



ITALIAN
PORTS
ASSOCIATION

Estratto Rassegna Stampa Assoporti
martedì, 05 marzo 2019



Prime Pagine

05/03/2019	Corriere della Sera Prima pagina del 05/03/2019	7
05/03/2019	Il Fatto Quotidiano Prima pagina del 05/03/2019	8
05/03/2019	Il Foglio Prima pagina del 05/03/2019	9
05/03/2019	Il Giornale Prima pagina del 05/03/2019	10
05/03/2019	Il Giorno Prima pagina del 05/03/2019	11
05/03/2019	Il Manifesto Prima pagina del 05/03/2019	12
05/03/2019	Il Mattino Prima pagina del 05/03/2019	13
05/03/2019	Il Messaggero Prima pagina del 05/03/2019	14
05/03/2019	Il Resto del Carlino Prima pagina del 05/03/2019	15
05/03/2019	Il Secolo XIX Prima pagina del 05/03/2019	16
05/03/2019	Il Sole 24 Ore Prima pagina del 05/03/2019	17
05/03/2019	Il Tempo Prima pagina del 05/03/2019	18
05/03/2019	Italia Oggi Prima pagina del 05/03/2019	19
05/03/2019	La Nazione Prima pagina del 05/03/2019	20
05/03/2019	La Repubblica Prima pagina del 05/03/2019	21
05/03/2019	La Stampa Prima pagina del 05/03/2019	22
05/03/2019	MF Prima pagina del 05/03/2019	23

Primo Piano

05/03/2019	Il Sole 24 Ore Pagina 30 Porti: più cooperazione tra Italia e Qatar	<i>R. Mi.</i> 24
------------	---	------------------

Trieste

05/03/2019	Il Piccolo Pagina 3 «Positivo il sostegno al Porto con la Cina»	25
------------	---	----

05/03/2019	Il Piccolo Pagina 23	26
<hr/>		
05/03/2019	Il Piccolo Pagina 24	27
<hr/>		
05/03/2019	Messaggero Veneto Pagina 3	29
<hr/>		

Venezia

05/03/2019	La Nuova di Venezia e Mestre Pagina 15	30
<hr/>		
05/03/2019	La Nuova di Venezia e Mestre Pagina 17	31
<hr/>		
04/03/2019	Messaggero Marittimo	32
<hr/>		
04/03/2019	The Medi Telegraph <i>MATTEO MARTINUZZI</i>	33
<hr/>		

Genova, Voltri

04/03/2019	Genova Post	34
<hr/>		
05/03/2019	Il Secolo XIX Pagina 17	35
<hr/>		
05/03/2019	Il Secolo XIX Pagina 17	36
<hr/>		
05/03/2019	Il Secolo XIX Pagina 23	37
<hr/>		
04/03/2019	The Medi Telegraph <i>GIORGIO CAROZZI</i>	38
<hr/>		
04/03/2019	The Medi Telegraph <i>ALBERTO GHIARA</i>	39
<hr/>		

La Spezia

05/03/2019	Il Secolo XIX (ed. La Spezia) Pagina 23	40
<hr/>		
05/03/2019	La Nazione (ed. La Spezia) Pagina 38	41
<hr/>		

Ravenna

05/03/2019	Corriere di Romagna (ed. Ravenna-Imola) Pagina 7	42
<hr/>		
05/03/2019	Corriere di Romagna (ed. Ravenna-Imola) Pagina 7	43
<hr/>		
05/03/2019	Il Resto del Carlino (ed. Ravenna) Pagina 38	44
<hr/>		

Livorno

04/03/2019	Corriere Marittimo	45
<hr/>		

05/03/2019 **Il Tirreno** Pagina 31
La scuola media apre al mare progetto pilota per 36 alunni 46

05/03/2019 **La Nazione (ed. Livorno) - Il Telegrafo** Pagina 39
Authority, slitta la nomina del commissario 47

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

05/03/2019 **Il Resto del Carlino (ed. Pesaro)** Pagina 46
Porto, siamo alla svolta In arrivo nuovi capannoni per pesca e cantieristica 48

04/03/2019 **Messaggero Marittimo**
Porto di Ancona protagonista delle Autostrade del mare 49

04/03/2019 **Primo Magazine** *maurizio de cesare*
Rapporto statistico 2018 dell'AdSP Adriatico Centrale 51

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

04/03/2019 **FreshPlaza**
Stabile il traffico movimentato nel 2018 nei porti di Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta 52

05/03/2019 **Il Messaggero (ed. Civitavecchia)** Pagina 31
Porto, spunta un giallo sui dati 2018 dei traffici 53

Napoli

04/03/2019 **Corriere Marittimo**
"Funzioni pubbliche, shipping e marittimità"-Incontro Cluster marittimo e Amministrazioni marittime 54

04/03/2019 **Informazioni Marittime** *CARLO FRANCO*
#guerraallaplastica e accesso al mare, a Bagnoli il convegno Arci Pesca Fisa 55

04/03/2019 **Primo Magazine**
Napoli, GNV chiede l'autoproduzione. I sindacati proclamano stato di agitazione e sciopero 56

04/03/2019 **Stylo 24**
Il ministro Toninelli invia un pool di ispettori al porto di Napoli 57

04/03/2019 **The Medi Telegraph** *BIANCA D' ANTONIO*
«Zes Campania, chiarezza sui meccanismi» / INTERVISTA 58

Bari

05/03/2019 **La Repubblica (ed. Bari)** Pagina 7 *GABRIELLA DE MATTEIS*
Mercantile, via il carburante ora scatta il piano rimozione 59

Brindisi

05/03/2019 **Quotidiano di Puglia (ed. Brindisi)** Pagina 9 *LUCIA PEZZUTO*
L' appello della Cna: «Gli enti pubblici aiutino chi produce» 60

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi e Villa San Giovanni

04/03/2019 **Ansa**
Porti:Gioia T.,Regione a Toninelli,perché non spesi 150 mln? 61

04/03/2019 **Il Dispaccio**
Porto Gioia Tauro, Guccione: "Convocare seduta ad hoc in Terza Commissione" 62

05/03/2019 **Il Quotidiano della Calabria** Pagina 10
«Il Governo sblocchi i fondi» 63

05/03/2019 **Il Quotidiano della Calabria** Pagina 20
«Che fine hanno fatto i 150milioni di euro destinati dall' Ue al porto?» 64

05/03/2019 **Il Quotidiano della Calabria** Pagina 20
Regionalismo e porto di Gioia Tauro temi scottanti in consiglio comunale 65

04/03/2019 **The Medi Telegraph** *GIORGIO CAROZZI*
Gioia Tauro, Russo: «Che fine hanno fatto i 150 milioni stanziati dall' Europa?» 66

Cagliari

04/03/2019 **Primo Magazine** *maurizio de cesare*
Cagliari: pubblicato il bando per la banchina est di San Bartolomeo 67

Messina, Milazzo, Tremestieri

05/03/2019 **Gazzetta del Sud** Pagina 27
Potenziamento banchine dragaggio e ampio pontile 68

05/03/2019 **Quotidiano di Sicilia** Pagina 12
Chiarimenti in merito ai movimenti delle petroliere 69

Focus

04/03/2019 **Portnews** *di Mario Mega*
Nei porti la semplificazione è ancora una chimera 70

04/03/2019 **Corriere Marittimo**
Economia marittima/ Londra, tavola rotonda: Il ruolo dell' Italia nel Mediterraneo, il trasporto marittimo a corto raggio 72

04/03/2019 **Informare**
I porti britannici chiedono una semplificazione dei processi di pianificazione e decisionali per affrontare il dopo Brexit 73

04/03/2019 **Informazioni Marittime** *PAOLO BOSSO*
La Cina sta costruendo le infrastrutture dell' Eurasia 74

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



BOGGI
MIANO
Passion for Italian Elegance



L'attore aveva 52 anni
Addio a Luke Perry
il Dylan di Beverly Hills
di **Matteo Porsivale**
a pagina 18



Il film di Veltroni
Una favola contro l'odio
«C'è tempo», due fratelli
in viaggio tra i sentimenti
di **Maurizio Porro**
a pagina 40



BOGGI
MIANO
Passion for Italian Elegance

Che cosa cambia
A SINISTRA
SPERANZE
(E ILLUSIONI)

di **Antonio Polito**

Dopo tanto cercare un «papa straniero», il Pd ha scelto il modello del «papa buono». Anzi, del parroco buono. La faccia paciosa e lo stile ecumenico di Nicola Zingaretti sono stati spesso dileggiati in un partito notoriamente non privo di squali. Ma alla fine il giovane della «carter», il leader fatto in casa, Nicola il temporeggiatore, ha dimostrato di saper cogliere l'attimo, e non ha mancato il suo personale appuntamento con la storia.

Per il Pd e per il centrosinistra la riuscita delle primarie, particolarmente nelle grandi città, è sicuramente una bella notizia: risolveva un mondo in paliese crisi depressiva, che ci ha messo un anno a elaborare il lutto elettorale. Ma ciò che è successo nei gazebo domenica può cambiare anche la vicenda politica del Paese? Forse sì. E non solo per l'ovvia considerazione che un'opposizione in salute fa bene all'intero sistema democratico. Karl Popper diceva che l'essenza della democrazia non è decidere «chi deve governare», ma «come impedire che governanti cattivi o incompetenti facciano troppo danno». Perfino Andreotti, quando gli chiesero che cosa avrebbe fatto se avesse potuto disporre di un potere assoluto, senza opposizioni, rispose: «Sicuramente qualche sciocchezza».

Ma un Pd che si alza dal lettino dello psicanalista e torna a camminare può avere effetti anche più concreti. Può, per esempio, competere con i Cinque Stelle per il secondo posto alle prossime elezioni europee.

continua a pagina 24

Politica Oggi il vertice sui cantieri a Palazzo Chigi. Per Zingaretti «è criminale fermare i bandi»

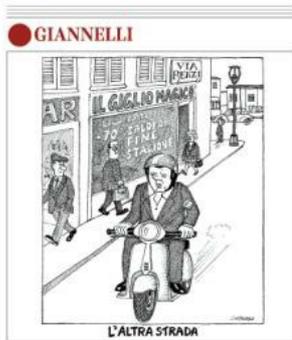
Tav, Pd all'attacco dei 5 Stelle

Mozione di sfiducia a Toninelli. Ma Salvini: «Il governo non è a rischio»

Opposizione all'attacco del Cinque Stelle: mozione di sfiducia del Pd contro il ministro Danilo Toninelli. «Il governo non è a rischio» dice il vicepremier Matteo Salvini. Oggi vertice sui cantieri.
da pagina 2 a pagina 9

DOPO LE PRIMARIE PD
Prodi: mi sento
quasi a casa

di **Marco Ascione**
«L a riscossa c'è. Il Pd ora chiude col passato. Mi sento quasi a casa». Così Romano Prodi.
a pagina 5



LE PROPOSTE DI MACRON IN VISTA DEL VOTO
«Difendiamo l'Europa:
frontiere, polizia comune»

di **Emmanuel Macron**



«Cittadini d'Europa, se prendo la libertà di rivolgermi direttamente a voi, non è solo in nome della storia e dei valori che ci riuniscono. È perché è urgente. Tra qualche settimana, le elezioni europee saranno decisive per il futuro del nostro continente.»
continua a pagina 11

L'INSERTO E LA CRONACA
I fatti, le storie:
la nuova Milano
da raccontare

di **Venanzio Postiglione**



Oggi gratis in edicola l'inserto di 32 pagine sulla metropoli

Sono passati 143 anni. Il 5 marzo 1876 l'Italia era ancora una ragazzina, nasceva il *Corriere della Sera*. A Milano, sotto la Galleria.
continua a pagina 21

Il capo di Amazon Cambia (dopo il divorzio) l'uomo più ricco del mondo



La metamorfosi di Jeff Bezos, 55 anni, a sinistra in una foto che risale al 2004, e a destra com'è oggi il capo di Amazon

Muscoli, social e sogni spaziali
La metamorfosi di Bezos

di **Massimo Gaggi**

Da nerd pallido a muscoloso social: Jeff Bezos cambia immagine, dopo la fine del suo matrimonio, durato 25 anni. La metamorfosi del capo di Amazon riguarda anche i suoi nuovi interessi, come il desiderio di diventare astronauta.
a pagina 13

DOMANI IL DEBUTTO AGLI SPORTELLI

Parte il Reddito Poste e Caf temono il caos

di **Enrico Marro**

Via al reddito di cittadinanza. Ma è rischio caos. Da domani si potranno presentare le domande per il sussidio alla povertà e sulla base dei dati del governo ci sono 1,3 milioni di famiglie che potrebbero farne richiesta e prendere così d'assalto gli sportelli del Caf e delle Poste. Il rischio code è scontato, i problemi più gravi sono previsti al Sud.
a pagina 9

IL RIGORE E IL PARADISO FISCALE

Il doppio volto dell'Olanda

di **Federico Fubini**

L'Olanda chiede rigore per il bilancio. Lo fa da vent'anni e in questi giorni guida il gruppo di otto Paesi del Nord Europa irritati per i rischi che l'Italia prende sul debito pubblico. Eppure proprio le regole fiscali olandesi per le multinazionali minacciano il risanamento dell'Europa stessa.
a pagina 10

IL CAFFÈ
di **Massimo Gramellini** **Montalbano e il partito sparito**

Pubblichiamo in anteprima uno stralcio dell'ultima indagine del commissario Montalbano, affidatagli dal fratello appena eletto segretario del Pd. (Chiedo venia in anticipo a Camilleri per la sfrontatezza e ai lettori siciliani per gli errori).

«Ma scusari, Salvo», disse 'u frati a Montalbano, «c'avissi a dari una camurria. Vulissi fari un partito di sinistra ca putissi pigghiarli i voti delle pirsune di sinistra. Ma unni sunnu?». Montalbano si squietò, ma s'arriurò di fari qualcosa che a sinistra non faceva chiù nessuno: nicì per la strata. E le vide, tutt'insemma: passavano sotto un cielo senza chiù cinquestelle tradimentose. Un tiribillo di operai precari, un soprassutta di insegnanti, pensionati e cristiani di per-

feria, chini di scanto e di raggia. Tutte pirsune che non volevano chiù farsi babbare dal picinuso Di Maio e da Salvini tragediatore, ma che dumannavano attenzioni. Si erano rotte i cabasis di essere cumannate da chiddu di Firenze, che scatenava scataci solo per fari scumazza. Dopo tanto viriviri, speravano in tanticchia di quiete. Un puliticu lisciu, abbacato. E chi megghiu di me frati Nicola, pensò Montalbano, che non saprebbe ammazzari una mosca, ma potrebbe lligari con tutte le mosche du munnu pur di accidiri le zanzare? Che se poi la sinistra si rimette a fari la sinistra, macari la destra si mette a fari la destra e invece di scassare i cabasis con i furasteri, accumincia a calari le tasse.




BOGGI
MIANO
Passion for Italian Elegance

#taggiamano shop at boggi.com





Domani l'Unione europea celebra i 100 anni dalla nascita di Andreotti. Chissà se si ricorderanno anche dei rapporti con la mafia fino al 1980



Martedì 5 marzo 2019 - Anno 11 - n° 63
Redazione: via di Sant'Erasmus n° 2 - 00184 Roma
tel. +39 06 32818.1 - fax +39 06 32818.230

€ 1,50 - Arretrati: € 3,00 - € 12,00 con il libro "C'era una volta la Sinistra"
Spedizione abb. postale D.L. 353/03 (conv. in L. 27/02/2004 n. 46)
Art. 1 comma 1 Roma Aut. 114/2009

“NUOVO” PD Prima mossa del leader: sì all'opera

Avvertite Zingaretti che sul Tav Macron non mette un euro

La Francia non ha stanziato le risorse per la sua parte. Il che rende illegittimi i bandi per i lavori

■ Oggi vertice di governo per decidere se fermare Telt, la società che vuole avviare 2,3 miliardi di appalti. Il neo-segretario corre a sostenere Chiamparino e l'infrastruttura in vista delle elezioni Regionali

BARBACETTO, MELETTI E RODANO A PAG. 2-3

DIECI DOMANDE AL SEGRETARIO

ANTONIO PADELLARO

Complimenti (e 10 domande) al segretario del Pd, Zingaretti, eletto da 1,6 milioni di votanti alle primarie

MARCO REVELLI

“I numeri sono buoni, ma attenti a pensare che il partito sia vivo”

CAPORALE A PAG. 9

PROVE DI DIALOGO Il test del M5S

Invito di Di Maio: “Votate con noi il salario minimo”

DE CAROLIS A PAG. 4



COME CAMBIERÀ IL VERTICE DEM

Sì ai renziani, ma no a Lotti&Boschi

MARRA A PAG. 4

Si fa presto a dire nuovo

MARCO TRAVIGLIO

Forse è solo una cambiale da pagare, in vista delle Regionali, al Partito degli Affari e ai suoi numi tutelari: torinesi Chiamparino e Fassino, noti trasformisti ex comunisti, ex dalemiani, ex prodiani, ex veltroniani, ex bersaniani, ex renziani e ora zingarettiani. Ma Nicola Zingaretti che annuncia come prima mossa la visita ai cantieri-fantasma del Tav all'indomani della bella vittoria alle primarie non è un bel sentire. Se davvero, come dice, il neosegretario Pd vuole “voltare pagina” rispetto al passato della Ditta e del renzismo, quello era l'ultimo posto dove farsi vedere nel primo giorno della nuova avventura. Anche perché, per parlare al mondo produttivo del Nord, ci sono mille altre occasioni un po' più moderne e avanzate di un vecchio, costoso, inquinante, inutile buco nelle Alpi che neppure i francesi hanno più alcuna intenzione di finanziare. Ma siccome domani, anzi oggi, è già un altro giorno, si spera che il nuovo segretario riesca presto a dare qualche segnale di vera novità e discontinuità. Quale Pd abbia in mente pareva chiaro l'estate scorsa, quando disse lucidamente “Meno Macron e più equità”, anticipando i gilet gialli e facendo incazzare le Brigitte di casa nostra e sua. Poi contrasse il morbo veltroniano del ma-anchismo, tentando di tenere insieme tutto il suo contrario in vista delle primarie.

Ora che ha vinto molto più del previsto, con 2 voti su 3, lasciando le briciole a Martina e Giachetti - gli ultimi due travestimenti del fu Renzi - può finalmente parlare chiaro. E uscire dalle fumisterie del politiche che tanta parte hanno avuto nella dannazione del centrosinistra. Il popolo delle primarie, anche se sempre più esiguo (4,3 milioni per Prodi nel 2005, 3,5 per Veltroni nel 2007, 2 per Bersani nel 2009, 2,8 per Renzi nel 2013, 1,8 per il Renzi-bis nel 2017 e 1,6 per Zingaretti l'altro ieri), ha risposto ancora una volta ai gazebo. Come sempre avviene, appena la politica offre una sia pur minima occasione di cambiamento. Ma, nella società liquida, il nuovo invecchia in fretta, se non fa nulla per mostrarsi tale. Infatti Renzi, visto cinque anni fa come l'ultima spiaggia contro l'arrembante “antipolitica”, è già il vecchio e chi aveva sperato in lui si affida al suo opposto politico-antropologico: Zingaretti. Il quale dovrà guardarsi da una tentazione che già si sente aleggiare in certi commenti trionfalistici: quella di pensare che la voglia di novità uscita dalle urne il 4 marzo 2018 sia tramontata e che tutte le caselle dell'ancien régime possano tranquillamente tornare al loro posto. Zingaretti non è certo nuovissimo, ma alla sua gente sembra tale.

WWW.FORUM.SPINOZA.IT

SEQUE A PAGINA 24

TARANTO Megainquinamento

Veleni e scuole chiuse: le mamme di Tamburi mettono i sigilli all'Ilva



Al cancelli Le madri di Taranto contro l'Ilva

AMURRI A PAG. 19

CONSPIS Il Csm “censura” il pm per un'intervista rubata e lo assolve per le indagini

Woodcock, la vendetta renziana: punito per due frasi, inchiesta ok

■ Il magistrato napoletano, prosciolto dalla più grave accusa di irregolarità nel procedimento sul renziano Vannoni, sanzionato per non aver informato il suo superiore

MASCALI A PAG. 11

VERSO IL REDDITO

Il compromesso per sciogliere il nodo navigator

ROTUNNO A PAG. 10

CINEMA Regista di “C'è tempo”

Il primo film di Veltroni: più di 50 citazioni, ma poche idee originali



PONTIGGIA A PAG. 22

ALTRO CHE ISIS, I TERRORISTI PIÙ PERICOLOSI SONO GLI STATI UNITI

MASSIMO FINI A PAG. 13

La cattiveria

I renziani dopo la sconfitta contro Zingaretti: “Matteo non si può archiviare”. Se è per questo, nemmeno Tiziano

FEMMINICIDIO La sentenza Olga Matei

Non tutte le tempeste emotive indignano uguale

SELVAGGIA LUCARELLI

Il commento su sentenze di cui si leggono sunti di due righe sui giornali è uno sport nazionale. Ora tocca al caso Michele Castaldo, il 57enne che ha strangolato la compagna Olga Matei. Titoli come “Femminicidio, pena dimezzata per tempesta emotiva” sono il fulcro di uno scandalizzato dibattito su quanto sia ingiusto ritenere un'attenuante che l'assassino abbia agito in preda a questa ormai famosa tempesta emotiva.

SEQUE A PAGINA 15

GIROLAMINI Il passo falso di Luzzatto

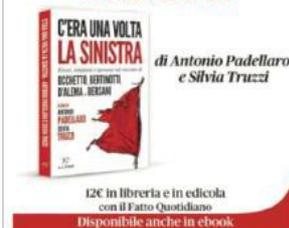
Il ladro di libri trasformato in eroe dal saggio Einaudi

TOMASO MONTANARI

Il 29 ottobre del 2015, mi arriva questa email: “Caro Tomaso, parlavo oggi con un libraio antiquario di Torino che a quanto pare conosci anche tu, e scambiavamo idee sulla vicenda della biblioteca Girolamini: da film, sostiene giustamente il libraio. Domanda: tu ci scriverai un libro? Perché se non lo farai tu, mi verrebbe voglia di scriverlo io... Un caro saluto, Sergio”.

