra Stx e Fincantieri si faccia presto per creare un campione franco-italiano nell' industria della costruzione **navale**. Guardate StMicroelectronics che è già un gigante franco-italiano nei semiconduttori. Ho proposto all' Italia di aderire al progetto di costruzione di batterie elettriche lanciato tra Francia e Germania.

Preferisco ispirarmi a questi modelli concreti piuttosto che soffermarmi sulle chimere che alcuni cercano di vendere, separando Francia e Italia che sono popoli amici».

La proposta franco-tedesca per un fondo dell' eurozona pone condizioni che rischiano di penalizzare l' Italia?

«È una proposta che deve alimentare il dibattito e non è assolutamente contro l' Italia né contro qualsiasi altro Stato. Anzi, è una richiesta che l' Italia ha fatto da tempo. Quando si appartiene a una zona monetaria comune si devono fare sforzi di competitività e solidarietà. È così per la Francia come per tutti gli altri paesi membri dell' eurozona».

Ha espresso preoccupazione per l' aggravarsi della situazione economica in Italia. Teme un effetto contagio sull' eurozona?

«Quando c' è un rallentamento dell' economia in Germania, com' è successo, ci sono conseguenze sulla crescita dell' intera eurozona.

Quando c' è un rischio di recessione in Italia, c' è un impatto sulla Francia, che è partner commerciale, ma anche sull' eurozona. L' idea che ognuno possa cavarsela da solo è un' illusione. Il fondo che proponiamo serve precisamente a rafforzare l' integrazione tra i nostri paesi e a proteggerci dal rischio di nuovi shock finanziari».

Scusi, ma la reazione di Parigi davanti all' ingresso del governo olandese nel capitale di Air France-Klm non è nazionalismo?

«Il nazionalismo inganna la gente perché nega le realtà economiche.

Io dico la verità: il nostro interesse è che Air France-Klm generi profitti, crei lavoro e protegga i dipendenti. Ho visto il mio omologo olandese, c' è stato un chiarimento. Ora lavoreremo insieme per rafforzare Air France-Klm».

© RIPRODUZIONE RISERVATA