A PAGINA 21

C'ERA UNA VOLTA LA SINISTRA



12€ in libreria e in edicola con il Fatto Quotidiano. Disponibile anche in ebook



Il confessionale di san Carlo e le vite infami di Foucault. Quando il segreto serve a distruggere i Pell vivi e persino i Michael Jackson morti

È un peccato, dal punto di vista giornalistico, che nessuno al mondo potrà mai realizzare una cronachistica, o solo un approfondimento per capire chi sia il ragazzo del Corb di Melbourne che vent'anni dopo ha accusato il cardinale George Pell di molestie e stupro.

nel caso di Pell non si possa sapere. Forse non è un reato, anche se alcuni giornali australiani abbiano evocato la parola censura. Ma è quantomeno una stridente contraddizione culturale, prima che giuridica, nel nostro occidente post moderno nel quale lo sventramento dell'innocenza di un bambino o preservare una pratica religiosa?

mento in corso contro la chiesa cattolica sulla base degli abusi dei suoi membri: gli americani volevano arrestare Ratzinger, per aver "tenuto nascosto" i peccati-reati; per lo stesso motivo c'è chi pretende le dimissioni di Bergoglio - sarebbe insomma dovuto a una superiore esigenza morale, e può essere un argomento. Ma è un argomento che porta con sé due corollari. Il primo è che la vera posta in gioco è far fuori quell'istituzione sopravvissuta da un'epoca antica che è la chiesa cattolica, con il suo retaggio di antropologie che intralciano la religione post moderna della sessualità.

in futuro, la libertà di tutti noi. Non soltanto quella della chiesa. Non soltanto i 150 anni di prigione a Pell, o la tomba di Michael Jackson, o la carriera distrutta di Kevin Spacey. Perché siamo anche in un mondo in cui ogni ulteriore personale che riceva un curriculum ha ormai la prassi consolidata di andare a controllare gli ultimi anni del profilo facebook del candidato: casomai ci fosse un segreto inconfessabile da portare a galla e sanzionare.

Caro nemico, dov'eri finito? Il Pd che si rianima mette Salvini di fronte al vecchio bipolarismo

Le europee diventano un voto di sistema: centrodestra vs centrosinistra. M5s in calo. Il Cav. felice come se avesse vinto le primarie

"Bentomati vecchi comunisti"

Roma. C'è qualcosa di nemico e ancora di complice, negli occhi, nei gesti, nelle parole che i ritaliano avversari opposti allentano in un medesimo codice. "Buon lavoro al nuovo segretario", gli dice infatti Matteo Salvini, come neanche nella migliore tradizione primoripubblicana.

Il Cav. felice come se avesse vinto le primarie Bentomati vecchi comunisti. Roma. C'è qualcosa di nemico e ancora di complice, negli occhi, nei gesti, nelle parole che i ritaliano avversari opposti allentano in un medesimo codice.



C'è una maggioranza silenziosa: il TTP

Non si possono capire le primarie Pd senza mettere insieme i 200 mila a Milano, i 300 mila in piazza con i sindacati, i cortei ai Tav. Tutto Tranne i Populisti. La sfida di Zingaretti è l'alleanza non con i correnti Pd ma con il movimento del People's Vote

Le primarie del Partito democratico vinte trionfalmente domenica scorsa da Nicola Zingaretti ed dicono qualcosa di interessante sullo stato di salute del primo partito d'opposizione, la notizia della sua morte per diria alla Mark Twain - era amaramente esagerata, ma ci dicono qualcosa di più interessante sullo stato di salute di un movimento trasversale molto più grande rispetto al partito che si è formato nel Pd. Il TTP, il TTP non è un trattato di libero scambio ma è una sigla che fotografa una maggioranza silenziosa che da mesi si mesce in moto in tutto il paese.

Prima lo Stato

Salvini, Di Maio e il Pd di Zingaretti. Non esiste più un'opzione liberale, ma solo tre sfumature di statalismo

Roma. La larga vittoria di Nicola Zingaretti alle primarie per la segreteria del Pd segnala il passaggio di una svolta politica del paese: per la prima volta in Italia non c'è alcuna forza politica medio-grande che non sia ostile all'economia di mercato. Non che negli ultimi vent'anni l'Italia abbia vissuto una sornia ultraliberista, non ci è stato nessun Ronald Reagan o Margaret Thatcher: lo stato spende una quota sempre costante dell'intera ricchezza nazionale prodotta ogni anno (circa la metà), tassa per quasi altrettanto da piccola differenza va ad alimentare un debito pubblico enorme e crescente, controlla le più grandi imprese del paese.

Il Papa descrittivo

Francesco annuncia l'apertura degli archivi su Pio XII. Metterà la parola fine alle dicerie sui Piacelli hitleriano?

Quando il cattolicesimo Emmanuel Mouier, un mese dopo l'elezione di Eugenio Piacelli al Seggio di Pietro e davanti a quella che a lui sembrava un'accettazione passiva dell'aggressione dell'Italia fascista all'Albania, scrisse lo ricordo anni fa Giovanni Maria Vitiello: "lo scudato, a causa di questo silenzio era entrato in migliaia di cuori, non avrebbe forse immaginato che da lì avrebbe iniziato a germinare la "legenda nera" del Papa amico di Hitler trascinandosi fino a oggi. Un mito che forse avrà fine il 2 marzo del 2020, quando saranno aperti gli Archivi vaticani per tutto il pontificato di Pio XII. L'annuncio l'ha dato Francesco ieri, ricevendo in audienza il personale dell'Archivio segreto vaticano.

La Giornata

In Italia

"E' CRIMINALE FERMARE I BANDI PER LA TAV", HA DETTO ZINGARETTI al termine dell'incontro avuto a Torino con il governatore Sergio Chiamparino. "L'Italia deve ripartire e siamo alle nostre spalle nove mesi di propaganda. La Tav è un simbolo di come non ci si deve comportare rispetto alle aspettative di futuro".

Non Mondo

LA COMMISSIONE GIUSTIZIA ALLA CAMERA HA APERTO UN'INDAGINE ufficiale contro Trump e la sua Amministrazione per verificare se hanno cercato di intralciare la giustizia. I democratici ieri hanno invitato il fedele collaboratore del presidente, inclusi i figli di Trump, a organizzazioni, per cercare di ottenere documenti. "L'impeachment è un lungo cammino", ha detto Jerry Nadler, presidente democratico della commissione.

Guaidò è tornato in Venezuela

Il presidente, atterrato a Caracas, rischia di essere arrestato per la sua decisione di lasciare il paese nonostante il divieto della Corte Suprema, controllata dal dittatore Maduro.

La Russia è uscita dall'Inf, il trattato sui missili nucleari a medio raggio, firmato con gli Stati Uniti nel 1987, dal quale anche Trump ha deciso di ritirarsi.

L'Olanda ha ritirato l'ambasciatore in Iran

dopo che due funzionari dell'ambasciata erano stati defecati una persona non gradita dal regime di Teheran.

Anni Settanta (Grace)

Tutti quanti a dire le stesse parole, ieri, in mezzo mondo, e tutti i siti dei giornali a ripeterle, con la poca fantasia che si può avere.

Essere non leader è a rischio flip-flop

Zingaretti, il Pd e le domande minime per un community organizer

Nicola Zingaretti, congratulazioni e buon lavoro, si è presentato come uno che non è un "capo" bensì il leader di una comunità. Per la parola ca di GIULIANO FERRARA

Andrea's Version

Raccomandazioni professionali ai giornalisti che numerosi intervisteranno nelle prossime settimane Nicola Zingaretti. Nella prima domanda, qualsiasi cosa si intenda poi chiedere, deve comparire l'espressione: "Lei, come capo del Pd...".

Matteo Renzi Un'altra strada

Idee per l'Italia di domani. Matteo Renzi, un uomo che ha fatto abbastanza, per un uomo che ha fatto abbastanza, per un uomo che ha fatto abbastanza, per un uomo che ha fatto abbastanza.



Differenziare le regioni?

Il paradosso di un governo che, in nome di più democrazia, assicura meno trasparenza e meno democrazia

Professor Sabino Cassese, differenziare o non differenziare le regioni, questa è la domanda. Non semplice. Le regioni differenziate, quelle ad autonomia speciale, hanno ragioni storiche e geografiche. Storiche: pensate alla Sicilia di uno stato costituzionale prima della stessa Costituzione.



il Giornale



MARTEDÌ 5 MARZO 2019

Quotidiano diretto da ALESSANDRO SALLUSTI

Anno XLVI - Numero 54 - 1.50 euro*

www.ilgiornale.it

ESA 11224971 | Sede: tel. redazione



Oggi in edicola il libro-inchiesta sulla latitanza e l'arresto di Cesare Battisti

**IL NUOVO CORSO DEL PD
A CHI FA BENE
ZINGARETTI LEADER**
di Alessandro Sallusti

A un anno esatto dalla botta delle ultime elezioni, il Pd ha un nuovo capo, Nicola Zingaretti, fino a ieri più noto come il fratello del commissario Montalbano che di nome fa Luca e di professione l'attore, protagonista della nota serie tv. Tutto bene quel che finisce bene? La storia di quel partito non lascia spazio a eccessivo ottimismo: tutti i suoi segretari e leader (da D'Alema a Prodi, da Fassino a Renzi) sono rimasti vittime delle falde interne ancor prima e più che degli insuccessi elettorali o politici. Anzi, più hanno avuto successo (D'Alema primo presidente del Consiglio ex Pci, Prodi l'unico a battere Berlusconi nelle urne, Renzi primo a superare il 40% in un'elezione), più sono stati avversati e abbattuti dalla loro variegata nomenclatura.

Litigare e dividersi è nel dna della sinistra italiana e non c'è motivo di pensare che, passata la festa delle primarie, la cosa non si ripeta anche con il nuovo arrivato. Che ha vinto proprio in forza di non avere detto che cosa vuole fare da grande, ma solo declinando generiche e retoriche dichiarazioni di principio.

Fino a che Zingaretti starà fermo è possibile che il consenso al Pd si mantenga o addirittura, sull'onda della ritrovata (finta) concordia, cresca di qualche punto. E non si può dire che inaugurare il suo mandato, come ha fatto ieri, schierandosi con i «sì Tava» costituisca una scelta coraggiosa, tanto meno una novità (tutti, anche Renzi, nel partito sono «sì Tava»). No, Zingaretti andrà misurato sui nodi interni al partito (a partire dalle liste per le Europee) e su temi sensibili come immigrazione, ricicche economiche e politica estera. Con l'handicap che al momento lui non controlla i gruppi parlamentari che sono ancora saldamente in mano ai suoi rivali alle primarie e a quel Matteo Renzi che, se lo conosco un po', mai accetterà di fare il numero due di chichessia.

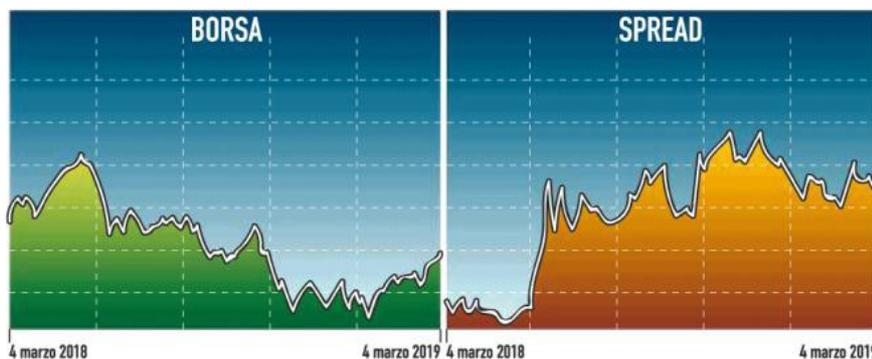
Viceversa, oggi Nicola Zingaretti fa comodo ai Cinquestelle che, Tava a parte, per la prima volta intravedono una possibile futura alternativa all'alleanza con la Lega. E per lo stesso motivo, ma all'opposto, a Forza Italia. Perché Salvini, se perdesse il monopolio del feeling con Di Maio, potrebbe accelerare lo sganciamento dal contratto e pensare di tornare nella casa del centrodestra. Se poi farà bene anche al Pd lo vedremo, ma non ci scommetterei un euro.

servizi alle pagine 6-7

UN ANNO FA IL VOTO

DI MAIO, ECCO IL CONTO

Tra spread e Borsa bruciati più di 170 miliardi di euro Tava, oggi il vertice decisivo nel governo



LO DICONO I DATI AUDITEL

Macron battuto da «Paperissima»

Fazio si ferma al 15,9, lo show di Canale 5 fa il 17%

Laura Rio

C'era da aspettarsi che un'intervista-monologo non avrebbe entusiasmato gli spettatori. Ma il colloquio di Fabio Fazio con il presidente della Repubblica francese Emmanuel Macron negli ascolti è stato superato persino da Paperissima, che nel periodo di sovrapposizione (dalle 21.01 alle 21.29) ha realizzato il 17,22% contro il 15,91% di Che tempo che fa.

a pagina 11

IL DOSSIER SUGLI SPRECHI A 5 STELLE

Spese pazze gialloverdi 23mila euro solo per i rom

Caruso a pagina 10

LA DECISIONE DI BERGOGLIO

Gli archivi di Pio XII? Ormai inutile aprirli

di Giordano Bruno Guerri

Che papa Francesco abbia deciso di aprire gli «archivi segreti» di Pio XII è una buona notizia. Perché un popolo che non conosca la sua storia non conosce (...)



segue a pagina 14
Biloslavo e Marchese Ragona a pagina 14

Camilla Conti

Tra minacce di Italexit, aumento dello spread, siluri lanciati contro Bruxelles e Francoforte, manovre di bilancio e decreti legge, un anno di Italia gialloverde ci è costato quasi 170 miliardi. Secondo la Fondazione Hume, nella settimana che va dal 22 febbraio al 1° marzo gli operatori finanziari italiani hanno recuperato nel complesso circa 21 miliardi rispetto alla settimana precedente. Ma dalle elezioni del 4 marzo 2018 il bilancio resta pesante: la Borsa ha bruciato 67,6 miliardi, lo Stato 43,6 miliardi in interessi mentre famiglie e imprese ci hanno rimesso 50,1 miliardi.

a pagina 3

CONTROCORRENTE

IL RETTORE DEL POLITECNICO

«Non ci sono certezze e l'Italia resta al palo»

Allegrì alle pagine 26-27

PONZI SpA
INVESTIGAZIONI AZIENDALI
Abusi Lg.104
Assenteismo
Concorrenza Sleale
Aliunde Perceptum
ponzi group
ponzi.com
ponzionline.info
ponziinvestigazioni.com
800-013458

LA NUOVA RACCOLTA PANINI DEDICATA ALL'ARTE
Monet «celo», Manet manca
Le figurine dei capolavori

di Luca Beatrice

«Botticelli celo, Gauguin manca». No, non si tratta degli ultimi acquisti del mercato calcistico invernale, un rinforzo per la Fiorentina o un francese con esperienze transoceaniche. Sono proprio loro, alcuni dei giganti della storia dell'arte trasformati in figurine dal divertente e assai (...)

segue a pagina 17

BALOTELLI E IL GOL IN DIRETTA INSTAGRAM

Se Supermario sdogana il calcio come videogame

di Giacomo Susca

«Ogni goal è sempre un'invenzione, è sempre una sovversione del codice: ogni goal è ineluttabilità, folgorazione, stupore, irreversibilità». Pier Paolo Pasolini non ebbe mai tra le mani uno smartphone, né poteva immaginare che una sera del 3 marzo 2019 a Marsiglia (...)

segue a pagina 37
Meoni a pagina 37

Anche il tuo sogno saprà trasformare in realtà.
Pierolo di Roberto Carino
Tel. 06.684028 r.a.
immobildream
Non vende sogni ma solide realtà.



1.926.000 lettori (Audipress 2018/III)



QN ENIGMISTICA



IN EDICOLA IL SETTIMANALE DI GIOCHI A € 1

Fondato nel 1956

IL GIORNO

MARTEDÌ 5 marzo 2019 | € 1,40 | Anno 64 - Numero 54 | **QV** Anno 20 - Numero 63 | www.ilgiorno.it

NAZIONALE



BRESCIA, LA PAKISTANA SGOZZATA

L'Italia indaga i parenti di Sana



RASPA ■ A pagina 17

BERGAMO, PROCESSO SALVO

Manca l'interprete

Il giudice recluta fuori dal tribunale un cameriere cinese

ANDREUCCI ■ A pagina 17

CAPSULE GOURMET

IL COMMENTO
di RAFFAELE MARMO

FRETTA SOSPETTA

PER realizzare il Piano Hartz di riforma dei servizi per il lavoro, nella Germania di Gerard Schröder, ci sono voluti quattro-cinque anni agli inizi del secolo. Da noi, che notoriamente siamo messi meglio dei tedeschi quanto a Pubblica amministrazione (si fa per dire), i ministri grillini hanno ritenuto che l'operazione potesse essere compiuta in quattro-cinque mesi.

■ A pagina 2

IL COMMENTO
di SALVATORE VASSALLO

CONTROPIEDE RIFORMISTA

DETTO fatto. Almeno nelle prime 24 ore, il ritmo della svolta appare accelerato. Sospinto dal 65% dei consensi e da una partecipazione di dimensioni inattese, Zingaretti non potrebbe fare altrimenti. Aveva detto che non avrebbe inseguito i vertici in crisi dei cinque stelle ma gli elettori delusi dalla loro inadeguatezza e dalle loro contraddizioni. E la Tav è un caso esemplare.

■ A pagina 5

Via al reddito, stallo sui navigator

La guida Da domani le richieste. Chi ne ha diritto, come ottenerlo | **MARIN** ■ Alle p. 2 e 3

IL PAPA E GLI EBREI BERGOGLIO ORDINA: APRITE GLI ARCHIVI SEGRETI



DE ROBERTIS ■ A pagina 13

Case chiuse, parola alla Consulta

Giudizio di legittimità sulla Merlin dopo 61 anni. La Lega: riapriamole | **Servizi** ■ Alle pagine 10 e 11

LA PRIMA MOSSA



Zingaretti: fermare la Tav è criminale

COLOMBO ■ A pagina 5

NESSUN ACCORDO

Salario minimo

È già sfida tra Di Maio e Pd

POLIDORI ■ A pagina 4

TEMPESTA EMOTIVA

Killer per gelosia

La procura ricorre «No allo sconto»

NANNI e RUFFOLO ■ A pagina 8



STREGÒ LE RAGAZZE ANNI '90



Addio a Perry-Dylan

Eroe bello e dannato di Beverly Hills

BOGANI ■ A pagina 26

SORPRESA AGLI UFFIZI



Il ritratto nascosto

Artemisia Gentileschi sotto Santa Caterina

CINI ■ A pagina 25





Oggi lo speciale

LA SCIENZA DISCRIMINATA Viaggio nel «gender gap» all'interno dei laboratori e fra i nobel scippati alle studiose dai colleghi maschi



Culture

ALBERTO ASOR ROSA A proposito del suo ultimo volume «Machiavelli e l'Italia. Resoconto di una disfatta» Corrado Bologna pagina 14



Visioni

MUSICA Addio a Keith Flint, icona dei Prodigy, la band simbolo della «rave culture» britannica Camillo Vegezzi, pagina 17

CON LE MONDE DIPLOMATIQUE - EURO 7,00

MARTEDÌ 5 MARZO 2019 - ANNO XLVIII - N° 54

www.ilmanifesto.it

euro 1,50

il manifesto

quotidiano comunista

LA RETORICA DEL CAMBIAMENTO NELLA CONTINUITÀ

NORMA RANGERI

L'immagine di un uomo giovane e cordiale che annullasse quella dell'uomo giovane e arrogante: è stata l'arma vincente di Nicola Zingaretti, neo-segretario del Partito a furor di popolo democratico. Le cronache raccontano che il più celebre fratello, Luca, gli abbia dato buoni consigli per migliorare la prossemica nelle performance tribunicie della campagna. La buona comunicazione è importante, anzi necessaria, ma non basta. La rassicurante e bonaria retorica di Zingaretti rischia di cambiare solo la facciata, senza scalfire la linea politica che ha portato il partito allo storico tonfo del 4 marzo.

Ora si faranno i conti con gli equilibri interni al Nazareno e, soprattutto, con proposte politiche capaci di rispondere al paese che non ce la fa, e in grado di sollecitare le nuove alleanze a sinistra per una alternativa di governo. Si può dire che la trasferta torinese in sostegno della Tav e del presidente della regione Piemonte, Chiamparino, va nella direzione opposta. Zingaretti sceglie la continuità (come coerentemente aveva dichiarato, bisogna dargliene atto, nel chiedere il voto) facendo temere che quel campo largo coltivato da nuove intese con i movimenti e con la sinistra potrebbe invece inaridirsi e restringersi rapidamente. Facendo così risuonare declamatorio il riferimento alla lotta di Greta Thunberg e ai ragazzi che con lei scenderanno in piazza il 15 di marzo per difendere l'ambiente.

Il più grossolano errore in cui incorrere sarebbe considerare il voto delle primarie come un consenso tributato a questo Pd, credere cioè che sia sufficiente riverniciare le crepe, promettere di cambiare verso per replicare nei fatti il vecchio, fallimentare copione, a cominciare dal modello delle grandi opere. Magari nei prossimi giorni assisteremo all'abbraccio con Confindustria sul terreno della politica economica, del lavoro, degli investimenti, del reddito di cittadinanza. Tra gli illustri sponsor del nuovo corso zingarettiano, insieme a Guccini e Benigni, si è fatto vedere anche Nanni Moretti. Da quel suo disperato appello «D'Alema, di qualcosa di sinistra» sono passati tanti anni, ma quell'urlo morettiano è sempre vivo tra noi.

IN ALGERIA NON SI PLACA LA RABBIA ANTI «SISTEMA»

Il regime tira dritto, la protesta anche

GIULIANA SGRENA

■ L'Algeria non si ferma, la protesta contro il quinto mandato presidenziale di Abdelaziz Bouteflika continua in tutto il paese. Dopo le manifestazioni oceaniche di venerdì scorso, ieri è toccato agli studenti riempire di nuovo le strade. Ma già domenica sera, dopo che Abdelghani Zaalane,

nuovo capo della campagna elettorale di Bouteflika, aveva depositato il dossier per la candidatura del presidente presso il Consiglio costituzionale - a conferma che il regime è rimasto sordo alle richieste degli algerini - la protesta era riesplorsa in molte piazze.

Nemmeno le parole di Bouteflika, che è ancora ricoverato in un ospedale di Ginevra,

hanno riportato la calma. In una lettera letta in tv al telegiornale delle 19 - subito dopo la giornalista incaricata di leggerla, Nadia Madassi, si sarebbe dimessa per il disagio provato -, il presidente cercava di calmare gli animi: «Ho ascoltato e capito le grida accorate dei manifestanti e in particolare delle migliaia di giovani...»

SEGUÌ A PAGINA 10

A tutto gas verso il crack Il patto diabolico di Bouteflika

ALBERTO NEGRI

La crisi algerina racchiude il fallimento di un sistema di potere in mano a un'élite, prima quella dei generali e poi una sorta di «coalizione presidenziale»,

nata in nome di Abdelaziz Bouteflika, tra burocrazia del petrolio e del gas, uomini d'affari d'assalto, sindacati e politici compiacenti.

— segue a pagina 10 —

Chiamparino e Zingaretti ieri a Torino foto di Ivan Benedetto/La Presse



Il neo segretario del Pd, eletto a furor di popolo nei gazebo, promette il cambiamento, ma sulle proposte politiche recita il vecchio copione. E come opera prima Zingaretti canta l'inno al Tav con Chiamparino. Mentre il governo cerca di uscire dal tunnel: oggi vertice a palazzo Chigi pagine 2, 3, 4, 5

all'interno

Fca Pomigliano, sciopero sospeso fino a giovedì

MASSIMO FRANCHI PAGINA 6

Toghe Guglielmi, Md: «Difendiamo i diritti»

JACOPO ROSATELLI PAGINA 7

Reportage Tolentino, la città container che vale oro

MARIO DI VITO PAGINA 8

bianchi

A NOI CI UNISCE LA FILA.



GLI USA DI TRUMP Guai e fake news mentre Bernie va

■ La Camera invia oltre 80 richieste di documenti a familiari, soci ed ex consulenti del presidente. Che risponde inventando numeri anti migranti e leggi dei democratici «per uccidere i bambini». Intanto Bernie Sanders, che ha scelto di tenere il primo comizio a Brooklyn per lanciare la sua nuova corsa alla Casa bianca, inizia a mettersi in gioco per provare a spostare a sinistra il Partito democratico: «Qui non si tratta di vincere le primarie e la Casa bianca, ma di compiere una rivoluzione e cambiare il Paese».

MARINA CATUCCI A PAGINA 13

VENEZUELA Guaidó torna a Caracas Un dilemma per Maduro



■ Arrestare l'autoproclamato presidente tornato dal suo tour promozionale o no? Controindicazioni pesanti in entrambi i casi per il governo venezuelano. Washington minaccia: «Pronti a intervento rapido». Intervista il senatore 5stelle Fontana: «No alle ingiunzioni Usa, restiamo per l'autodeterminazione dei popoli». FANTI E ROSTELLI A PAGINA 12

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





IL MATTINO



€ 1,20 ANNO COVID-19 ITALIA
SPECIEMI IN ABBONAMENTO POSTALE 40% - ART. 2 COM. 2018 L. 98/198

Fondato nel 1892



Martedì 5 Marzo 2019

Commenta le notizie su ilmattino.it

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

Lo scandalo
Grotta della Sibilla nascosta dai rifiuti: senza custode ingresso sbarrato
Guardascione in Cronaca



«L'oca d'oro» in libreria
Da Pulcinella a Calibano il teatro di De Simone diventa un'opera globale
Durante a pag. 13



Morto Luke Perry
Addio al Dylan di «Beverly Hills» la serie cult degli anni '90
Del Pozzo a pag. 14



Il commento IL FUTURO DEL PD E IL RISCHIO DÉJÀ VU

Mauro Calise

Il risultato delle Primarie Pd è destinato a pesare - a lungo - sullo scenario politico italiano. Forse non ci sarà un immediato effetto traino sui sondaggi, può darsi che alle europee la sinistra farà ancora fatica a rimontare. Ma da domenica si è cominciato a uscire dalla bolla digitale - e virtuale - in cui l'elettorato si era, per un anno intero, auto-recluso. Al posto delle votazioni - sperate - sui server di Casaleggio e dei sondaggi alimentati solo dai tweet del Capitano, si sono visti quasi due milioni di cittadini in carne e ossa fare la fila come ai vecchi tempi. È molto più di uno zoccolo duro. È una enorme risorsa di energie, umane e intellettuali, per rimettere in moto la macchina dell'opposizione. A condizione, però, che il neo-Segretario dimostri di credere davvero nella svolta ripetutamente annunciata. Mettendo mano a quel cambiamento organizzativo che il Pd non ha mai affrontato. A partire dalla mobilitazione permanente dei partecipanti alle primarie. Per venti anni il centrosinistra è rimasto dimidiato - e imballato - tra due constituency molto diverse. Gli iscritti - sempre meno numerosi - imbalsamati nei riti ottocenteschi di una piramide decisionale incapace di intercettare l'innovazione. Capicorrente e micronotabili impegnati a scambiare tessere con consensi - e favori - mentre nei circoli desertificati i pochi presenti ascoltavano soltanto il proprio cellulare. Per contro, ogni volta che il partito ha chiamato a raccolta il suo popolo in piazza e con un messaggio chiaro, la risposta è stata eclatante.

Continua a pag. 39
Servizi alle pagg. 4 e 5
e in Cronaca

Quota 100, chimera assunzioni e il Reddito ora slitta a maggio

► Sondaggio tra i capiazienza: c'è la crisi, solo il 6% disponibile al turnover
► Da domani le domande per il sussidio: le prime risposte solo a fine aprile

Quota 100, i posti lasciati liberi non produrranno più lavoro: secondo un sondaggio tra i manager solo il 6% delle aziende sarà disponibile al turnover. Intanto slitta a maggio il Reddito di cittadinanza: da domani si potranno presentare le domande ma le prime risposte arriveranno solo a fine aprile.
Cifoni e Pacifico
alle pagg. 2 e 3
Bisozzi a pag. 7

Le primarie dem Zingaretti sfonda anche in Campania De Luca spiazzato verso il congresso

Primarie del Pd, Zingaretti sfonda anche in Campania. Si avvia il governatore De Luca deve accontentarsi solo di una vittoria contenuta

nella sua Salerno: non gli riesce la prova di forza su scala regionale e si avvia spiazzato al congresso.
Pappalardo a pag. 5

Il caso Fca Dietrofront della Fiom stop allo sciopero Pomigliano è ripartita

Sciopero alla Fca di Pomigliano, dietrofront della Fiom: «I lavoratori hanno dimostrato un grande senso di responsabilità, ora spetta all'azienda aprire il confronto».
Neri a pag. 12

Il futuro del Napoli LA RINCORSA ALLA JUVE PARTE DALLO STADIO

Francesco De Luca

Della malanotte di Fuorigrotta non restano solo le immagini dell'espulsione di Meret per il fallo inesistente su CR7 e delle lacrime di Insigne per il rigore fallito. C'è soprattutto il peso di quei 16 punti di svantaggio che anche ufficialmente chiudono la sfida per lo scudetto 2019, ammesso che sia mai iniziata, perché l'arrivo di Cristiano Ronaldo - dopo 7 scudetti consecutivi della Juve - lasciava intuire il percorso del campionato.
Majorano, Ventre e servizi
da pag. 16 a 18

Caserta Dal calo degli ingressi alla decisione del direttore ad interim



Un ballo in abiti ottocenteschi nella Reggia di Caserta

Il tramonto della Reggia senza guida cancellati eventi (e incassi) dei privati

Nadia Verdile a pag. 11

Di Lauro, il tesoro nel testamento del femminicida

L'ex vivandiere del boss: ho dettato i segreti della "cassa" a mia moglie ma poi l'ho uccisa

Leandro Del Gaudio

Leandro Del Gaudio ha dettato un testamento nel quale ha anche fornito alcuni segreti sul tesoro di Marco Di Lauro. L'ex vivandiere del boss pensava di togliersi la vita; ma poi, Tamburrino, ha rivolto la pistola contro la moglie ammazzandola. Ecco il retroscena drammatico del femminicidio di Melito che ha dato poi il via al blitz che ha portato l'arresto del boss.
In Cronaca

Il caso Consip Il Csm censura il pm Woodcock «Violato il silenzio»

Il Csm censura il pm Woodcock per un'intervista rilasciata sul caso Consip senza informare il procuratore di Napoli che aveva imposto la consegna del silenzio.
Del Gaudio a pag. 10

Francesco apre ai documenti segreti Pio XII, dagli archivi vaticani arriverà un giudizio più sereno

Massimo Introvigne

Papa Francesco ha annunciato che fra un anno, il 2 marzo 2020, il Vaticano aprirà il suo Archivio segreto per gli anni relativi al Ponteficato di Pio XII. Eugenio Pacelli. L'iniziativa è stata accolta con soddisfazione dalla comunità ebraica. Ma, se alcuni hanno ringraziato papa Francesco, altri hanno osserva-

to che la verità storica su Pio XII è in sostanza già nota e che la Chiesa dovrebbe chiedere pubblicamente scusa per i suoi silenzi sull'Olocausto. Come sempre, la verità storica - qualunque cosa potranno aggiungervi gli Archivi - è più sfumata.
Continua a pag. 39
Giansoldati a pag. 8



dimagrire *si può*

DETOX

CINQUE · CINQUE · CINQUE

5 · GIORNI
· ORE
· FINO A 5 KG

INFO E PRENOTAZIONI
800 58 77 17

Via Vittoria Colonna, 14 - Napoli dimagrirepuo.it



Il Messaggero



€ 1,40 ANNO 141 - N° 63 ITALIA

NAZIONALE



Martedì 5 Marzo 2019 • S. Adriano

IL GIORNALE DEL MATTINO

Commenta le notizie su ILMESSAGGERO.IT

La svolta
Il Papa apre l'archivio di Pio XII «La Storia non ci fa paura»
Giansoldati a pag. 11



Stasera su Raiuno
L'appello profetico di Tiresia-Camilleri «Agli italiani dico: non abbiate paura»
De Palo a pag. 19



Roma in Champions
Domani la sfida decisiva col Porto e DiFra si aggrappa ai suoi fedelissimi
Angeloni a pag. 25



DOMANI in OMAGGIO
Casa
Finanziaria valida per ROMA e PROVINCIA
ilmessaggerocasa.it

M5S sotto attacco
La competition a sinistra cambia rotta al Carroccio

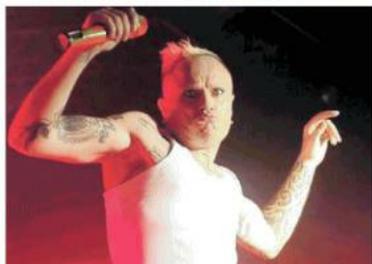
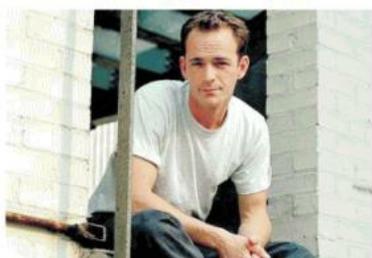
Mario Ajello

Non un cambiamento che riguarda soltanto il Pd e il campo del centrosinistra. Ma un cambiamento che investe, assai, anche Salvini.
L'avvento di Zingaretti come nuovo player politico nazionale scompagina in maniera quasi brutale - anche se l'aggettivo poco si adatta all'indole del neo-segretario Pd - i piani del leader leghista. Il quale aveva stabilito, con Di Maio, un format del futuro della democrazia italiana così concepito: lo rappresenta la destra e tu fai il pieno a sinistra. Ovvero in prospettiva si stava delineando, per la fase successiva a quella contrattuale del governo giallo-verde, un bipolarismo da Terza Repubblica fondato da una parte sull'egemonia della Lega (a proposito: la pelle dell'orso berlusconiano sembra più resistente del previsto) e dall'altra sul grillismo. Che, nella divisione dei compiti, si faceva erede e rappresentante di molte istanze di sinistra, sulla base della convinzione che nel mondo dem la confusione avrebbe regnato in eterno e che un popolo senza bussola si sarebbe aggrappato a quello che gli risultava il meno peggio tra gli attori in scena.
Che l'esperimento Zingaretti abbia successo, e che davvero il Pd possa pacificarci smentendo a sorpresa secoli di odio a sinistra, è ancora tutto da vedere.
Continua a pag. 18

Quota 100, paralisi assunzioni

► Statali, fino a 100 mila le uscite: concorsi lenti e vincoli di spesa ritardano gli ingressi Scuola, sanità e giustizia i settori a rischio. Reddito, pagamenti a maggio: ressa alle Poste

In lutto i fan di Prodigy e Beverly Hills 90210



Luke Perry e Flint, la caduta degli dei della Generazione X

Keith Flint e, sopra, Luke Perry Molendini e Satta a pag. 23

ROMA In pensione con Quota 100, verso una paralisi delle assunzioni nel comparto pubblico. Statali, fino a 100 mila le uscite: concorsi lenti e vincoli di spesa ritardano gli ingressi. Scuola, sanità e giustizia i settori a rischio. Reddito di cittadinanza, i primi pagamenti previsti a maggio. Scatta la corsa alle Poste, le domande si potranno presentare da domani spunta l'ipotesi di procedere in ordine alfabetico.
Bisozzi e Cifoni alle pag. 2 e 3

Forza Italia si spacca sul testo
Autonomia, l'ok di Salvini al Colle «Testo migliorabile alle Camere»

Simone Canettieri

«Stiamo lavorando, tutto è migliorabile». Il vicepremier Matteo Salvini apre alla possibilità di emendare l'Autono-



mia differenziata. Il leader della Lega «Bisognerà anche sentire il Capo dello Stato, di sicuro se qualcuno ha due o tre idee buone e migliorative del testo va ascoltato».
A pag. 8

Tav, Zingaretti sfida Di Maio

La resa M5S: deciderà l'aula

► Vertice Conte-Toninelli. Blitz del neo leader nei cantieri in Piemonte

dal nostro inviato Claudia Guasco

TORINO Quanto il tema sia caldo, e la decisione non più rinviabile, lo dimostra l'ingorgo istituzionale nella città diventata l'ultima frontiera della Tav. Nicola Zingaretti è segretario del Pd da nemmeno un giorno e il suo primo impegno è un colloquio con il governatore del Piemonte Sergio Chiamparino, che ha fatto della Torino-Lione una battaglia personale: «I bandi non si interrompono: sarebbe criminale».
A pag. 4
Conti a pag. 7

I flussi
Le primarie dem: al Centro e al Nord no alle affluenze

Diodato Pirone

In realtà domenica scorsa alle primarie Pd hanno votato «solo» 1,6 milioni di italiani. Qualcosa di meno rispetto agli 1,8 milioni stimati domenica sera.
A pag. 5

L'intervista
Lombardi: «Se il Pd ci attacca, rischia No alle alleanze»

Lorenzo De Cicco

«Se Nicola ci attacca, nel Lazio rischia». Così Roberta Lombardi, capogruppo M5S alla Regione Lazio, in un'intervista a Il Messaggero.
A pag. 6

Dopo l'ok alla Lega
Case chiuse, la lettera di 66 esponenti M5S contro il sì della Lega

ROMA Non ci sono solo la Tav e l'autonomia del Nord. Sulla strada del governo gialloverde scoppia la mina della riapertura delle case chiuse. Pochi giorni fa il M5S sembrava aver aperto alla proposta di Matteo Salvini, ma in una lettera di fuoco inviata a Il Messaggero più di sessanta esponenti a Cinque Stelle chiudono ora la porta in faccia al leader leghista. «La prostituzione-tuonano i firmatari nella missiva - non può essere utilizzata come uno slogan politico».
Lo Dico a pag. 9

ENERGIE E RITMO UN PO' GIÙ?

3 TECNOLOGIA FASI

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

2° RILASCIO: COENZIMA Q10, BAMBINO, Selenio, CROMO, 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»

SEGNALIBRANO

SEGNALIBRANO

SEGNALIBRANO

Buongiorno, Cancro! Luna nuova a vostro favore, tenete presente questo influxo fortunato specie se avete in programma viaggi e rapporti con il lontano, per affari o per amore.
Sono sempre agitate le collaborazioni di vecchia data, ma le intese nuove che iniziano con Urano in Toro, portano successo. Marte porta amore sensuale. Venere aggiunge fascino e anche malizia, sapete conquistare senza più complessi. Auguri.
© RIPRODUZIONE RISERVATA
L'oroscopo a pag. 29

* € 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)



QN ENIGMISTICA



IN EDICOLA IL SETTIMANALE DI GIOCHI A € 1

il Resto del Carlino

Fondato nel 1885

MARTEDÌ 5 marzo 2019 | € 1,50 | Anno 134 - Numero 54 | Anno 20 - Numero 63 | www.ilrestodelcarlino.it

IMOLA-BOLOGNA



IMOLA, PER MOTIVI DI SICUREZZA L'ospedale chiude tre ore prima

Servizio ■ In Cronaca di Imola



BOLOGNA Smog ancora alle stelle Stop al traffico fino a giovedì

ROSATO ■ In Cronaca di Bologna

CAPSULE GOURMET

IL COMMENTO
di RAFFAELE MARMO
**FRETTA
SOSPETTA**

PER realizzare il Piano Hartz di riforma dei servizi per il lavoro, nella Germania di Gerard Schröder, ci sono voluti quattro-cinque anni agli inizi del secolo. Da noi, che notoriamente siamo messi meglio dei tedeschi quanto a Pubblica amministrazione (si fa per dire), i ministri grillini hanno ritenuto che l'operazione potesse essere compiuta in quattro-cinque mesi.

■ A pagina 2

IL COMMENTO
di SALVATORE VASSALLO
**CONTROPIEDE
RIFORMISTA**

DETTO fatto. Almeno nelle prime 24 ore, il ritmo della svolta appare accelerato. Sospinto dal 65% dei consensi e da una partecipazione di dimensioni inattese, Zingaretti non potrebbe fare altrimenti. Aveva detto che non avrebbe inseguito i vertici in crisi dei cinque stelle ma gli elettori delusi dalla loro inadeguatezza e dalle loro contraddizioni. E la Tav è un caso esemplare.

■ A pagina 5

Via al reddito, stallo sui navigator

La guida Da domani le richieste. Chi ne ha diritto, come ottenerlo | **MARIN** ■ Alle p. 2 e 3

IL PAPA E GLI EBREI BERGOGLIO ORDINA: APRITE GLI ARCHIVI SEGRETI

LA VERITÀ SU PIO XII



DE ROBERTIS ■ A pagina 13

LA PRIMA MOSSA



Zingaretti: fermare la Tav è criminale

COLOMBO ■ A pagina 5

NESSUN ACCORDO Salario minimo È già sfida tra Di Maio e Pd

POLIDORI ■ A pagina 4

TEMPESTA EMOTIVA

Killer per gelosia La procura ricorre «No allo sconto»

NANNI e RUFFOLO ■ A pagina 8

Case chiuse, parola alla Consulta

Giudizio di legittimità sulla Merlin dopo 61 anni. La Lega: riapriamole | Servizi ■ Alle pagine 10 e 11



STREGÒ LE RAGAZZE ANNI '90



Addio a Perry-Dylan Eroe bello e dannato di Beverly Hills

BOGANI ■ A pagina 26

SORPRESA AGLI UFFIZI



Il ritratto nascosto Artemisia Gentileschi sotto Santa Caterina

CINI ■ A pagina 25





IL SECOLO XIX



MARTEDÌ 5 MARZO 2019

QUOTIDIANO FONDATA NEL 1886 - EDIZIONE GENOVA

1,50€ - Anno CXXXIII - NUMERO 30, COMMA 20/B. Spedizione abb. post. - gr. 50 - MANZONI & C. S.P.A. per la pubblicità su IL SECOLO XIX e RADIO 19 Tel. 010.5388.200 www.manzoniadvertising.it



ORDINE ALFABETICO PER LE DOMANDE ALLE POSTE

Via al Reddito di cittadinanza rinforzi per l'assalto ai Caf

BARDONI E FORLÉ / PAGINA 7

Requisiti, documenti e regole: un dossier sul nuovo sussidio

DOMANI UN INSERTO DI 8 PAGINE GRATIS CON IL SECOLO XIX



INDICE

primo piano	pagina 2
cronache	pagina 11
economia & marittimo	pagina 16
genova	pagina 20
cinema/tv	pagina 34/35
xte	pagina 37
sport	pagina 42
meteo	pagina 47

IERI A TORINO LA PRIMA USCITA NEL NUOVO INCARICO PER SOSTENERE CHIAMPARINO E DIFENDERE LA TAV

Zingaretti: Salvini affonda il Nord

Intervista con il segretario Pd: la Lega danneggia l'economia, i Cinquestelle sono vittime e complici Di Maio lo sfida: sostenga la nostra legge sul salario minimo. Giorgetti: flat tax e cantieri per crescere

Nel suo primo giorno da segretario nazionale del Pd, Nicola Zingaretti lancia la sfida a Salvini. Lo fa da Torino, città diventata, dopo le polemiche sul blocco alla Tav, il luogo simbolo del malcontento del Nord. «Da qui dobbiamo ripartire per ridare fiducia al Paese», dice in un'intervista in cui lancia un attacco diretto contro il leader della Lega. «Se il Pd avesse fatto la metà delle cose contro il Nord che ha fatto Salvini, saremmo stati messi alla gogna».

GIOVANNINI, LOMBARDO, A. ROSSI, SALVAGGIULO E SCHIANCHI / PAGINE 2-6

GLI EMERGENTI

Mario De Fazio e Emanuele Rossi

Da Boero a Ghio i giovani dem scalano la Liguria

Una generazione di trenta-quarantenni, con molte donne, scalpa all'ombra delle figure storiche del Pd ligure. A crescere grazie alle primarie sono personaggi come la sindaca di Sestri Levante Valentina Ghio e come Viola Boero.

L'ARTICOLO / PAGINA 5

ROLLI



IL FRONTE DROGA

Amedeo La Mattina

La Lega vuole abolire la modica quantità «In cella chi spaccia»

Salvini apre un altro fronte su un tema divisivo: la droga e lo spaccio. La Lega vuole aumentare le pene detentive ed economiche per chi viene sorpreso a distribuire sostanze stupefacenti, precisando che non esiste la modica quantità.

L'ARTICOLO / PAGINA 6

VERSO LE ELEZIONI

Macron, appello anti sovranisti: «Fermiamo chi distrugge l'Ue»

«Libertà, protezione, progresso». Ucciso in combattimento, fu seppellito con affettuoso epitaffio dai suoi soldati: «Ci-git monsieur de La Palice. Si il n'était pas mort, il ferait encore envie». Cioè: se non fosse morto, farebbe ancora invidia. E però, per questione di caratteri e di spazi, la scritta si leggeva anche così: «Si il n'était pas mort, il serait encore en vie». Cioè: se non fosse morto, sarebbe ancora in vita. Da lì l'aggettivo lapalissiano: qualcosa di talmente ovvio da risultare ridicolo. Poi fu Massimo Catalano, raffinato jazzista, che quel gran genio di Renzo Arbore elevò a filosofo perché il talmente ovvio fosse volontariamente ridicolo. «È molto meglio innamorarsi di una donna bella, intelligente e ricca, anziché di un mostro, cretino e senza un soldo», diceva Catalano,

L'INVIATO BRESOLIN / PAGINA 8



VENEZUELA, GUAIDÓ TORNA E SFIDA MADURO ORA RISCHIA L'ARRESTO

OLIVIO / PAGINA 11



Elicotteri italiani per la sicurezza della rotta artica

Finmeccanica-Leonardo si candida per garantire la sicurezza della nuova rotta artica, grazie alle tecnologie italiane in materia di elicotteri, satelliti e radar. La proposta è stata lanciata a un consorzio di 13 Paesi. GRIGNETTI / PAGINA 11

BUONGIORNO

Il primo fu monsieur Jacques de La Palice, pover'uomo. Ucciso in combattimento, fu seppellito con affettuoso epitaffio dai suoi soldati: «Ci-git monsieur de La Palice. Si il n'était pas mort, il ferait encore envie». Cioè: se non fosse morto, farebbe ancora invidia. E però, per questione di caratteri e di spazi, la scritta si leggeva anche così: «Si il n'était pas mort, il serait encore en vie». Cioè: se non fosse morto, sarebbe ancora in vita. Da lì l'aggettivo lapalissiano: qualcosa di talmente ovvio da risultare ridicolo. Poi fu Massimo Catalano, raffinato jazzista, che quel gran genio di Renzo Arbore elevò a filosofo perché il talmente ovvio fosse volontariamente ridicolo. «È molto meglio innamorarsi di una donna bella, intelligente e ricca, anziché di un mostro, cretino e senza un soldo», diceva Catalano,

Saremmo ancora in vita

MATTIA FELTRI

e lì in studio e noi a casa si rideva parecchio, e da allora non si dice più lapalissiano ma catalanata. Accidenti, ora è arrivato Sergio Mattarella (tanta solidarietà a questo presidente) il quale ieri ha dedicato qualche sforzo a spiegare che «le scelte politiche sono impegnative, complesse, non possono essere adottate in maniera approssimativa, senza approfondita preparazione e studio, per sentito dire». Insomma, dice il presidente: prima si studia, poi si pensa, infine si decide. Mentre la sintassi attuale impone che prima si decida, poi forse si pensi, di sicuro non si studi. Ed è ai nostri fortunati giorni - né per refuso su La Palice né per celia di Catalano ma per disperazione di Mattarella - che il talmente ridicolo è diventato drammaticamente ovvio. —

TIFOSI INFURIATI: «UNO SCHIAFFO»



Il derby slitta al lunedì sera, Samp e Genoa non ci stanno

La Mezza Maratona sposta il derby di metà aprile al lunedì sera e scoppia il finimondo. Curiosamente succede poche ore dopo la decisione della Liga spagnola di dire no al "monday night" al grido «i guadagni sono importanti, ma i tifosi di più». In Italia evidentemente non va ancora così. È successo tutto ieri sera quando dalla Lega Calcio sono arrivati i nuovi calendari con anticipi e posticipi e a sorpresa il derby di Genova si è ritrovato alle 20.30 di lunedì 15 aprile.

FRECCERO / PAGINA 46

LO SCANDALO DEL SAN MARTINO

Analisi gratis, avvisi notificati in ospedale agli 850 sanitari

Sono stati una trentina i dipendenti convocati ieri, nel modo più discreto possibile. Ma tutti in ospedale. La decisione è la conseguenza delle dimensioni assunte dall'indagine genovese sui furbetti delle analisi, che nelle prossime settimane coinvolgerà 2.300 persone, di cui 850 dipendenti: per evitare la paralisi, il San Martino ha messo a disposizione una propria stanza per le notifiche.

FAGANDINI E GRASSO / PAGINA 25

SpazioGenova

PROMO FIAT PANDA
PREZZO A PARTIRE DA
7400 EURO

VIALE BRIGATE PARTIGIANE 3C R. - TEL. 010 3704101

Benucci
Gruppo Immobiliare
Compravendite
Locazioni Perizie
Via Francese, 106
16129 Genova
Tel. 010/581967

Benucci
Gruppo Agenzie
dal 1969

Pratiche Automobilistiche
Nautiche - Amministrative
Assicurazioni tutti i rami

FILIALE: GE-Centro
FILIALE: GE-Sampierdarena
FILIALE: GE-Campi



Il Sole 24 ORE

Fondato nel 1865
Quotidiano
Politico Economico Finanziario Normativo

Da oggi con Il Sole
«L'Italia: molti capitali, pochi capitalisti» di Beniamino Piccone
— a 9,90 oltre al quotidiano e in edicola per un mese



Domani con Il Sole
Auto 2019: le regole per ecotassa e bonus, gli effetti sui modelli
— a 0,5 euro oltre al quotidiano



FTSE MIB 20718,30 +0,11% | SPREAD BUND 10Y 258,80 +5,20 | €/S 1,1337 -0,40% | ORO FIXING 1285,40 -2,02% | Indici&Numeri → PAGINE 32-35

«Reddito», scontro sui tempi degli assegni

LOTTA ALLA POVERTÀ

Per i Caf assegni a maggio. Ma per il Governo e l'Inps versamenti già in aprile

Da domani sarà possibile presentare le istanze online o agli sportelli di Caf e Poste

Salvini: sulla manovra bis vediamo i dati, ma no a nuove tasse

Da domani al 31 marzo si potranno presentare le domande per il reddito di cittadinanza: online, alle Poste e presso i Caf. C'è il centro di assistenza fiscale alla convenzione con l'Inps dal 26 aprile al 3 maggio il vaglio Inps; nei giorni successivi la convocazione via sms o e-mail alle Poste per avere la consegna della card. Ma governo e Inps ribadiscono le scadenze date: consegna della card a fine mese. Il leader della Lega Salvini apre alla possibilità di una manovra correttiva: «Aspettando di vedere i dati reali» ha detto. Ma «non metteremo nuove tasse patrimoniali, conti correnti, case, Iva, tutto questo è fuori discussione».

— alle pagine 5 e 6 e 9

Scommessa competenze, in 5 anni il 60% dei lavori è destinato a cambiare

FORUM IL SOLE 24 ORE- EY

Parisi (Anpa): niente guerre con le Regioni, ma conta ciò che vuole il Governo

Il lavoro del futuro è già qui e il 60% dei lavori in 5 anni è destinato a cambiare radicalmente. È una delle conclusioni del Forum Sole 24 Ore-

Ernst & Young sul lavoro e valore delle competenze destinate a una costante opera di formazione e adattamento. Era presente, tra gli altri, anche Domenico Parisi neo presidente dell'Anpa, l'agenzia che dovrà far funzionare i Centri per l'impiego. A proposito dello scontro in atto con le Regioni, Parisi ha detto: «Non voglio la guerra con le Regioni, ma conta ciò che vuole il Governo».

— Servizi a pagina 7

LA PROPOSTA

NON CHIAMIAMOLI PIÙ PERITI

di Fabio Tamburini

L'idea è stata lanciata da Eugenio Sidoli, presidente e ad di Philip Morris Italia, nel corso del forum sul mercato del lavoro organizzato dal Sole 24 Ore. I me-

stieri stanno cambiando, ha sottolineato, e anche la scuola ne deve prendere atto con decisioni che hanno una valenza sostanziale e simbolica.

— continua a pag. 7

PIÙ SOLDI PER I TEDESCHI



Platea di 3,3 milioni. L'accordo salariale riguarda 15 Länder (nella foto la protesta dei dipendenti pubblici durante lo sciopero a Berlino del 27 febbraio)

Germania, aumentano gli stipendi statali: +8%

Il Pil rallenta ma in Germania in mercato del lavoro attraverso una fase molto positiva. La conferma arriva dall'aumento salariale spuntato dai dipendenti pubblici di 15 Länder (Assia esclusa) con un contratto collettivo definito buono da datori di lavoro e sindacati e dunque un «bon compromesso»: +8% spalmato su 33 mesi e comunque mai sotto i 240 euro di incremento

totale. Previsti anche rialzi a macchia di leopardo per migliorare stipendi troppo bassi soprattutto per gli addetti ai servizi di assistenza a bambini e anziani. L'accordo è stato fatto per 800 mila lavoratori dipendenti e poi esteso ad altri 1,1 milioni, ma per i sindacati DGB e VerDi, a fronte beneficio saranno 3,3 milioni di dipendenti pubblici. **Isabella Bufacchi** — pag. 21

Pronto maxi accordo Usa-Cina sui dazi

COMMERCIO GLOBALE

Licia Mattioli (Confindustria): «Dalle intese internazionali benefici per il made in Italy»

Entro fine mese l'accordo commerciale tra Stati Uniti e Cina, l'intesa che dovrebbe superare la guerra economica tra Washington e Pechino, potrebbe essere pronta per essere firmata. Un summit tra Donald Trump e il leader cinese Xi Jinping ha già una data: il 27 marzo a Mar-a-Lago, residenza di Trump in Florida, dove Xi volerebbe ridurre da un viaggio in Italia e Francia. Indirizzini si susseguono, oltre che sulla for-

ma, sulla sostanza dei dazi: il governo di Xi dovrebbe abbassare dazi recenti e alcune storiche barriere non tariffarie in settori dalla chimica all'agricoltura, dall'energia all'auto. In cambio la Casa Bianca si impegnerà a eliminare tutte - o quasi - le ritorsioni dell'ultimo anno su 200 miliardi di import dal Paese asiatico. Pechino, nell'insieme, aprirebbe nei prossimi cinque anni le frontiere ad altri 1,350 miliardi di made in Usa. Cautela la reazione delle Borse. «Delle intese internazionali benefici per il made in Italy» ha commentato Licia Mattioli, vicepresidente di Confindustria per l'internazionalizzazione. — Servizi a pagina 2 e 3

1,2 miliardi

Capitali esteri BlackRock in rosso a Piazza Affari In un anno investimenti diminuiti del 10%

In 12 mesi l'esposizione sull'Italia di BlackRock, primo asset manager al mondo, è scesa di 1,2 miliardi di euro, causa i cali di Borsa Italiana e taglio di alcune partecipazioni

Andrea Franceschi — a pagina 14

PANORAMA

TRASPORTI

Tav, oggi il vertice di Governo. Resta il nodo bandi

Sarà questa mattina l'atteso vertice di governo sulla Tav. All'incontro a Palazzo Chigi, prenderanno parte con il premier Giuseppe Conte il vicepresidente Luigi Di Maio e Matteo Salvini e il ministro delle Infrastrutture Danilo Toninelli. Resta il nodo dei bandi da approvare per non perdere i fondi Ue. I consiglieri Telt potrebbero delibere e poi dimettersi. — a pagina 9

INDUSTRIA 4.0

Lombardia, sui fondi a Pmi asse Confindustria-banche

Confindustria Lombardia ha firmato con Banco BPM, Bnl, Intesa Sanpaolo, Ue e Unicredit un accordo per favorire l'accesso delle Pmi a strumenti di finanziamento dedicati agli investimenti, soprattutto quelli destinati alle filiere e a Industria 4.0. — a pagina 11

CALCIO & FINANZA

Inter, tifosi vip pronti a entrare nel capitale

Cheo Condina — a pagina 18

SALVATAGGI

Condotte, ecco il piano presentato al Mise

I commissari di Condotte hanno presentato al Mise il piano, in continuità, di cessione e valorizzazione dei perimetri aziendali. Pronto il prestito ponte da 60 milioni da parte di banche e Cdp. Dopo l'ok del ministro, verranno cedute le attività. In corsa Passera e fondi. — a pagina 15

ASSICURAZIONI

Catolica, in arrivo una lista alternativa a quella del cda

Una lista alternativa per il vertice di Catolica, in contrapposizione a quella che presenterà il Cda attualmente in carica. L'associazione Cattolica al centro, di Michele Giangrande, sta preparando una propria squadra di vertice mettendo nel mirino il presidente Paolo Bedoni. — a pagina 19

Italia contro Germania sulle regole del bail in

BANCHE

L'adozione del bail in tre anni fa per il salvataggio delle banche divide Italia e Germania. Scambio di distinzioni tra il Tesoro tedesco (le regole sono positive e valgono per tutti) e Ignazio Visco, governatore di Banca d'Italia, che a Milano ha ricor-

dato come con queste norme gestire la crisi sia quasi impossibile. Sullo sfondo del braccio di ferro ci sarebbe però la possibilità di una riforma. Sempre in tema di credito, in particolare del Fondo ripartitori, l'ex Margrethe Vestager, commissaria Ue all'Antitrust, ha ricordato che i rimborsi avverranno solo in casi di frodi accertate. — Servizi a pagina 8

LIQUIDITÀ NEI CONTI CORRENTI BANCARI

A gennaio le imprese italiane hanno prelevato 20 miliardi

Cellino e Davi — a pag. 14

.export

FARE IMPRESA SULLE ROTTE DEL MONDO



Austria in cerca d'impresе (e giovani talenti) nel digitale

Attilio Geronzi — a pag. 39



IL TEMPO

CAPSULE GOURMET
ristora

QUOTIDIANO INDIPENDENTE

Martedì 5 marzo 2019 € 1,20

S. Adriano di Cesarea
Anno LXXV - Numero 63

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

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



Il piano della Camera: stipendi dimezzati e contributi ridotti ai deputati Ecco i tagli ai rimborsi degli onorevoli

■ I deputati potrebbero avere presto stipendi dimezzati e rimborsi più bassi. Alla fine di marzo l'ufficio di presidenza della Camera discuterà tutta una serie di riduzioni dei contributi che incassano ogni mese gli onorevoli. Non solo. Il numero uno di Montecitorio,

Roberto Fico, sta lavorando per definire nuovi contratti per gli assistenti parlamentari. Attualmente i deputati ottengono 5 mila euro netti di stipendio al mese e più di 7 mila di rimborsi a forfait.
Di Majo → a pagina 3

Case a rischio crollo a Ponte Milvio

I pm archiviano l'inchiesta sul palazzo venuto giù nel 2016 perché deceduti i costruttori
Ma la procura scrive alla Raggi: «Il terreno è acquitrinoso, altri edifici possono sgretolarsi»

IL TEMPO di Oshø



"Te va de interpretà il mio ruolo in Regione?"

Zingaretti resta alla guida del Lazio

De Leo e Di Mario → alle pagine 4 e 5

■ Sono deceduti i presunti responsabili del crollo del palazzo di via della Farnesina 5, a Roma, parzialmente crollato il 24 settembre del 2016. Per questo la Procura ha chiesto l'archiviazione dell'inchiesta per disastro colposo. Però i pm hanno inviato una lettera al Comune per avvisare del rischio che corrono anche gli altri edifici nella zona di Ponte Milvio.
Di Corrado → a pagina 16

Tentata rapina all'Appio Spari con ferito al distributore Voleva lo scooter

Tagliazucchi → a pagina 17

Francesco: «Serenità di giudizio» Bergoglio, via il segreto sui documenti di Pio XII

Barlozzetti → a pagina 9

Buona TV a tutti Politica anima dei talk show

di Maurizio Costanzo

→ a pagina 23

PAGINE Via Gregorio VII, 100 - 00158 Roma Tel. 06 45496000 mail: luciano.cuccini@pagine.it

HISTORICA
FASCIO 100 ANNI
Domenico Fisichella
IL RISORGIMENTO
TRA "VIRTÙ" E "FORTUNA"
La formazione dell'Italia unita e l'Europa
euro 18,00

RIVISTA DI STORIA MODERNA E CONTEMPORANEA
Direttore Massimo Magliaro
Vicedirettore Roberto Rossetti
NUOVA EDIZIONE

IL RIFORMISMO
Domenico Fisichella

Il dottore condannato in Cassazione al mantenimento del bambino Sbaglia contraccettivo, paga il medico

■ Gravidanza a sorpresa per colpa di un cerotto. A finire sotto accusa è il medico che ha prescritto quel prodotto alla donna che invece gli aveva chiesto un farmaco idoneo alla contraccezione. Per i giudici è lui il responsabile - metaforicamente, s'intende - per quella nascita non prevista ma comunque portata a termine, e lui dovrà provvedere a risarcire il danno patrimoniale subito dalla coppia che vive in provincia di Milano, rappresentato dalle spese per il mantenimento del figlio e quantificato in 116mila e 237 euro.
levolella → a pagina 10



ENERGIE E RITMO UN PO' GIÙ?

3 FASI
5 FASI
3 FASI

SUSTENIUM
Bioritmo3
SOSTANZE
AL TISSUTO ADIPOSO

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

Martedì 5 Marzo 2019
Nuova serie - Anno 28 - Numero 54 - Spedizione in A.P. art. 1 c.1 L. 46/04, DCB Milano
*Offerta esclusiva con Marketing Oggi (ItaliaOggi) € 2,20 + Marketing Oggi € 0,50

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



SOFTWARE
CONTABILI E FISCALI

NATI DA UNO STUDIO COMMERCIALE

RAPPORTO DIRETTO SENZA AGENTI

www.gbsoftware.it
06-97626328

Bruno Tinti spiega come da un meritato ergastolo in Italia si finisce per scontare 8 anni e 6 mesi
a pag. 7

www.italiaoggi.it

Italia Oggi

QUOTIDIANO ECONOMICO, GIURIDICO E POLITICO

INTEGRATO

GESTIONALE PER LO STUDIO

TUTTO INCLUSO da 96 €/mese

www.softwareintegrato.it
06-97626328

è un prodotto SOFTWARE

PROTOCOLLO

Terzo settore, registro al via
Entro 18 mesi visure e iscrizioni

Ferriozzi a pag. 26

Fisco, banche estere nel mirino

Partiti migliaia di questionari con richieste di informazioni, ora i banchieri d'Oltralpe temono che venga contestata la stabile organizzazione in Italia

ARRIVANO LE SIS

Un nuovo tipo di società per investire in progetti innovativi

Chiarello a pag. 30

Il Fisco non risparmia nessuno: oltre ai controlli sempre più frequenti nei confronti dei contribuenti, ora è il turno delle banche estere. Migliaia di lettere sono partite nelle ultime settimane dalle Entrate, per raccogliere il numero maggiore di informazioni su identità degli attuali correntisti, investimenti detenuti e modus operandi delle banche. Ad allarmare i banchieri d'Oltralpe l'eventuale contestazione della presenza di una stabile organizzazione in Italia.

Loconte a pag. 27

Con Nicola Zingaretti ritorna la vecchia e collaudata nomenclatura Pd d'un tempo



Alle primarie del Pd ha vinto Nicola Zingaretti e, con lui, la nomenclatura vecchia e collaudata. Si tratta dei casami del vecchio Pci, rimasti fondamentalmente legati alle liturgie definite nel tempo, con l'arrivo di Berlinguer, il passaggio a Occhetto sino ai cambiamenti di nome, di stile gattopardesco. La continuità si è impersonata in Bersani, un leader senza leadership (come sin qui è sembrato Zingaretti), personificazione di un buonismo di facciata. Renzi è stato l'anomalia. Il popolo del Pd, che era stato emarginato dal ceto politico emerso con Renzi, nella faccia anonima di Zingaretti, ora ritrovano tratti consueti come quelli di Prodi e di Bersani.

Caccopardo a pag. 4

GRUPPO MARRIOTT

Nuovi hotel Sheraton ispirati alle piazze europee

Livi a pag. 15

ARZANO (NAPOLI)

È stata dimissionata l'unica sindaca di De Magistris

Valentini a pag. 8

OPERAZIONE NOSTALGIA

Veltroni resuscita un gelato dell'Algida

Ferroni a pag. 16

INTERVISTA AL MINISTRO

Bussetti: l'autonomia è una chance anche per il Sud

Ricciardi a pag. 37

Publicato un bando per la ricerca di esperti in materia di diritto bancario, societario e dei mercati finanziari

Il Mef cerca consulenti, ma gratis

Il Mef alla ricerca di consulenze professionali gratuite. È stato pubblicato sul sito del Ministero, infatti, un avviso pubblico di manifestazione di interesse per il conferimento di incarichi di consulenza a titolo gratuito. L'attività sarà incentrata su tematiche relative al diritto bancario, societario e dei mercati finanziari, sia a livello nazionale che a livello comunitario, l'incarico, a titolo gratuito con l'esclusione di ogni onere a carico dell'amministrazione, avrà durata biennale.

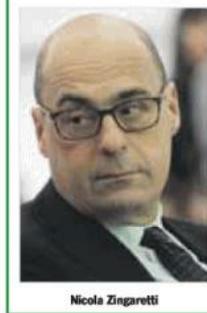
Dumiani a pag. 32

DIRITTO & ROVESCIO

Solo un paese gestito da dementi può introdurre il numero chiuso in una facoltà come quella di medicina che, notoriamente, produce molti meno medici di quelli che servirebbero e lascia invecchiare a tutte le matricole (cosci e botoli) le iscrizioni alle facoltà di lettere, giurisprudenza, scienza della comunicazione, architettura, sociologia che oggi sono delle autentiche fabbriche di disoccupati. E faccio solo alcuni casi fra i molti che si potrebbero evidenziare. Credo che, per quieto vivere, fossero i rettori a mettere i doppi contenacci. Invece apprendo che Eraldo Gherlone, rettore dell'università Vita-salute del San Raffaele di Milano, ha chiesto ufficialmente che il ministero alzasse il numero dagli ammessi da 160 a 300. Pur precisando che ne potrebbe accogliere anche mille. I politici, che litigano sul nulla e bloccano il paese su dibattiti nominali e inconcludenti, perché non si mettono a risolvere i problemi strategici ma anche facili? Come questo, ad esempio.

IL CELEBRE POLITOLOGO ANTICIPÒ LE PRIMARIE

Un anno fa su ItaliaOggi Luttwak ha previsto Zingaretti



Il 9 marzo 2018 su ItaliaOggi il nome di Nicola Zingaretti in un'intervista di Franco Adriano a Edward Luttwak, era emerso come possibile candidato alla segreteria del Pd. «È un politico capace, senza stravaganza, con solida esperienza amministrativa, moderato, e può rappresentare molti italiani. Spero che emergano persone come lui», diceva Luttwak. Poche settimane dopo Luttwak ha spiegato la sua intuizione. «Lui esitava nel farsi avanti, per la presenza molto forte di Matteo Renzi. Lo sapevo per il fatto che una volta l'ho incontrato. E ho visto che si presentava come un governatore regionale non come il rappresentante di una corrente politica».

a pag. 4

NON POSSONO FIATARE

A Hong Kong ci sono ancora gli schiavi: 14-16 ore al giorno

Ratti a pag. 11

SU WWW.ITALIAOGLI.IT

Cassazione/1 - La sentenza sui testimoni in giudizio

Cassazione/2 - La sentenza sui rimborsileva

Corte costituzionale - La sentenza che boccia le funzioni associate obbligate nei piccoli comuni

IO ONLINE

PER DIFENDERSI

La Merkel istituisce in Germania un'università per le spie

Giardina a pag. 12

MEDIA

Alessandro Volanti direttore marketing di Radio Italia

a pag. 18

PREZZI IN CALO

Tv, è corsa ai canali del digitale terrestre disponibili

Plazzotta a pag. 19

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

Cinquantesimo anniversario della Repubblica Italiana 1948-2018. Con guida al nuovo regime costituzionale € 6,00 in più. Con guida al sistema del fisco € 5,00 in più. Con guida al Tuo 2018 € 6,00 in più.

1.926.000 lettori (dati Auditpress 2018/III)



QN ENIGMISTICA



IN EDICOLA IL SETTIMANALE DI GIOCHI A € 1

Fondato nel 1859

LA NAZIONE

MARTEDÌ 5 MARZO 2019 | € 1,50 (€ 1,30 in abbinamento obbligatorio con Il Telegrafo) | Anno 161 - Numero 63 | QN Anno 20 - Numero 63 | www.lanazione.it



SCOPPIA IL CASO A PRATO: FILMATI DIVERSI EPISODI

Medico vero, analisi finte

Nel mirino le visite bluff



CAPSULE GOURMET

ristora

■ A pagina 18

IL COMMENTO
di RAFFAELE MARMO

FRETTA SOSPETTA

PER realizzare il Piano Hartz di riforma dei servizi per il lavoro, nella Germania di Gerhard Schröder, ci sono voluti quattro-cinque anni agli inizi del secolo. Da noi, che notoriamente siamo messi meglio dei tedeschi quanto a Pubblica amministrazione (si fa per dire), i ministri grillini hanno ritenuto che l'operazione potesse essere compiuta in quattro-cinque mesi.

■ A pagina 2

IL COMMENTO
di SALVATORE VASSALLO

CONTROPIEDE RIFORMISTA

DETTO fatto. Almeno nelle prime 24 ore, il ritmo della svolta appare accelerato. Sospinto dal 65% dei consensi e da una partecipazione di dimensioni inattese, Zingaretti non potrebbe fare altrimenti. Aveva detto che non avrebbe inseguito i vertici in crisi dei cinque stelle ma gli elettori delusi dalla loro inadeguatezza e dalle loro contraddizioni. E la Tav è un caso esemplare.

■ A pagina 5

Via al reddito, stallo sui navigator

La guida Da domani le richieste. Chi ne ha diritto, come ottenerlo

MARIN ■ Alle p. 2 e 3

IL PAPA E GLI EBREI BERGOGLIO ORDINA: APRITE GLI ARCHIVI SEGRETI

LA VERITÀ SU PIO XII



DE ROBERTIS ■ A pagina 13

LA PRIMA MOSSA



Zingaretti: fermare la Tav è criminale

COLOMBO ■ A pagina 5

NESSUN ACCORDO

Salario minimo

È già sfida tra Di Maio e Pd

POLIDORI ■ A pagina 4

TEMPESTA EMOTIVA

Killer per gelosia

La procura ricorre «No allo sconto»

NANNI e RUFFOLO ■ A pagina 8

Case chiuse, parola alla Consulta

Giudizio di legittimità sulla Merlin dopo 61 anni. La Lega: riapriamole

Servizi ■ Alle pagine 10 e 11

Loreto (AN)
www.menghishoes.com

STREGÒ LE RAGAZZE ANNI '90



Addio a Perry-Dylan

Eroe bello e dannato di Beverly Hills

BOGANI ■ A pagina 26

SORPRESA AGLI UFFIZI



Il ritratto nascosto

Artemisia Gentileschi sotto Santa Caterina

CINI ■ A pagina 25



CONTINI
GALLERIA D'ARTE
VENEZIA - CORTINA

per Mitoraj, L'Arte del Rinascimento, 2014, Cortina, 41, 58 anni. 0641/100482

la Repubblica

Fondatore Eugenio Scalfari



MARTEDÌ
05
03
19
ANNO 44
N° 54

R.it
Video e testimonianze
su www.repubblica.it



Aveva 52 anni, colpito da un ictus

Da "Beverly Hills" al mito: addio Luke Perry, l'icona anni 90

ELENA DUSI, SILVIA FUMAROLA e ELENA STANCANELLI, pagina 20

“Il mio Pd per governare”

Zingaretti: “Pronto al voto, niente giochi con i grillini” Si alla Tav, no alle autonomie, Paola De Micheli vice
L'offerta di Di Maio: “Convergenza sul salario minimo”
Intervista a Enrico Letta: dopo 5 anni riprendo la tessera

Il punto

I PRIMI PASSI DELLA SFIDA AI 5 STELLE

Stefano Folli

Se il buongiorno si vede dal mattino, bisogna riconoscere che Zingaretti ha impostato il suo percorso di neo segretario del Pd in una chiave subito competitiva con i Cinque Stelle. Lo si è capito dalle mosse del primo giorno. Vale a dire la visita a Torino per incontrare Chiamparino e parlare dell'Alta Velocità, occasione per affermare a chiare lettere l'importanza dell'opera. E poi la rapidità di riflessi con cui ha evitato l'insidia di Di Maio, che gli ha proposto di fare fronte comune in Parlamento per sostenere la proposta dei 5S sul salario minimo. Qui il vicepremier si è dimostrato astuto e soprattutto tempestivo, perché ha tirato tra le gambe del neoletto una proposta che non è facile rifiutare essendo un tema di sinistra classica. Tuttavia accettare l'apparente mano tesa di Di Maio vorrebbe dire per Zingaretti cominciare il suo mandato con un errore politico che avrebbe pesanti conseguenze. Sta di fatto che sia le rassicurazioni sulla Tav sia il rifiuto opposto ai 5S sul salario minimo testimoniano la volontà di non confondersi con il movimento che ha sottratto al Pd, il 4 marzo di un anno fa, una quantità drammatica di elettori.

continua a pagina 27



Nicola Zingaretti ieri a Torino

Un partito per governare, dopo la grande depressione seguita alle elezioni politiche del 4 marzo dell'anno scorso. Nicola Zingaretti, neoletto segretario del Pd, lancia la sfida. «Non dobbiamo solo fare opposizione ma dare ai problemi che i gialloverdi cavalcano soluzioni migliori e aprire una nuova fase della democrazia». E alla proposta di Luigi Di Maio sul salario minimo risponde: «Niente furbizie».

CAPPELLINI, CIRIACO, DE MARCHIS LAURIA, LOPAPA e VECCHIO
pagine 2, 3 e 6

I FRATELLI MONTALBANO

Francesco Merlo

Ninni, la madre degli Zingaretti, simpaticissima e appassionata comunista, sino a l'altro ieri prendeva in giro se stessa presentandosi così: «Sono la mamma dei Montalbano, gli infallibili».

pagina 4

C'È PIÙ SINISTRA SOTTO I GAZEBO

Ivo Diamanti

Il "popolo del Pd" ha risposto anche questa volta al richiamo delle Primarie. Il "rito fondativo", l'aveva definito Arturo Parisi. Teorico del passaggio dall'Ulivo dei partiti al Partito dell'Ulivo. Cioè: il Pd.

pagina 7

Il racconto/Le proteste contro il clan del presidente

La sedia vuota di Bouteflika che tiene in pugno l'Algeria



Algeri: proteste contro il presidente Abdelaziz Bouteflika, candidato al quinto mandato

Bernardo Valli

È capitato che sulla poltrona presidenziale vuota, nelle cerimonie ufficiali, venisse posato un ritratto incorniciato di Abdelaziz Bouteflika. Un capo dello Stato assente, quasi un fantasma, che da sei anni, dalla sera del 26 aprile 2013 quando fu colpito da un attacco cerebrale, non è più in grado di rivolgersi direttamente al Paese e si muove su una sedia a rotelle. Non può parlare a lungo, né sviluppare un ragionamento complicato, ma ha conservato sufficienti capacità intellettuali per dare un parere asciutto sulle questioni che gli vengono poste. Su di lui veglia la sorella Zhor, un tempo levatrice, donna di forte carattere. E i due fratelli minori, Said e Nacer, interpretano le sue volontà.

pagina 13

La storia

Perché i boss in fuga cadono sempre in casa

Roberto Saviano

La legge del potere è sempre la stessa, compresa da Machiavelli, ribadita da Carl Schmitt: il potere è presenza. E questa la caratteristica fondante per poter esercitare il proprio controllo e perché l'autorità sia riconosciuta. Non si può comandare da lontano. Se decidi di comandare da lontano, dovrai nominare un viceré, e prima o poi vorrà diventare re. Marco Di Lauro è stato arrestato in un quartiere periferico di Napoli, vicino a casa. Suo padre Paolo, il patriarca, a un chilometro dalla villa di famiglia.

pagina 17

LA TRUFFA MILIONARIA

LE TRAME OPACHE SULLO SCACCHIERE INTERNAZIONALE

LE ALLEANZE CON GLI IMPRESENTABILI

Da oggi in libreria **GLF**

IL LIBRO NERO DELLA LEGA

GIOVANNI TIZIAN STEFANO VERGINE

Il film di Veltroni

Il gigante, il ragazzino e il diritto alla felicità

Natalia Aspesi



Un ragazzino si aggira in una lussuosa casa, un uomo si aggira nel disordine di una stanza. C'è tempo, il film diretto da Walter Veltroni, dice proprio questo: c'è tempo.

pagina 33



Roma

Min 10°C
Max 16°C

Milano

Min 6°C
Max 16°C

RLab Domani La primavera è sempre in anticipo

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



*** Lévy Inizia da Milano la tournée anti-populisti**
*** Speciale di otto pagine all'interno del giornale**
 * DASSI, RIOTTA, VALENZISE, VENTURA E ZATTERIN — NEL SUPPLEMENTO

Macron Appello agli europei
"Fermiamo chi distrugge l'Ue"
 MARCO BRESOLIN — P. 8

BERNARD HENRI LÉVY
 LOOKING FOR EUROPE
 C'ERANO CULTURA, C'ERANO I MITI, C'ERANO LE PAROLE



LA STAMPA



MARTEDÌ 5 MARZO 2019

QUOTIDIANO FONDATA NEL 1867

1,50 € ANNO 153 N. 63 IN ITALIA (PREZZI PROMOZIONALI ED ESTERO IN ULTIMA) SPEDIZIONE ABB. POSTALE D.L. 353/03 (CONV. IN L. 27/02/04) ART. 1 COMMA 1, DGB - TO www.lastampa.it

DI MAIO STANZIA UN MILLIARDO PER L'INNOVAZIONE. GIORGETTI DA WASHINGTON: FLAT TAX E CANTIERI PER CRESCERE

Zingaretti: Salvini affonda il Nord

Parla il nuovo segretario Pd: la Lega danneggia l'economia, i Cinquestelle sono vittime e complici

L'OPPOSIZIONE RIPARTE DA TORINO

MARCELLO SORGI

Perché Nicola Zingaretti, dopo il risultato, positivo per lui delle primarie, ha scelto di cominciare da Torino il suo nuovo impegno di segretario del Pd? Perché - verrebbe da rispondere - c'è stato un tempo di una parte gloriosa della storia della sinistra antifascista in cui i leader del Pci parlavano dialetto torinese o sardo-piemontese. E perché si potrebbe aggiungere, Torino, sebbene molte cose siano cambiate, è rimasta la città-simbolo dell'Italia industriale, il cui cuore batte sempre al ritmo dei turni della fabbrica, delle grandi manifatture, del culto del lavoro ben fatto. Ancora, perché la caduta dell'amministrazione di centrosinistra guidata da Fassino, sostituita nel 2016 da quella a 5 Stelle formata dall'outsider Appendino, è stata vissuta anche peggio di quella storica del 1999 che vide prevalere a Bologna il sindaco di centrodestra Guazzaloca nella capitale storica del socialismo emiliano. Inoltre perché Torino, in questo inverno in cui tutto il Nord ha cominciato a ribollire per l'incapacità del governo gialloverde di costruire una seria politica anticrisi, è diventata il crocevia da cui sono partiti i mille rivoli del «no» alla rassegnazione, all'involuzione anti-moderna, alla cosiddetta «de crescita (in) felice» che pian piano sta precipitando il Paese in una sorta di medioevo politico-culturale.

CONTINUA A PAGINA 21

IL DISEGNO DI LEGGE

Droga, leghisti pronti a cancellare la modica quantità

AMARILE, LA MATTINA E TOMASELLO — P. 6

Il nuovo segretario Pd, Nicola Zingaretti, lancia la sfida al governo gialloverde: «Il sovranismo è un imbroglio, vinceremo sradicando la paura». Di Maio lo provoca: «Se ha a cuore i lavoratori, sostenga la nostra legge sul salario minimo».

BARONI, GIOVANNINI, LILLO, LOMBARDO, MAGRI, MASTROIELLESCIANCHI — PP. 2-5 E 7

L'intervista

ROSSI E SALVAGGIULO — P. 2 E 3

La Tav riguarda il Paese il governo ne discute con leggerezza arrogante

Farò solo il segretario, non al doppio incarico. Vorrei un premier donna

Da Connery a Turturro, il fascino perduto del Nome della Rosa



John Turturro (a sinistra) in una scena della serie tv in onda su Rai 1 «Il nome della rosa» tratta dal romanzo di Eco

ALESSANDRA COMAZZI

1327. Si comincia con una battaglia. Che non è certo quella del «Gladiatore», si capisce, qualche piattonata e un po' di sangue che schizza.

CONTINUA A PAGINA 21

STAMPA PLUS ST+

VENEZUELA

FRANCESCO OLIVIO

Il ritorno di Guaidó "Tutti in piazza per abbattere Maduro"

P. 10



TUTTOSALUTE

STEFANO MASSARELLI

Dalla testa alla schiena Come rimediare alla postura sbagliata

P. 29



LE STORIE

IVAN FOSSATI

Verbania, nasce il gruppo che lancia la sfida trota-branzino

P. 28

PAOLA SCOLA

Dogliani, bombe di semi per sconfiggere il degrado urbano

P. 28

BUONGIORNO

Saremmo ancora in vita

MATTIA FELTRI

Il primo fu monsieur Jacques de La Palice, pover'uomo. Ucciso in combattimento, fu sepolto con affettuoso epitaffio dai suoi soldati: «Ci-git monsieur de La Palice. Si il n'était pas mort, il ferait encore envie». Cioè: se non fosse morto, farebbe ancora invidia. E però, per questione di caratteri e di spazi, la scritta si leggeva anche così: «Si il n'était pas mort, il serait encore en vie». Cioè: se non fosse morto, sarebbe ancora in vita. Da lì l'aggettivo lapalissiano: qualcosa di talmente ovvio da risultare ridicolo. Poi fu Massimo Catalano, raffinato jazzista, che quel gran genio di Renzo Arbore elevò a filosofo perché il talmente ovvio fosse volontariamente ridicolo. «È molto meglio innamorarsi di una donna bella, intelligente e ricca, anziché di un mostro, cretino e senza un soldo»,

diceva Catalano, e lì in studio e noi a casa si rideva parecchio, e da allora non si dice più lapalissiano ma catalanata. Accidenti, ora è arrivato Sergio Mattarella (tanta solidarietà a questo presidente) il quale ieri ha dedicato qualche sforzo a spiegare che «le scelte politiche sono impegnative, complesse, non possono essere adottate in maniera approssimativa, senza approfondita preparazione e studio, per sentito dire». Insomma, dice il presidente: prima si studia, poi si pensa, infine si decide. Mentre la sintassi attuale impone che prima si decida, poi forse si pensi, di sicuro non si studi. Ed è ai nostri fortunati giorni - né per refuso su La Palice né per celia di Catalano ma per disperazione di Mattarella - che il talmente ridicolo è diventato drammaticamente ovvio. —

HARRY WINSTON

Harry Winston Avenue Classic Aurora

ROMA, VIA DEI CONDOTTI 6/A, 06 45 21 1400
 HARRYWINSTON.COM

missione dall' 11 al 15 marzo

Porti: più cooperazione tra Italia e Qatar

R. Mi.

La cooperazione tra autorità portuali sarà al centro della missione in Italia di una delegazione dal Qatar in calendario dall' 11 al 15 marzo. Nell' ambito del Progetto Desk Infrastrutture in Qatar, alla missione di luglio 2018 dei vertici di **Assoport** a Doha seguirà dunque quella qatarina in Italia, organizzata dall' agenzia Ice di Doha in collaborazione con **Assoport**, alla quale prenderanno parte i vertici di Mwani - la Qatari Ports Management Authority- Qatar Free Zones Authority e il ministero dei Trasporti dell' Emirato. La delegazione sarà accolta il 12 marzo a Roma dal ministro dei Trasporti italiano, Danilo Toninelli, e dal presidente della Commissione esteri del Senato, Vito Petrocelli. Agli incontri istituzionali seguiranno seminari tecnici a Roma (12), Trieste (13) e Venezia (14) durante i quali la delegazione incontrerà le Autorità dei principali porti italiani.

La missione di marzo si inserisce perfettamente nel solco di quanto già tracciato a seguito della sottoscrizione dell' accordo di collaborazione (Memorandum of Understanding) tra Mwani e **Assoport**, avvenuta a Roma il 15 gennaio 2018.

© RIPRODUZIONE RISERVATA.



Il Piccolo

Trieste

II GRILLINO PATUANELLI

«Positivo il sostegno al Porto con la Cina»

TRIESTE. Patto Fedriga-Tria e apertura sulla Via della Seta. Sono i valori aggiunti del primo anno di governo a sentire il capogruppo M5s al Senato Stefano Patuanelli.

Quali i vantaggi per il Fvg dopo la firma tra il governatore Fedriga e il ministro Tria?

Al di là dei numeri, non c'è dubbio che la Regione ha finalmente trovato come interlocutore un governo che ha capito quali sono le esigenze di un territorio "speciale".

Concretamente?

Il Fvg darà meno soldi allo Stato perché è stato riconosciuto il suo diritto di chiudere i bilanci serenamente garantendo servizi all' altezza. A partire dalla sanità, che era sempre stata un fiore all' occhio, ma ha subito negli ultimi anni più di un taglio.

Un altro risultato da promuovere?

Il rapporto che il Mise ha avviato con la Cina, con conseguenze positive anche per la nostra economia, in particolare per la realtà portuale. Le due missioni in Cina sono servite tra l' altro al riconoscimento dell' operato del presidente D' Agostino. A fine marzo ci sarà un' altra occasione di confronto. Ci faremo trovare preparati.

--M.B.



Il Piccolo

Trieste

Partito il piano di riqualificazione

Vecchio scalo, ritorno al futuro Un' area divisa in 4 porzioni Ambita la "Città dello sport"

Per lo spazio ludico e dedicato anche all'attività fisica, c'è l'interesse del gruppo Benetton che si è mosso attraverso Leo Bassi

GIOVANNI TOMASIN Dopo decenni di sostanziale abbandono, nei mesi scorsi il Porto Vecchio di Trieste ha una prospettiva di sviluppo. Le linee guida approvate dal Consiglio comunale a fine gennaio individuano infatti quali saranno le destinazioni delle varie aree dell'antico scalo austriaco, in preda al degrado da quando la rivoluzione nel mondo della logistica ha portato il cuore delle attività tra i moli del Porto nuovo.

Le direttive sono propedeutiche agli interventi in sede di piano regolatore e alla vendita dei magazzini costruiti in buona parte ai tempi dell'Impero. Il testo divide il Porto vecchio in quattro aree, dette «sistemi». L'area compresa fra il retro del magazzino 28 e il terrapieno di Barcola è definita «sistema ludico-sportivo». È attorno a questo punto che si è sviluppato l'interesse del gruppo Benetton, che attraverso la mediazione dell'atleta e manager triestino Leo Bassi sta sviluppando l'ipotesi realizzare lì il progetto di "Città dello Sport" inizialmente destinata allo sviluppo di un'area abbandonata a Villorba, Veneto.

Il cuore "pubblico" di Porto vecchio è quello circostante il magazzino 26, il primo degli edifici a essere riqualificato, negli anni scorsi, dal progetto Portocittà. In questo punto si svolgerà nel 2020 la manifestazione Esóf, che farà di Trieste la Capitale europea della scienza. Lo stesso magazzino 26 è destinato in prospettiva a diventare un grande polo museale, ma anche un centro di smistamento turistico, almeno secondo gli annunci del sindaco: lì dovrebbe sorgere anche un infopoint volto a dare indicazioni ai turisti in arrivo nello spiazzo retrostante il magazzino, punto d'arrivo e di partenza di corriere e navette per le località turistiche della regione.

Tutta quest'area è identificata come «sistema museale scientifico congressuale». Il tema congressuale verrà sviluppato attorno ai magazzini 27 e 28 dal progetto del Trieste Convention Center, lanciato da una cordata di imprenditori locali e sostenuta dal Comune, un investimento da 11 milioni di euro.

Tutta la linea di costa, che resterà di pertinenza dell'**Adsp** pur essendo integrata nel Porto vecchio, è etichettata come «sistema dei moli».

Infine lo spazio che include la maggior parte dei magazzini retrostanti i moli è definita «sistema misto». È questo l'epicentro dello sviluppo del Porto Vecchio nei prossimi anni: dopo decenni di proprietà demaniale, il Comune è entrato in possesso degli stabili ed è pronto a metterli sul mercato. A quale scopo? Le finalità previste dalle direttive sono varie: servizi, commercio, ospitalità, ma anche residenze.

Il tempo dirà quali investitori arriveranno, e con quali idee. Fermo restando che, se il Porto Vecchio dovesse svilupparsi completamente, costituirebbe di fatto un raddoppio del centro storico cittadino.

-- BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI attraverso.



Il Piccolo

Trieste

La sinergia scienza-industria

Rozza: «Trieste deve puntare sull' economia del mare»

La filosofia del docente, ordinario di Analisi numerica e calcolo alla Sissa: «Tutto ciò che ruota attorno al porto va coltivato e la ricerca applicata aiuta»

ISABELLA FRANCO Se esistesse un modello matematico applicabile alla sorte, Gianluigi Rozza, professore ordinario di analisi Numerica e calcolo scientifico alla Sissa, avrebbe scoperto poco dopo la laurea al Politecnico di Milano, che ci sarebbe stata Trieste - solo sfiorata per gli obblighi di leva - nel suo destino.

Avrebbe scoperto che una sfida accettata quasi sette anni fa, con la prospettiva di diventare un professore di punta in un' importante università europea e, soprattutto, dopo 12 anni di studi all' estero, si sarebbe trasformata in un sogno realizzato. Più che un sogno, «dopo sette anni di studi matti e intensi, la certezza di essere a capo di un team di 20 persone di diversa provenienza, inserito in un network territoriale reattivo e in un ecosistema scientifico che ci alimenta».

«Fu l' allora direttore della Sissa Martinelli a convincermi a venire a Trieste - racconta Rozza -. Nel contesto di un progetto per il rientro dei cervelli in Italia, mi stimolò l' obiettivo di creare qui una divisione di matematica applicata, la volontà di riorganizzare i dottorati, la possibilità di attivare collaborazioni a diversi livelli con il territorio e, soprattutto, la forte progettualità e la possibilità di plasmare e finalizzare le azioni da intraprendere a seconda della nostra visione. Il vero plus di Trieste e della Sissa è proprio la visione scientifica di alto livello e la capacità di fare innovazione, sapendo uscire dagli schemi e trovando una risposta nel mercato. In poche parole, la capacità di fare ricerca applicata».

Il professor Rozza, lodigiano di origine, ha curiosamente la stessa età della Sissa e dell' Area di ricerca, che nascevano 40 anni fa. Si occupa di studiare l' affidabilità di una struttura, e i modi per minimizzare la resistenza e gli attriti in un mezzo di trasporto o progettare un dispositivo biomedico in grado di ridurre i rischi post-operatori: alcuni esempi in cui entra in gioco la matematica applicata e l' ingegneria computazionale. I modelli matematici si applicano al sistema cardiovascolare, ma anche nella nautica, settore che a Trieste è considerato un' eccellenza.

«Trieste deve puntare sul **mare**, dal quale non è mai stata tradita, e sull' **economia** blu. Tutto ciò che ruota attorno al porto, agli scambi e ai trasporti va coltivato e sostenuto. Ciò che caratterizza le nostre competenze scientifiche è la portabilità, cioè la possibilità di applicare nel concreto ciò che studiamo. Per Fincantieri - spiega il professore -, approfondiamo metodi che servono a rendere più performanti gli scafi delle navi, in modo che consumino e inquinino meno. Ci impegniamo anche a migliorare i confort di bordo. Oppure studiamo nuove eliche che consentano maggiore sicurezza, meno rumorosità e siano meno impattanti per l' ambiente marino».

A Trieste ci sono 37 ricercatori ogni mille abitanti, quasi il 5% della popolazione (record europeo: in Italia sono 4,9, ma anche nella virtuosa Finlandia non si superano i 15), un esercito di 10.400 tra ricercatori e docenti sparsi in città. «I numeri parlano chiaro ma ciò che rileva, per dare terreno fertile all' innovazione, è la vivacità del contesto, capace di adattarsi ai cambiamenti, perché ci sono diverse importanti realtà industriali e anche imprese di medie dimensioni inserite in un' **economia** sana e vivace. Aziende dove si realizza con successo tutta la filiera, dalla ricerca alla produzione. Fincantieri, ad esempio, dove dietro alla costruzione di grandi navi c' è una grande visione e un' ampia progettualità. Ma anche Wartsila, Elettrilux, Danieli e illycaffè, dove i progetti di ricerca delle università trovano humus fertile per crescere».

Per questo, Trieste ha un importante appuntamento nel 2020, quando diventerà capitale della scienza: la vera sfida sarà capitalizzare l' evento. «Trieste dovrà ottenere il ruolo che merita nel panorama della ricerca scientifica a livello europeo. Spero che abbia forza e volontà per ripensare sé stessa. Penso a una smart city allargata al porto che abbia un ampio respiro. Trieste ritorni alla visione di Budinich - è l' auspicio del professor Rozza -, sappia superare la



Guarda Trieste con occhi nuovi.

Trieste
Via Caracciolo, 11
Tel. 040 424111
www.visiondittica.com

VisionDittica
Pellachiar

Campo San Giacomo, 12
Tel. 040 772377
www.visiondittica.com

logica novecentesca di chiusura, barriera, frontiera per passare al concetto di cerniera, di grande porta d' Europa qual è».

-- BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI.

Cinesi in Friuli? Questione da valutare attentamente

Nell' articolo "La Cina fa paura. Da **Trieste** a Bruxelles la politica deve scegliere", il presidente Giovanni Fantoni parla di una decisione strategica e potenzialmente di impatto devastante per l' economia della Regione. Non posso che condividere queste perplessità perché da studiosa del mondo orientale, credo sia necessario valutare e analizzare i pro e i contro nell' opportunità di aprire le porte del nostro know how a un mondo che pochi imprenditori conoscono.

Non parlo certo delle multinazionali che delocalizzano e hanno rapporti costanti con Paesi come la Cina in cui le possibilità economiche di sviluppo sono enormi, ma del rapporto tra Pmi e aziende cinesi.

Anni fa, abbiamo assistito alla delocalizzazione di tante imprese verso la Cina, un Paese in cui in primis il costo della manodopera era ed è molto più basso del nostro. Un miraggio della globalizzazione dove molti imprenditori però non avevano messo in conto la grande diversità culturale, linguistica, politica e di sistema del Paese. La Cina è un Paese nazionalista profondamente convinto dell' unicità della propria cultura.

Tornando alla questione regionale, come sottolineato da Fantoni, l' insediamento di attività cinesi nel **porto di Trieste** dovrà essere valutata e analizzata in tutte le sue forme per evitare situazioni come la perdita del controllo di informazioni critiche per la competitività, la perdita dei brevetti, ed evitare comportamenti opportunistici da parte dei fruitori.

Nei dibattiti di questi mesi, abbiamo letto di grandi opportunità verso la Cina (Paese che conta oltre un miliardo di persone) ma raramente si è parlato del rallentamento economico di questo Paese. A dicembre in Cina l' attività del manifatturiero si è contratta per la prima volta dopo due anni e l' export ha segnato una contrazione per il settimo mese consecutivo con una crescita inferiore al 5% di settori come l' acciaio o il cemento. E' importante valutare il fatto che dopo anni di crescita continua di questo Paese, il mondo della finanza inizia a dare i primi avvertimenti di allarme: la Banca popolare cinese (PBoC) ha chiesto per esempio agli istituti di credito di rallentare il tasso di crescita delle erogazioni di denaro, c' è un aumento del debito e quindi aumentano i rischi per la stabilità finanziaria ed economica. Infine è da notare che la metà degli investimenti realizzati in Cina sono nel settore immobiliare e nell' ultimo anno il valore delle case ha avuto un aumento del 44%, ora c' è l' ombra di una nuova bolla immobiliare e di una crisi globale (come nel 2008).

Non dobbiamo certo chiudere i confini o le possibilità agli stranieri (sia cinesi che di altre nazionalità) di insediarsi in Fvg, ma dobbiamo analizzare costantemente il rapporto che ci sarà tra il nostro tessuto imprenditoriale e chi verrà a produrre qui per evitare fatti come già accaduti in passato a Prato in cui si è persa l' identità territoriale, imprenditoriale italiana a favore di quella straniera.

PRIMO PIANO
Allarme occupazione

CHE COSA FA CRESCERE L'ECONOMIA?

3 anni di crescita
3 anni di occupazione
3 anni di investimenti

Pressing di industriali e costruttori: solo gli investimenti ci salveranno

I vertici delle associazioni incitano il Governo perché si realizzi le infrastrutture strategiche. Ricorsi 180% degli edifici scolastici non è a norma, ma gli interventi di adeguamento restano al palo

INDIRA FARRARO

Cinesi in Friuli? Questione da valutare attentamente

Nell'articolo "La Cina fa paura. Da Trieste a Bruxelles la politica deve scegliere", il presidente Giovanni Fantoni parla di una decisione strategica e potenzialmente di impatto devastante per l'economia della Regione. Non posso che condividere queste perplessità perché da studiosa del mondo orientale, credo sia necessario valutare e analizzare i pro e i contro nell'opportunità di aprire le porte del nostro know how a un mondo che pochi imprenditori conoscono.

Non parlo certo delle multinazionali che delocalizzano e hanno rapporti costanti con Paesi come la Cina in cui le possibilità economiche di sviluppo sono enormi, ma del rapporto tra Pmi e aziende cinesi.

Anni fa, abbiamo assistito alla delocalizzazione di tante imprese verso la Cina, un Paese in cui in primis il costo della manodopera era ed è molto più basso del nostro. Un miraggio della globalizzazione dove molti imprenditori però non avevano messo in conto la grande diversità culturale, linguistica, politica e di sistema del Paese. La Cina è un Paese nazionalista profondamente convinto dell'unicità della propria cultura.

Tornando alla questione regionale, come sottolineato da Fantoni, l'insediamento di attività cinesi nel porto di Trieste dovrà essere valutata e analizzata in tutte le sue forme per evitare situazioni come la perdita del controllo di informazioni critiche per la competitività, la perdita dei brevetti, ed evitare comportamenti opportunistici da parte dei fruitori.

Nei dibattiti di questi mesi, abbiamo letto di grandi opportunità verso la Cina (Paese che conta oltre un miliardo di persone) ma raramente si è parlato del rallentamento economico di questo Paese. A dicembre in Cina l'attività del manifatturiero si è contratta per la prima volta dopo due anni e l'export ha segnato una contrazione per il settimo mese consecutivo con una crescita inferiore al 5% di settori come l'acciaio o il cemento. E' importante valutare il fatto che dopo anni di crescita continua di questo Paese, il mondo della finanza inizia a dare i primi avvertimenti di allarme: la Banca popolare cinese (PBoC) ha chiesto per esempio agli istituti di credito di rallentare il tasso di crescita delle erogazioni di denaro, c'è un aumento del debito e quindi aumentano i rischi per la stabilità finanziaria ed economica. Infine è da notare che la metà degli investimenti realizzati in Cina sono nel settore immobiliare e nell'ultimo anno il valore delle case ha avuto un aumento del 44%, ora c'è l'ombra di una nuova bolla immobiliare e di una crisi globale (come nel 2008).

Non dobbiamo certo chiudere i confini o le possibilità agli stranieri (sia cinesi che di altre nazionalità) di insediarsi in Fvg, ma dobbiamo analizzare costantemente il rapporto che ci sarà tra il nostro tessuto imprenditoriale e chi verrà a produrre qui per evitare fatti come già accaduti in passato a Prato in cui si è persa l'identità territoriale, imprenditoriale italiana a favore di quella straniera.



La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

l' intervento

Il Presidente cinese Xi Jinping e la Nuova Via della Seta a Venezia

antonio armellini *La Nuova Via della Seta arriverà a Venezia?

È quello che ha immaginato il Presidente cinese Xi Jinping il quale, lanciando nel 2013 il progetto, ha parlato di un percorso ideale che unisca Pechino a Venezia.

Non lo ha detto per caso: annunciando di voler compiere a ritroso il cammino fatto otto secoli fa da Marco Polo - il cui personaggio è popolarissimo - ha inteso ribadire che la Cina è pronta a rovesciare sotto la sua guida il rapporto plurisecolare di dipendenza storica e culturale dall' occidente, per occupare il ruolo di grande potenza globale che ritiene competerle.

Un dato il cui valore politico-simbolico non è stato forse interamente percepito in Occidente, ma che agli occhi di Xi è chiarissimo e solo Venezia, e nessun altro luogo, può dargli una tale carta per la sacralizzazione del suo potere.

Nasce da qui la possibilità di proporre Venezia come il terminale europeo della BRI, Belt and Road Initiative, il nome preso dalla Nuova Via della Seta. Di creare cioè qui il centro che dal versante europeo coordina l' insieme delle relazioni tecniche, commerciali e politiche che caratterizzeranno il progetto, agendo come interfaccia operativo del centro principale che avrà sede a Pechino e delle strutture connesse. A partire dal braccio finanziario della Banca Asiatica di Investimenti, AIIB, che potrebbe a sua volta trovare a Venezia un ancoraggio europeo.

Attenzione: non si tratta qui di proporre il porto, bensì il "sistema" Venezia - con la sua dimensione storica, territoriale e simbolica - come terminale europeo della BRI.

I percorsi della Nuova Via della Seta sono già molti, tanto marittimi che terrestri, e cresceranno ancora: la battaglia per assicurarsi degli approdi privilegiati è già in corso e i porti italiani - Trieste, Genova, Venezia e altri - hanno ottime possibilità di giocarsela.

Se riusciremo a istituire a Venezia il centro ragionato e il riferimento delle strategie politiche ed operative in Europa della BRI, non solo corrisponderemo ad una priorità politico-simbolica importante per la Cina, ma daremo un vantaggio importante in più a tutto il nostro sistema portuale, tanto sotto il profilo del coordinamento interno che della difficile competizione con gli altri. Per Venezia, si tratta di un' opportunità capace di contrastare l' altrimenti inevitabile degrado verso la monocultura turistica del mordi-e-fuggi; per il sistema Italia - i porti e non solo - di un' occasione che sarebbe davvero autolesionistico tralasciare.

Non siamo i soli a pensarci. Mentre i cinesi riflettono, molti si fanno avanti, da Rotterdam a Francoforte al Pireo. Sono destinazioni tutte agguerrite ma Venezia ha agli occhi cinesi quello che nessun altro può offrire.

La sua candidatura è sul tappeto, in vista della prossima visita di Stato in Italia di Xi Jinping, in marzo. Molto dipenderà dall' impegno con cui governo e istituzioni la porteranno avanti, ma altrettanto se non più conterà l' impegno, di città, Regione, Nordest, sistema imprenditoriale.

Un simile appuntamento non si ripresenterà facilmente: al Presidente cinese Xi Jinping e alla cosa interessa e sta a noi cercare di trasformarla in realtà.

* Ambasciatore.

The image shows a page from the newspaper 'La Nuova di Venezia e Mestre'. The main headline is 'DITELLO ALLA NUOVA' in large, bold letters. Below it, the sub-headline reads 'Il Presidente cinese Xi Jinping e la Nuova Via della Seta a Venezia'. The article is written by Antonio Armellini, as indicated by the 'INTERVISTO' section. The text discusses the Belt and Road Initiative (BRI) and its potential impact on Venice, particularly focusing on the port and the city's role as a terminus for the initiative. The article is divided into several sections, including 'LETTURE' and 'RECUPERO'. There are also small images and graphics interspersed throughout the text.

La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

la salvaguardia della laguna

Grandi navi sulla spiaggia I comitati: «È Carnevale»

Il Caal denuncia le operazioni immobiliari in corso al Lido. «Ex ospedale al Mare, sublagunare, funivia e spiaggia devastata». Lihard: «Uno scherzo dei soliti noti»

Alberto Vitucci Uno scherzo di Carnevale. I comitati attaccano l'ultima proposta del ministro delle Infrastrutture Danilo Toninelli di creare un nuovo porto per le grandi navi da crociera sulla spiaggia di San Nicolò. «A Carnevale ogni scherzo vale», attacca Salvatore Lihard del Caal, Comitato ambientalista Altro Lido, «la proposta progettuale di un terminal per le grandi navi in diga di San Nicolò, santo patrono dei naviganti, a Lido, adiacente alla spiaggia, ci sembra proprio uno scherzo». In realtà non lo è affatto. Il ministro delle Infrastrutture ha dato incarico nei giorni all' **Autorità portuale** di Venezia di approfondire a livello di «fattibilità tecnica» tre dei 14 progetti che erano pervenuti al ministero. Le grandi navi a Chioggia, a Santa Maria del Mare o al Lido. Ma non la bocca di porto, dove già sono depositati due progetti. Il Duferco-De Piccoli, per il terminal davanti all' isola artificiale del Mose; e il Boato.Vittadini-Di Tella, per un «avamposto galleggiante» sempre in bocca di porto di Lido. Adesso rispunta l' ipotesi dei moli davanti alla spiaggia di San Nicolò, , lato mare.

Ideata dallo studio One works, lo stesso che lavora al Master Plan dell' aeroporto di Enrico Marchi, sostenuta all' epoca dall' ex presidente e ministro Paolo Costa. Termina a San Nicolò, collegato con l' aeroporto attraverso la sublagunare. Idea che crea non pochi problemi all' interno dei Cinquestelle, anche qui divisi tra l' ala «governativa» e quella ambientalista.

Nessun commento dagli esponenti veneziani del partito.

Mentre a Roma il progetto sarebbe arrivato al vicepremier Di Maio e a Toninelli attraverso il consigliere regionale Jacopo Berti.

E i comitati attaccano:«Sono sempre i soliti che lanciano queste proposte "farsesche". Stavolta si è aggiunto persino il ministro delle Infrastrutture». Un disegno che coinvolge secondo il Caal anche altri progetti «pericolosi» per l' isola. «Un nuovo porto e altre infrastrutture in un' area già distrutta dal Mose», accusa Lihard, «e poi di nuovo la sublagunare, già bocciata dieci anni fa. Oppure, per i turisti più raffinati la funivia». Ma il grande progetto che sta dietro tutto questo è secondo Lihard il grande «resort» nell' area dell' ex Ospedale al Mare. 130 milioni di finanziamento dalla Cassa depositi e prestiti dopo il fallimento dell' operazione Est Capital e del porto delle società del Mose (Mantovani, Condotte, Fincosit) . E poi ostelli all' ex caserma Pepe, l' area della «movida», il parco della Favorita e la spiaggia riservati agli ospiti degli hotel di lusso. E infine, il Monoblocco da abbattere perché «disturba», con il trasferimento altrove, il centro di Salute mentale da chiudere «per mancanza di medici psichiatri», nuovi supermercati. «Viva il Carnevale». Carnevale finisce stasera. Ma i progetti richiesti da Roma all' **Autorità portuale** di Pino Musolino dovranno essere consegnati entro maggio. Insieme ai risultati dei «carotaggi» avviati sui fondali del canale Vittorio Emanuele, per valutarne la tossicità.

Di Marghera e del Duferco non si parla più. «Adesso», dice Lihard, «le navi ce le vogliono portare sulla spiaggia».

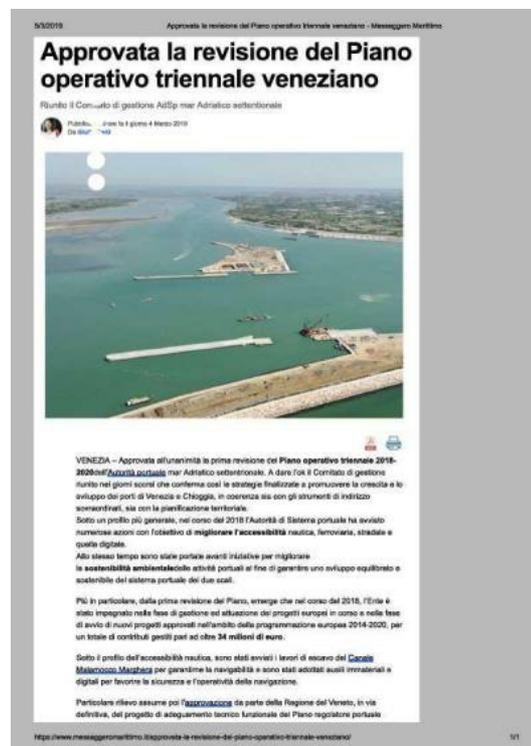
-- BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI.

The collage consists of three distinct sections from a newspaper. The top section features a large photograph of a cruise ship on the water, with a bold headline in Italian: "Grandi navi sulla spiaggia I comitati: «È Carnevale»". Below the headline is a sub-headline: "Il Caal denuncia le operazioni immobiliari in corso al Lido. «Ex ospedale al Mare, sublagunare, funivia e spiaggia devastata». Lihard: «Uno scherzo dei soliti noti»". The middle section shows a person in a blue wetsuit and fins, with the headline: "Ca' Foscari lancia un dottorato di ricerca sulle Scienze polari". The bottom section also shows a person in a blue wetsuit and fins, with the headline: "A VENEZIA SERVE OGNI GIORNO UNA NUOVA IMPRESA".

Approvata la revisione del Piano operativo triennale veneziano

Riunito il Comitato di gestione AdSp mar Adriatico settentrionale

VENEZIA Approvata all'unanimità la prima revisione del Piano operativo triennale 2018-2020 dell'Autorità portuale mar Adriatico settentrionale. A dare l'ok il Comitato di gestione riunito nei giorni scorsi che conferma così le strategie finalizzate a promuovere la crescita e lo sviluppo dei porti di Venezia e Chioggia, in coerenza sia con gli strumenti di indirizzo sovraordinati, sia con la pianificazione territoriale. Sotto un profilo più generale, nel corso del 2018 l'Autorità di Sistema portuale ha avviato numerose azioni con l'obiettivo di migliorare l'accessibilità nautica, ferroviaria, stradale e quella digitale. Allo stesso tempo sono state portate avanti iniziative per migliorare la sostenibilità ambientale delle attività portuali al fine di garantire uno sviluppo equilibrato e sostenibile del sistema portuale dei due scali. Più in particolare, dalla prima revisione del Piano, emerge che nel corso del 2018, l'Ente è stato impegnato nella fase di gestione ed attuazione dei progetti europei in corso e nella fase di avvio di nuovi progetti approvati nell'ambito della programmazione europea 2014-2020, per un totale di contributi gestiti pari ad 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. Particolare rilievo assume poi l'approvazione da parte della Regione del Veneto, in via definitiva, del progetto di adeguamento tecnico funzionale del Piano regolatore portuale relativo all'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 del Canale consentendo il transito in sicurezza 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. È stata infine approvata all'unanimità, l'attività svolta per lo sviluppo del progetto per la realizzazione di un terminal costiero di stoccaggio di Lng nel canale Sud con un investimento complessivo stimato in circa 105 milioni di euro che ha ottenuto un importante co-finanziamento europeo nell'ambito della programmazione Cef (circa 18,5 milioni di euro).



Costa pioniera della Cina, schiera "Venezia" / L' ANALISI

MATTEO MARTINUZZI

Monfalcone - È il simbolo del made in Italy esportato in Cina. E per Fincantieri e Costa è stata una settimana di grandi festeggiamenti distribuiti negli hub di Monfalcone e Trieste con la consegna di Costa Venezia, prima nave della compagnia genovese costruita espressamente per il mercato asiatico. Il battesimo del nuovo colosso dei mari è avvenuto a Trieste, con una serie di eventi dedicati alla nuova unità della compagnia del gruppo Carnival. I due campioni del Made in Italy esportano così un prodotto ad alto contenuto tecnologico che avvicina due mondi molto lontani, quello delle crociere e del turismo del Far East, mercato molto particolare. Il settore crocieristico cinese ha un grande potenziale che nel giro di una decina d'anni dovrebbe farlo tornare secondo al mondo. Negli ultimi mesi c'è stato un rallentamento di questo vertiginoso sviluppo, dovuto principalmente al sistema di vendita. Ma i margini di crescita sono enormi visto che solo il 2% dei cinesi che vanno all'estero per le loro vacanze optano per una crociera. Costa ha avuto un ruolo pionieristico nel far conoscere in Cina le vacanze sul mare ed è presente in Estremo Oriente dal 2006. Le **navi** di Costa Asia, il brand dedicato a quel mercato, offrono a bordo il concetto di Italy at sea «il meglio che il nostro Paese può offrire» come spiega la compagnia. La popolarità dell'Italia in Asia è alta e oggi aggiunge un ulteriore tassello, cioè il fascino di Venezia, la città italiana più legata al Dragone dai tempi delle avventure di Marco Polo. "Venezia", evoluzione del prototipo Carnival Vista, ha una stazza lorda di oltre 135.000 tonnellate, è lunga

"fuori tutto" 323 metri, larga 37,20 e con 2.116 cabine sarà in grado di ospitare 5.260 passeggeri. L'allestimento alberghiero celebra in tutto l'atmosfera della Serenissima. L'atrio principale ricorda Piazza San Marco corredata anche dell'iconico leone; il teatro è ispirato alla Fenice, i ristoranti e il lido principale ricordano le calli e i campielli veneziani ed infine a bordo troveranno posto due vere gondole, realizzate dagli artigiani dello Squero di San Trovaso. Questa nave è solo il primo step di una strategia a lungo termine che coinvolge Carnival Corporation, Fincantieri e i cantieri cinesi di Cssc. Alla fine di quest'anno, con il trasferimento di Costa Atlantica da Costa Asia alla nuova joint venture Cssc Carnival Cruise **Shipping** Limited, nascerà un nuovo marchio dedicato al mercato cinese che in futuro opererà con **navi** realizzate nel proprio cantiere di Shanghai. Partner di questa impresa sarà proprio Fincantieri dove l'intuizione di Giuseppe Bono permetterà di aprire a molte aziende fornitrici italiane un mercato ancora inesplorato. Le prime due nuove **navi** "cinesi", sempre derivate dalla piattaforma "Vista", saranno consegnate nel 2023 e nel 2024 (con ulteriori quattro in opzione). Nel frattempo Fincantieri sta già lavorando nello stabilimento di Marghera ad una sorella di "Venezia" che sarà consegnata a Costa Asia nel 2020.



Passeggiata di Voltri, Pd: «Tavolo fra enti per interventi coordinati»

Ponente - «Un tavolo fra Regione, Comune, Municipio VII Ponente e **Autorità di Sistema Portuale** per valutare quali interventi mettere in atto per il ripristino della passeggiata di Voltri, assicurando, prima di tutto la realizzazione di opere di protezione a mare che scongiurino il ripetersi di nuovi danni come quelli provocati dalla mareggiata dell' ottobre scorso, e poi il coordinamento degli interventi per il ripristino della passeggiata fra tutti i soggetti interessati»: è il contenuto della risoluzione proposta oggi in IV Commissione dal Gruppo del Pd in Regione Liguria e approvata all' unanimità, al termine dell' audizione dell' ingegnere del Comune Pinasco, del presidente del Municipio Claudio Chiarotti e dei rappresentanti di Utri Mare, l' associazione coconcessionaria del demanio marittimo su cui insiste la passeggiata. «Abbiamo impegnato il presidente della Commissione a intervenire nei confronti della Giunta affinché venga convocato un tavolo con tutti i soggetti coinvolti in merito al ripristino della passeggiata di Voltri - precisano i consiglieri regionali del Partito Democratico - E' evidente che rifare la passeggiata, in tutto o in parte, senza assicurare contestualmente la presenza di adeguate opere di difesa costiera rischia di essere un intervento che non risolve definitivamente il problema. Sono anni che il territorio chiede alla Regione dighe soffolte o analoghe soluzione davanti al litorale. Adesso è arrivato il momento di realizzarle. Ci auguriamo - prosegue il Gruppo del Pd - che nel finanziamento stanziato dal Governo per i danni del maltempo che hanno colpito le strutture pubbliche e private liguri nell' ottobre scorso, vi siano risorse adeguate per provvedere al ripristino della passeggiata di Voltri. Troviamo sconcertante che il Comune fino a oggi, non abbia stanziato neppure un euro per questo scopo nell' ambito del piano triennale delle opere pubbliche. Tursi, come confermato oggi in Commissione dagli uffici comunali presenti, prevede soltanto 150 mila euro all' interno delle manutenzioni Aster per una parziale opera di ripristino di alcuni tratti dell' impalcato della passeggiata. Ma al di là della scarsità di risorse crediamo che non si possa procedere con interventi di corto respiro: serve un disegno globale che coordini gli interventi e che sia concertato col Municipio e l' Associazione Utri Mare. Ci auguriamo - conclude il Gruppo del Pd - che il ripristino della passeggiata di Voltri diventi finalmente, per il Comune e la Regione, una priorità».



Il Secolo XIX

Genova, Voltri

UN TUNNEL DA 38 CHILOMETRI

Musso: «Pechino è interessata al mio Bruco»

Alberto Ghiara /GENOVA Un tunnel di 38 chilometri, dal porto di Pra' a Novi Ligure per un costo di meno di due miliardi di euro: è il "Bruco", il progetto di Bruno Musso per collegare le banchine genovesi con il retroporto di Novi Ligure nel Basso Piemonte.

Obiettivo: convogliare a Genova tutti i traffici della Pianura Padana e magari qualcuno in più da Svizzera e Germania meridionale, facendo del porto del capoluogo ligure un hub di destinazione finale da 10 milioni di teu.

L'idea non è nuova, era già stata bocciata dall'**Autorità portuale** circa un lustro fa, quando presidente era Luigi Merlo, che alla fine di un convegno disse: «O partono i cantieri per realizzarlo o smettiamo di parlare del "Bruco"». Da allora non se n'era più parlato, ma Musso, operatore **portuale** eclettico, non ha smesso di crederci e ha organizzato un convegno presso la facoltà di Ingegneria, a Genova, su "Il Bruco, progetto di sviluppo logistico -**portuale** del Nord Italia".

«Merlo - afferma Musso - era semplicemente contro il progetto». Che cosa è cambiato oggi rispetto ad allora? «Che sono arrivate sul mercato le portacontainer da 20.000 teu». Quanto ai soldi per realizzarlo, per Musso non sono un problema: «Quest'opera si paga in maniera bestiale coi margini che consentirà di realizzare, fra i 6 e gli 8 miliardi di euro all'anno. Vorrei che fosse la collettività a beneficiarne e non magari un investitore cinese. I cinesi sono interessati, abbiamo già avuto contatti, ma noi vogliamo coinvolgere imprese come Salini e Fincosit, per fare massa critica».

The image shows a collage of newspaper clippings from 'Il Secolo XIX' dated March 5, 2019. The main headline is 'Satelliti, elicotteri e radar: così l'Italia è pronta a proteggere la nuova rotta artica'. Other headlines include 'Genova, l'accordo con i cinesi comprenderà la gestione di opere' and 'Musso: «Pechino è interessata al mio Bruco»'. There are also small photos of a ship and a man.

Il Secolo XIX

Genova, Voltri

Genova, l'accordo con i cinesi comprenderà la gestione di opere

Simone Gallotti /GENOVA La progettazione sarà il cardine dell'intesa, ma potrebbe rappresentare solo l'inizio. Perché la società che l'Autorità di sistema portuale di Genova e Savona sta per formare con i giganti cinesi delle costruzioni, potrebbe essere in grado di svolgere anche compiti diversi: «Tutti quelli che le norme attuali consentono» spiega un fonte molto vicino al dossier. Significa che l'Authority e Cccc, terzo gruppo al mondo nelle costruzioni, potranno anche costruire o gestire una grande opera. La progettazione è uno dei tre pilastri, ma se le condizioni lo permetteranno «e se ci saranno le opportunità» rivela la stessa fonte romana, gli italo cinesi potranno prendere in mano la situazione sia nell'attività di realizzazione dell'opera che in quella di gestione. L'accordo, primo del suo genere in Italia, è più ampio di quello che era filtrato in un primo tempo.

Sia a Genova che a Roma si sta valutando attentamente il dossier. Le prime impressioni del governo sono positive perché con una collaborazione tra Italia e Pechino sancita a livello nazionale, il contratto più specifico che il porto di Genova si appresta a siglare, rappresenta un primo passo per l'introduzione degli investimenti della Via della Seta anche nel nostro Paese. Non c'è quindi solo Trieste nel mirino dei cinesi, anche se con l'arrivo del presidente Xi Jinping a Roma a fine marzo, oltre all'accordo per Genova, ne verrà firmato anche uno per agevolare gli investimenti di Pechino sulla logistica portuale del Nord Est e gli occhi sono puntati sulla freezone. L'allargamento dei compiti della società è già compreso in una bozza di contratto che sta girando per le stanze romane. «Siamo alle fasi finali per questo c'è un po' di tensione», rivelano fonti romane che sostengono la firma dell'accordo. L'ostacolo politico è quello che preoccupa di più: il governo potrebbe valutare negativamente il coinvolgimento così profondo dei cinesi, solo nel caso di un rapporto a senso unico, addirittura in direzione contraria rispetto a quello che succede in tutto il resto del mondo: se fossimo cioè noi a dover pagare Pechino per l'attività di consulenza progettuale, invece di riuscire ad attrarre in Italia gli investimenti del dragone. «Per questo la nuova società con l'Authority di sistema portuale dovrà avere un ampio spettro di opportunità da cogliere» spiega una fonte politica. Sono quelle garantite dalla condizione speciale che ha provocato il crollo del Ponte Morandi. I progetti su cui lavoreranno in partnership italiani e cinesi, sono tutti di grandi dimensioni: la nuova diga ha la priorità. Poi c'è il ribaltamento amare del cantiere di Sestri Ponente, favorito dai rapporti tra Fincantieri e i cinesi. Infine l'Hennebique, ora al centro di una complessa operazione di riqualificazione immobiliare e portuale. Tutte opere che il commissario Marco Bucci vuole mettere sul mercato, per trasformarle in opportunità per la città. Con i poteri conferiti dal ruolo, potrebbe poi rendere la strada burocratica meno tortuosa, magari sfruttando anche le deroghe concesse.



Il Secolo XIX

Genova, Voltri

«Voltri, la passeggiata sarà rifatta con una protezione sul mare»

Emanuele Rossi Non basta rifare la Passeggiata. Serve una protezione dalle mareggiate, per far sì che Voltri non si ritrovi ancora una volta a contare i danni sul suo lungomare. Il tema è stato discusso ieri anche in consiglio regionale, durante una commissione. E i consiglieri hanno impegnato la giunta a trovare le risorse per mettere in sicurezza il litorale dell' estremo ponente genovese, pescando dal bacino di 380 milioni che la Liguria ha ricevuto da Roma per i prossimi tre anni. L' assessore Giampedrone però ha ricordato come gli interventi sulla foce del torrente Leira, compreso un potenziamento del pennello di fronte al litorale, spettino all' **Autorità portuale**.

Nella riunione di commissione sono stati ascoltati i rap presentanti del Municipio VII Ponente, dell' associazione Utri Mare e l' ingegnere del Comune Stefano Pinasco. «La Commissione da me presieduta ha stabilito che effettuerà al più presto un sopralluogo al fine di verificare sul posto i danni», commenta alla fine il leghista Giovanni De Paoli. Inoltre, è stato chiesto di attivare un tavolo di confronto tra Regione Liguria, Comune di Genova, Municipio Ponente e **Autorità di sistema portuale** con lo scopo di valutare quali interventi mettere in opera a protezione della costa. A spingere per andare oltre il semplice ripristino della passeggiata, con una vera e propria opera di difesa del litorale, sono anche Pd e Movimento 5 stelle. «E' evidente che rifare la passeggiata, in tutto o in parte, senza assicurare contestualmente la presenza di adeguate opere di difesa costiera rischia di essere un intervento che non risolve definitivamente il problema. -dicono i consiglieri del Partito democratico - Sono anni che il territorio chiede alla Regione dighe soffolte. E da Tursi è prevista solo una spesa di 150mila euro per un ripristino parziale dell' impalcato della passeggiata». Per il Movimento «Esistono proposte di protezione dimenticate nei cassetti, proposte fatte a suo tempo da **Autorità Portuale**, per proteggere la spiaggia con dighe soffolte e che non sono mai state prese in considerazione dalla Regione».

Ma l' assessore alla Protezione civile Giacomo Giampedrone ricorda che «Per quanto riguarda la ricostruzione delle opere di difesa a mare e il potenziamento del pennello di fronte al litorale di Voltri esiste una prescrizione compensativa nella VIA per lo scolmatore del Bisagno che riguarda gli interventi sulla sponda destra torrente Leira, a carico dell' **Autorità portuale**». Opere che potrebbero partire in 7 mesi «per l' approvazione del progetto, l' avvio della gara, e quindi anche il finanziamento dell' opera». Ma non è chiaro se nel finanziamento rientrerà parte dei milioni concessi dal governo alla Liguria, «faremo il riparto tra 15 giorni» assicura Giampedrone.



The Medi Telegraph

Genova, Voltri

Il porto di Genova trova un alleato in Cina, presto la firma per rilanciare le infrastrutture

GIORGIO CAROZZI

Genova - L' accordo è pronto, i documenti sono al vaglio dei diversi uffici dei ministeri e della presidenza del Consiglio. L' Authority di sistema portuale di Genova e Savona costituirà una nuova società con Cccc per offrire supporto alla progettazione di grandi opere. In un primo tempo anche il Comune avrebbe dovuto partecipare, ma il percorso non era semplice. Così le quote saranno divise tra l' Autorità di sistema portuale e il colosso cinese. Bucci ha dovuto desistere, Signorini no. Il porto di Genova, grazie anche agli investimenti del ponte, ha necessità di dare avvio a grandi opere. La nuova società si dovrà occupare di supportare la progettazione, con il know how cinese, di tre grandi progetti: la nuova diga di Genova è in cima alla lista, poi il ribaltamento a mare di Sestri Ponente, grazie anche ai buoni rapporti che intercorrono tra Fincantieri e Pechino. Infine la riqualificazione dell' Hennebique. Sono tutti progetti complessi e l' Authority ha necessità di seguirli sotto ogni aspetto. L' accordo sarebbe già stato approvato dal governo: il via libera permetterà ai cinesi di mettere un altro piede in Italia. Questa volta addirittura a braccetto con un ente pubblico. Il contesto Quando a fine marzo il presidente cinese Xi Jinping sbarcherà a Roma, sarà per inaugurare almeno un pezzo della Via della Seta, quel flusso enorme di investimenti che da Pechino si sta riversando nel mondo. I cinesi nel nostro Paese hanno sempre puntato i porti, convinti che fosse necessario passare da lì per poter entrare nel mercato europeo. Così oltre al bilaterale che Roma e Pechino si apprestano a firmare, ci saranno anche due specifici accordi che riguardano gli scali italiani che rientrano nella strategia del drago. Trieste aprirà le porte della nuova freezone , accogliendo i nuovi investimenti asiatici dedicati alla logistica. Genova invece ha messo sul piatto una soluzione più complessa «in cui coinvolgere i cinesi non solo come investitori» rivela una fonte romana. Il capoluogo ligure vuole da tempo inserire i cinesi nei grandi progetti che ora prenderanno avvio grazie anche ai soldi arrivati dopo il crollo del Ponte Morandi. I viaggi del sindaco Marco Bucci e di Paolo Signorini, numero uno del porto che a più riprese sono volati in Asia, servivano a coinvolgere i colossi di Pechino. La China Communications Construction Company aveva così partecipato alla gara per la progettazione del nuovo ponte che dovrà sostituire il Morandi, non riuscendo però a battere la concorrenza di Fincantieri e Salini. Ma i cinesi non si arrendono così facilmente: grazie anche all' azione di Paolo Costa, ex presidente del porto di Venezia che li aveva coinvolti nel progetto di costruzione della piattaforma offshore, il contestato terminal container affossato poi dall' ex ministro Delrio e dal successore di Costa, Pino Musolino.



«Giusto investire sulle banchine, ma ora potenziamo le reti ferroviarie» / INTERVISTA

ALBERTO GHIARA

Genova - La diplomazia è un'abilità che viene riconosciuta ad Andrea Gentile, da pochi giorni confermato alla presidenza di Assologistica, e che ha gli consentito di portare a casa, nel corso del suo primo mandato, il rinnovo del contratto nazionale in un settore spinoso come appunto quello della logistica. Ma in filigrana dalle sue parole emergono posizioni nette, pur nel riconoscimento delle ragioni altrui. E così, lui che viene dal mondo **portuale** ravennate (è direttore generale di Docks Cereali, del gruppo Pir), sottolinea l'importanza del porto di Genova, ma invita il governo a guardare anche altrove quando si tratta di mettere mano ai portafogli. E sulla Tav, legittimo analizzare costi e benefici, ma poi non si scherza: avanti con il progetto per il bene dell'economia italiana. I dati dell'Istat mostrano che le esportazioni italiane sono diminuite a dicembre del 2018. Siete preoccupati? «C'è una difficoltà e questo crea preoccupazione fra le nostre imprese. La locomotiva tedesca è in fase di rallentamento e il Pil italiano è ai minimi». Per rilanciare l'economia, pensa che sia importante investire in infrastrutture come la nuova diga del porto di Genova, che permetterebbe di far arrivare in banchina navi più grandi? «Il porto di Genova è il primo in Italia ed è rilevante per il paese. Diga, Terzo valico, Gronda, nuovo ponte sul Polcevera sono opere importanti, con costi altissimi. Bisogna valutarli bene. Ci sono investimenti da fare anche in altri porti. Avere porte d'ingresso efficienti per le merci è sempre positivo». Le infrastrutture che ha citato non riguardano soltanto Genova. «Il porto di Genova e la logistica del Nord-Ovest sono al servizio del triangolo più industrializzato del Paese, ma si può dire che in tutta Italia ci sono infrastrutture importanti per l'economia italiana. Recentemente, durante un convegno a Milano, mi sono trovato d'accordo con il sindaco di Genova, Marco Bucci, sul fatto che le infrastrutture rappresentano lo scheletro di un Paese. Infrastrutture efficienti e, tengo a sottolineare, connesse fra loro, sono necessarie per la circolazione delle merci e per l'internazionalizzazione dell'Italia». Il crollo del ponte Morandi ha mostrato che siamo perfino più indietro di quanto si temesse? «Questa catastrofe ha penalizzato non soltanto Genova e la Liguria, ma l'Italia intera. Il monitoraggio e la manutenzione dell'esistente sono importantissimi. Il recente sequestro di un tratto stradale della E45, in Umbria, da parte della magistratura ha diviso in due l'Italia bloccando una parte del flusso di traffico da Lazio e Umbria verso Emilia Romagna e Veneto». Che cosa pensa della discussione sulla Tav Torino-Lione? «L'analisi governativa è importante. Spero che si prenda una decisione in breve tempo a beneficio dell'intero Paese. Ma non dobbiamo concentrarci soltanto sulla Tav. Ci sono altre opere importanti da completare come ad esempio il tunnel del Brennero o il Terzo valico, che consentirà al porto di Genova di contendere merce che oggi da Milano va verso Rotterdam». Qual è il bilancio, da parte di Assologistica, della legge che ha riformato la governance dei porti italiani? «La legge è stato un primo passo verso una logistica moderna. Prima le **Autorità** portuali si occupavano soltanto dell'area demaniale, adesso anche del retroporto. Siamo però indietro sul fronte ferroviario. Dobbiamo assolutamente migliorare, così potremo aggredire il mercato europeo, dalla Svizzera alla Germania meridionale. Abbiamo bisogno delle ferrovie per evitare che le navi facciano un giro più lungo passando dai porti del Nord Europa». La concorrenza dei porti del Nord, il gigantismo di navi e compagnie marittime, la sempre maggiore concentrazione della catena logistica internazionale in poche mani: l'Italia e le sue piccole imprese rischiano di fare la fine del vaso di coccio? «Ormai si fa fatica a dire che nella logistica piccolo è bello. Le **Autorità di sistema portuale** sono state un primo passo per rispondere a questa sfida, un passo che ha portato fervore sulle banchine. Adesso serve un coordinamento nazionale dei porti, che manca e che potrebbe fare la differenza nel confronto coi grandi gruppi privati».



Il Secolo XIX (ed. La Spezia)

La Spezia

Ultimi posti per esporre gli scafi alla Morin

Ultimi posti per poter esporre e mettere in vendita la propria imbarcazione a Barchemercato 2019, mentre per gli operatori del settore rimane l'opportunità di avere uno stand in passeggiata Morin. L'esposizione dedicata alla vendita di barche nuove e usate, accessori e servizi per la nautica da diporto è organizzata da Asso nautica Provinciale della Spezia e Blue Hub Azienda della Camera di Commercio, con il patrocinio del Comune spezzino e **Autorità Portuale**. L'evento si inaugura giovedì 4 aprile alle 10.30; rimarrà aperta fino a domenica 7 aprile con orario dalle 10 alle 19, l'ingresso è libero e le imbarcazioni saranno in mostra lungo passeggiata Morin e in mare ormeggiate nel porticciolo Assonautica. Barchemercato merita di essere visitata non solo dagli appassionati, ma anche da semplici curiosi che possono scoprire quanto sia fattibile acquistare un natante per la varietà economica di offerte proposte. Info: 0187-770229; 0187-728263.

La Nazione (ed. La Spezia)

La Spezia

EVENTO APPUNTAMENTO PER ESPORRE E VENDERE LA PROPRIA IMBARCAZIONE

Ultimi posti per "Barche mercato"

ULTIMI posti disponibili per esporre e mettere in vendita la propria imbarcazione a "Barche mercato 2019", mentre per gli operatori del settore rimane l'opportunità di avere uno stand in passeggiata Morin. Il mini salone dedicato alla vendita di barche nuove e usate, accessori e servizi per la nautica da diporto è organizzata da Assonautica provinciale Asd della Spezia e Blue hub azienda della Camera di Commercio, con il patrocinio del Comune spezzino e **Autorità portuale**. L'evento si inaugura giovedì 4 aprile alle 10.30 e rimarrà aperta fino a domenica 7 con orario continuato dalle 10 alle 19, l'ingresso è libero e le imbarcazioni saranno in mostra lungo passeggiata Morin e in mare ormeggiate nel porticciolo Assonautica. Barche mercato merita di essere visitata non solo dagli appassionati, ma anche da semplici curiosi che possono scoprire quanto sia fattibile acquistare un natante per la varietà economica di offerte proposte. Info allo 0187-770229 /0187-728263.

6 CRONACA LA SPEZIA
TUTTO LA SPEZIA
Arte, un premio dall'Europa
Il risparmio energetico andrà a beneficio di 400 alloggi

LA PRIMA
"INCHIESTA" di progetto della Regione Liguria per la valorizzazione del patrimonio culturale e paesaggistico. Il primo premio come migliore progetto è quello concepito nel campo del recupero strategico, applicato all'isola di Reccanica. La Spezia, città del mare, è stata premiata per il progetto "Riqualificazione del centro storico" dell'Autore Marco Scavini per essere stata premiata per il suo contributo al patrimonio culturale e paesaggistico della regione. Il premio è stato assegnato dal comitato di valutazione presieduto da Marco Scavini, presidente della Camera di Commercio di La Spezia, alla società "Riqualificazione del centro storico" della Regione. La Spezia è stata premiata per il suo contributo al patrimonio culturale e paesaggistico della regione. Il premio è stato assegnato dal comitato di valutazione presieduto da Marco Scavini, presidente della Camera di Commercio di La Spezia, alla società "Riqualificazione del centro storico" della Regione.

LA PRIMA
Il premio è stato assegnato dal comitato di valutazione presieduto da Marco Scavini, presidente della Camera di Commercio di La Spezia, alla società "Riqualificazione del centro storico" della Regione.

ANNOVERARIO
Autotrasporto merci
Corso di formazione
Un mese in valigia

RINNOVA ANDREA COSTA DI LIGURIA POPOLARE
«La Pontremolese è un'opportunità per cittadini, industria e commercio»



IL CASO "PIOMBONI" ARRIVA IN COMUNE

Pialassa, i tempi si allungano «Lavori finiti entro fine anno»

Il presidente dell' Autorità portuale Daniele Rossi in Commissione: «Quello dei materiali per le arginature è il vero nodo che al momento ci separa dall' ultimazione del progetto»

ALESSANDRO CICOGNANI

RAVENNA I tempi per il fine lavori della pia lassa Piomboni si allungano ancora una volta, ma il presidente dell' **Autorità Portuale** di Ravenna, Daniele Rossi, è fiducioso: «Contiamo di riprendere l' esecuzione del progetto entro due mesi e di ultimarlo entro la fine dell' anno». La dichiarazione è arrivata ieri pomeriggio, al centro di una commissione ambiente organizzata in Municipio e che ha visto una nutrita partecipazione di tecnici e di fruitori delle valli ravennati. Il grande progetto di risanamento della pialassa è infatti tema che sta a cuore a molti, se non fosse altro perché se ne discute da circa un trentennio. Non c' è dubbio, però, che si tratti di un' opera che ha trovato davanti a sé numerosi ostacoli. Nel novembre del 2012 la consegna dei lavori alle società Piacentini costruzioni, Nautilus srl e L' Avenire 1921 avvenne con grande clamore, ma già nel 2015, dopo nemmeno tre anni dall' inizio, l' **Autorità portuale** fu costretta a dichiarare il primo brusco stop. Una modifica nei parametri degli idrocarburi voluta dal Ministero dell' ambiente rese di fatto inidonei i materiali che servivano al completamente del progetto.

Nel frattempo le società che avevano vinto l' appalto sono andate avanti nella realizzazione dei canali mareali, nell' escavo del canale circondariale e nella "costruzione" delle barene e delle porte veneziane e vinciane per il passaggio dell' acqua. All' inizio di quest' anno, però, queste opere sono state di fatto ultimate e così si è arrivati al secondo brusco alt.

Ad oggi, infatti, l' **Autorità** portuale non ha ancora trovato i materiali alternativi per realizzare parte delle arginature eArpae è al lavoro per analizzare i fanghi di alcune delle casse di colmata per capire se siano o meno utilizzabili. Se così non fosse l' ente di via Antico Squero sarà costretto a comprarne di adatti, con un eventuale aggravio dei costi di 32 milioni di euro.

Il nodo «Quello dei materiali per le arginature - ha dichiarato Rossi - è il vero nodo che al momento ci separa dall' ultimazione del progetto. Ma non appenaverranno individuati quelli qualitativamente e quantitativamente più idonei ripartiremo». Stimolato anche dalle domande dei consigliere comunali di opposizione presenti ieri in commissione, il presidente di Ap ha però dovuto ammettere che il sostanziale stop di tre anni per la realizzazione degli argini ha comportato dei problemi. «Dei danni ci sono stati - ha confermato - e più avanti potremo essere più precisi nella valutazione delle conseguenze dovute a questo fermo anche dal punto di vista economico. In ogni caso ad oggi non mi sento di dire che non ci siano i soldi per ultimare i lavori».

L' opposizione compatta e con loro anche alcuni dei capannisti presenti in sala ci hanno però tenuto a ricordare che i problemi oggi nel Piomboni sono tanti ed evidenti. E in buona parte, secondo loro, dovuti a questo progetto di risanamento interminabile. In particolare il dito è puntato contro il parziale interrimento della zona ovest del Piomboni, dove i canali mareali dovranno sostanzialmente essere scavati quasi da zero. Secondo i fruitori della valle, infatti, la mareggiata dell' ottobre scorso ha rotto parte dell' argine della cassa di colmata, generando uno sversamento di sedimenti nei canali appena scavati, che si sarebbero così interrati. Al termine della commissione ha preso la parola il direttore dei lavori Claudio Miccoli. «I problemi ci sono stati ha ricordato - ma quello che abbiamo fatto fino ad ora ha portato un sostanziale benessere all' valle e questo va riconosciuto. L' acqua fluisce e dal punto di vista faunistico c' è un grande ripopolamento. Le paratoie serviranno a evitare l' ingresso di possibili inquinanti provenienti dal porto e ora proporrò anche una difesa delle zone interne».



Rossi: «Ap non discute il progetto Il nostro compito è eseguirlo»

RAVENNA «Compito dell' **Autorità portuale** è quello di eseguire il progetto così come è stato approvato e non di discuterlo. E se il lavoro è sbagliato non so cosa farci». Sono parole che hanno fatto balzare in tanti sulla sedia quelle pronunciate ieri pomeriggio dal presidente di Ap Daniele Rossi. Parole che non sembrano lasciare alcun margine di manovra nel dibattito e che a molti dei presenti in commissione ha fatto storcere il naso. Seppur dura la dichiarazione di Rossi però è assolutamente veritiera. Il progetto di risanamento del Piomboni è infatti tutto in mano alla Regione e né il Comune né l' ente di via Antico Squero hanno sostanziale voce in capitolo. Tuttavia uno spiraglio per chi volesse provare a dire la sua esiste. Il dirigente del servizio ambiente a Palazzo Merlato, Gianni Gregori, ha infatti annunciato che è stato convocato un tavolo in Regione per chiarire lo stato attuale del progetto e, tra le altre cose, chiarire se vi siano delle strade percorribili per velocizzarne l' esecuzione.

Su un punto però Rossi anche ieri è stato chiaro, ossia sulla navigabilità nel futuro della pialassa Piomboni. «Nell' area di rinaturalizzazione non si potrà più navigare - ha ribadito - mentre i canali saranno transitabili solo con le barche della tradizione valliva, ossia quelle a fondo piatto».

L' argomento è stato al centro di diverse polemiche, soprattutto da parte dei fruitori della valle che hanno, di fatto, dei capanni da pesca e quindi utilizzano barchette a motore.

Istanze a cui il presidente di Ap ha risposto con una frase che ha lasciato in tanti sbalorditi: «Prendo atto oggi -ha detto -che ci sono dei capanni nella pialassa Piomboni». Affermazione che, forse, va presa come una battuta per stemperare la seduta, anche se detta con serietà, se non fosse altro perché la riqualificazione dei capanni da pesca e da caccia è stato oggetto di un dibattito per buona parte della giunta Matteucci e, ancora oggi, genera accessi scontri fuori e dentro il Comune. A.CIC.



Pialassa, i lavori ripartiranno a maggio

Non sarà più navigabile con motoscafi ma solo da mezzi dal fondo piatto

I LAVORI per concludere il progetto da 32 milioni di separazione delle acque della pialassa Piomboni tra zona naturalistica e area portuale potrebbero riprendere nel giro di un paio di mesi per concludersi a fine anno. Non è vero che il canale circondariale si interrompe all' altezza della cassa di colmata presente in zona perchè il passaggio dell' acqua è assicurato da un tubo del diametro di 2,5 metri. La pialassa non sarà più navigabile con motoscafi, ma soltanto da mezzi nautici come le tradizionali 'batane', comunque da imbarcazioni dal fondo piatto.

La commissione consiliare Ambiente tenutasi ieri pomeriggio alla presenza dei vertici dell' **Autorità di sistema portuale**, del Parco del Delta e del direttore dei lavori Claudio Miccoli, ha portato queste risposte ai tanti interrogativi sollevati in questi giorni un po' da tutti i gruppi di opposizione, dalla Pigna a Cambierà, dal Gruppo Misto ad Ancisi di Lista per Ravenna. Il meetup 'A riveder le stelle Ravenna' ha prodotto una serie di immagini e anche un video (trasmesso ieri pomeriggio) dove si mostrano le attuali condizioni dell' area valliva: con canali interrati e lavori non ultimati. «Parliamo di una progettazione iniziata negli anni Novanta - ha detto il presidente dell' Adsp Daniele Rossi - con la consegna dei lavori all' azienda che si era aggiudicata la gara a fine 2012. Poi le vicende giudiziarie hanno bloccato l' utilizzo del materiale contenuto nelle casse di colmata, necessario per fare l' argine di separazione e altri lavori». E quando si è deciso di utilizzare il materiale scavato all' interno della pialassa per i riempimenti è cambiata la legge sui parametri di idrocarburi presenti nelle sabbie di escavo. Morale: dal 2015 i lavori sono fermi perchè non c' è il materiale necessario per terminarli. Insoddisfatta Francesca Santarella del meetup e alcuni capannisti della pialassa, presenti in aula.

«Il problema vero - commenta Giuseppe Benini, 'capannista e cacciatore' come ama definirsi - è che questo progetto ha subito troppe interruzioni. A dare un colpo decisivo alle condizioni dei Piomboni sono stati i forti venti dell' autunno 2017.

Hanno distrutto il 30 per cento di lavori fatti, parti di argine, la terra è finita nei canali riempiendoli. Ora bisogna arrivare alla fine dei lavori scavando nuovamente questi canali e finendo l' argine di separazione.

Così riprenderà il ricircolo dell' acqua».

«SONO convinto - conclude Benini - che la natura si riprenderà perchè ho fiducia nel lavoro di Claudio Miccoli, il direttore del progetto».

Altre risposte hanno riguardato la presenza di relitti («La competenza è della Capitaneria di porto»), la futura gestione dell' area valliva («Stiamo ragionando su una convenzione tra enti interessati»), la portata dei finanziamenti («Ad oggi non crediamo che ci siano costi ulteriori a quelli previsti, a parte rimediare ai danni provocati dallo stop di 3 anni dei lavori»).

l.t.

© RIPRODUZIONE RISERVATA.



Regione Toscana e Toremar inaugurano la linea passeggeri Livorno-isola di Gorgona

La Regione Toscana inaugura il collegamento marittimo passeggeri per l' Isola di Gorgona, operato dalla società del Gruppo Onorato, Toremar, nell' ottica

della continuità territoriale. Annunciati nuovi collegamenti per l' isola di Capraia, il sabato, in primavera e autunno e tariffe ridotte per i residenti di Livorno. ISOLA DI GORGONA (LIVORNO)- Riattivato il collegamento di **trasporto marittimo** per passeggeri tra Livorno e l' Isola di Gorgona, perla dell' Arcipelago toscano, operato da Toremar - Gruppo Onorato **Armatori**. L' annuncio è stato dato dall' assessore ai Trasporti della Regione Toscana, Vincenzo Ceccarelli al termine della visita nell' isola e alla comunità gorgonese. «La Regione ha attenzione per tutti i suoi territori» - ha specificato Ceccarelli- «Per questo abbiamo voluto con forza la riattivazione del servizio passeggeri per l' isola di Gorgona». Il servizio prende avvio nell' ottica della "continuità territoriale" e la compagnia Toremar effettuerà il servizio due volte la settimana grazie alla collaborazione con la Toscana Microciere. «Attraverso questo rinnovato servizio diretto pensiamo di rendere più accessibile l' isola e di collegarla al continente» - ha affermato l' assessore- «Inoltre portiamo benefici anche al collegamento con l' isola di Capraia. Non dovendo più prevedere lo scalo di Gorgona, infatti, la nave per Capraia diminuisce di circa quaranta minuti il tempo che occorre per raggiungere Livorno. Tutto questo è reso possibile dall' accordo con la Toremar che lo attua nell' ottica della continuità territoriale. Una stretta collaborazione con il Parco e con l' Amministrazione penitenziaria, che ringrazio per quanto hanno fatto così come ringrazio la Toremar, può incentivare ad esempio lo sviluppo di un' attività di cicloturismo in grado di rivitalizzare questa splendida isola che non deve essere solo un' isola-carcere». Oltre al collegamento per Gorgona, nel quadro della continuità territoriale, altre importanti novità per l' Arcipelago toscano. Tra queste, l' aggiunta di quattro coppie di corse per Capraia, il sabato, in primavera e autunno e l' applicazione della tariffa residenti anche a chi risiede nella città di Livorno. Matteo Savelli, amministratore delegato di Toremar ha dichiarato: «Per la prima volta, assieme alla Regione, abbiamo istituito un servizio di linea che due volte alla settimana collegherà Livorno alla Gorgona con una unità dedicata. Personalmente voglio ringraziare l' assessore Ceccarelli e tutto il suo staff per aver lavorato duramente per questo traguardo. E non è finita. Ora dobbiamo lavorare con l' Amministrazione penitenziaria e l' ente Parco al fine di strutturare e casomai potenziare il servizio per far conoscere a tutti questa perla del nostro Arcipelago». Sull' importanza che il servizio può avere per il sistema penitenziario presente sull' isola, infine, si sono soffermati il direttore delle case circondariali livornesi delle Sughere e di Gorgona, Carlo Mazzerbo, e il garante dei detenuti del Comune di Livorno, Giovanni De Peppo. «Una giornata decisamente importante per la comunità gorgonese, che è formata non solo dagli abitanti, che in verità non sono molti, ma anche dai detenuti, da chi ci lavora, da chi viene a trovare un congiunto che magari è recluso nel carcere presente sull' isola» ha detto Mazzerbo. «La riattivazione della linea diretta tra Livorno e Gorgona è un momento di estrema importanza per l' isola», ha dichiarato De Peppo. «E' importante non solo per chi vuol venire a conoscere questa splendida realtà, non solo perché può incentivare delle attività, ma è importante anche e soprattutto per i familiari dei detenuti che avevano necessità di questo collegamento diretto». Alla giornata gorgonese hanno partecipato, tra gli altri, anche il consigliere regionale Roberto Biasci, il presidente di Toremar Pietro Dapelo, il vicepresidente dell' ente Parco dell' Arcipelago toscano Stefano Feri e l' amministratrice unica della Toscana Microciere Alice Colli.

Corriere Marittimo

HOMEpage NEWS MEDIA ARCHIVI

Crusca & Formica > Regione Toscana e Toremar inaugurano la linea passeggeri Livorno-isola di Gorgona

ISOLA DI GORGONA (LIVORNO) - Riattivato il collegamento di trasporto marittimo per passeggeri tra Livorno e l' Isola di Gorgona, perla dell' Arcipelago toscano, operato da Toremar - Gruppo Onorato Armatori. L' annuncio è stato dato dall' assessore ai Trasporti della Regione Toscana, Vincenzo Ceccarelli al termine della visita nell' isola e alla comunità gorgonese. «La Regione ha attenzione per tutti i suoi territori» - ha specificato Ceccarelli- «Per questo abbiamo voluto con forza la riattivazione del servizio passeggeri per l' isola di Gorgona». Il servizio prende avvio nell' ottica della "continuità territoriale" e la compagnia Toremar effettuerà il servizio due volte la settimana grazie alla collaborazione con la Toscana Microciere. «Attraverso questo rinnovato servizio diretto pensiamo di rendere più accessibile l' isola e di collegarla al continente» - ha affermato l' assessore- «Inoltre portiamo benefici anche al collegamento con l' isola di Capraia. Non dovendo più prevedere lo scalo di Gorgona, infatti, la nave per Capraia diminuisce di circa quaranta minuti il tempo che occorre per raggiungere Livorno. Tutto questo è reso possibile dall' accordo con la Toremar che lo attua nell' ottica della continuità territoriale. Una stretta collaborazione con il Parco e con l' Amministrazione penitenziaria, che ringrazio per quanto hanno fatto così come ringrazio la Toremar, può incentivare ad esempio lo sviluppo di un' attività di cicloturismo in grado di rivitalizzare questa splendida isola che non deve essere solo un' isola-carcere». Oltre al collegamento per Gorgona, nel quadro della continuità territoriale, altre importanti novità per l' Arcipelago toscano. Tra queste, l' aggiunta di quattro coppie di corse per Capraia, il sabato, in primavera e autunno e l' applicazione della tariffa residenti anche a chi risiede nella città di Livorno. Matteo Savelli, amministratore delegato di Toremar ha dichiarato: «Per la prima volta, assieme alla Regione, abbiamo istituito un servizio di linea che due volte alla settimana collegherà Livorno alla Gorgona con una unità dedicata. Personalmente voglio ringraziare l' assessore Ceccarelli e tutto il suo staff per aver lavorato duramente per questo traguardo. E non è finita. Ora dobbiamo lavorare con l' Amministrazione penitenziaria e l' ente Parco al fine di strutturare e casomai potenziare il servizio per far conoscere a tutti questa perla del nostro Arcipelago». Sull' importanza che il servizio può avere per il sistema penitenziario presente sull' isola, infine, si sono soffermati il direttore delle case circondariali livornesi delle Sughere e di Gorgona, Carlo Mazzerbo, e il garante dei detenuti del Comune di Livorno, Giovanni De Peppo. «Una giornata decisamente importante per la comunità gorgonese, che è formata non solo dagli abitanti, che in verità non sono molti, ma anche dai detenuti, da chi ci lavora, da chi viene a trovare un congiunto che magari è recluso nel carcere presente sull' isola» ha detto Mazzerbo. «La riattivazione della linea diretta tra Livorno e Gorgona è un momento di estrema importanza per l' isola», ha dichiarato De Peppo. «E' importante non solo per chi vuol venire a conoscere questa splendida realtà, non solo perché può incentivare delle attività, ma è importante anche e soprattutto per i familiari dei detenuti che avevano necessità di questo collegamento diretto». Alla giornata gorgonese hanno partecipato, tra gli altri, anche il consigliere regionale Roberto Biasci, il presidente di Toremar Pietro Dapelo, il vicepresidente dell' ente Parco dell' Arcipelago toscano Stefano Feri e l' amministratrice unica della Toscana Microciere Alice Colli.

REGIONE TOSCANA E TOREMAR INAUGURANO LA LINEA PASSEGGERI LIVORNO-ISOLA DI GORGONA

04 MAR 2019

Regione Toscana e Toremar inaugurano la linea passeggeri Livorno-isola di Gorgona

04 Mar 2019

La Regione Toscana inaugura il collegamento marittimo passeggeri per l' Isola di Gorgona, operato dalla società del Gruppo Onorato, Toremar, nell'ottica della continuità territoriale. Annunciati nuovi collegamenti per l' Isola di Capraia, il sabato, in primavera e autunno e tariffe ridotte per i residenti di Livorno.

ISOLA DI GORGONA (LIVORNO): Riattivato il collegamento di trasporto marittimo per passeggeri tra Livorno e l' Isola di Gorgona, perla dell' Arcipelago toscano, operato da Toremar - Gruppo Onorato Armatori. L' annuncio è stato dato dall' assessore ai Trasporti della Regione Toscana, Vincenzo Ceccarelli al termine della visita nell' isola e alla comunità gorgonese. «La Regione ha attenzione per tutti i suoi territori» - ha specificato Ceccarelli- «Per questo abbiamo voluto con forza la riattivazione del servizio passeggeri per l' isola di Gorgona». Il servizio prende avvio nell' ottica della "continuità territoriale" e la compagnia Toremar effettuerà il servizio due volte la settimana grazie alla collaborazione con la Toscana Microciere.

«Attraverso questo rinnovato servizio diretto pensiamo di rendere più accessibile l' isola e di collegarla al continente» - ha affermato l' assessore- «Inoltre portiamo benefici anche al collegamento con l' isola di Capraia. Non dovendo più prevedere lo scalo di Gorgona, infatti, la nave per Capraia diminuisce di circa quaranta minuti il tempo che occorre per raggiungere Livorno. Tutto questo è reso possibile dall' accordo con la Toremar che lo attua nell'ottica della continuità territoriale. Una stretta collaborazione con il Parco e con l' Amministrazione penitenziaria, che ringrazio per quanto hanno fatto così come ringrazio la

Toremar

AGENZIA MARITTIMA

ALDO SPADONI

Telefono + 0586 248111

Fax 0586 248200

CTN

COMPAGNIA TOSCANESE DI NAVIGAZIONE

www.ctn.it

Video

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

Il Tirreno

Livorno

San Vincenzo. Dalla scuola del bosco di Sassetta a quella del mare Lezioni teoriche ed esperienziali per costruire una proposta didattica

La scuola media apre al mare progetto pilota per 36 alunni

il progetto SAN VINCENZO. Il mare come insegnante aggiunto. All' Istituto comprensivo Mascagni è in corso un primo test. Coinvolte una seconda e una terza delle medie a cui si propone di imparare facendo esperienza del contesto che caratterizza San Vincenzo. «Il mare, la pineta, la costa... si tratta di declinare la vocazione marittima nelle sue diverse prospettive - dice la dirigente scolastica Claudia Giannetti -. Per adesso, è un progetto pilota che si esaurirà al termine dell' anno scolastico, ma l' obiettivo, un passo alla volta, è di trasformarlo in un elemento caratterizzante l' offerta formativa».

Dalla scuola nel bosco, che già si propone nella sede distaccata di Sassetta, a quella del mare. Trentasei gli alunni coinvolti tra le classi 2^a e 3^a A a tempo prolungato. A coordinare il progetto oltre a Giannetti è Marco D' Agliano, cultore di Diritto del diporto all' Università di Macerata. E da lui è partita la scintilla che ha dato vita al test che coinvolge tutti i docenti delle due classi e in particolare Sandra Giannini (Matematica), Anna Frati e Alessandra Nassi di Lettere.

Un progetto che coinvolge numerosi attori. Comune di San Vincenzo, Capitaneria di porto, **Autorità portuale**, il fotografo Rodolfo Tagliaferri e la locale Associazione Fotoamatori, Yacht club Marina di San Vincenzo, Circolo Nautico San Vincenzo, Cantiere Filippi di Donoratico e Acquario di Livorno. Un contributo è arrivato anche dalla Banca di credito cooperativo di Castagneto Carducci che si è fatta carico di acquistare le carte nautiche. «Abbiamo trovato una grande disponibilità sul territorio e questo ci fa credere che siamo sulla giusta strada», sottolinea Giannetti. Ci saranno lezioni teoriche, altre esperienziali. E per chiudere il corso di vela di tre giorni realizzato in collaborazione con FIV e il Circolo nautico, oltre ad escursioni sul porto, sul mare e sulla duna. E i campionati provinciali di orienteering. Quest' anno si terranno nel parco di Rimigliano tra aprile e maggio e saranno coordinati dalla docente di educazione motoria Giovanna Carrai. «Alla nostra scuola non può fare altro che bene legarsi al territorio perché questo significa anche legarsi alla sua comunità - conclude Giannetti - e creare opportunità affinché le persone possano avere la possibilità di formarsi e vivere qui senza doversi trasferire».

-- M.M.



Authority, slitta la nomina del commissario

Toninelli attenderà l'esito del ricorso presentato da Corsini al tribunale del riesame

AVANTI adagio: o meglio, utilizzando l'antico e ironico comando di bordo, adagissimo, quasi indietro. Sembra inquadrata così la vicenda del commissariamento dell' **Autorità di sistema portuale**, dopo gli approfondimenti che al MIT, il ministero delle infrastrutture e trasporti, il ministro Danilo Toninelli avrebbe fatto con l'ufficio legale. Tutto da indiscrezioni, ovviamente: ma alle dichiarazioni della settimana scorsa del viceministro Edoardo Rixi, secondo le quali il commissariamento era questione di ore, si sarebbero sovrapposte quelle del ministro che invece intenderebbe prendere tempo.

SU QUALE base? Poiché il presidente disarcionato dalla Procura ha già presentato ricorso al Tribunale del Riesame, e i tempi previsti da quest'ultimo sarebbero per una decisione entro la fine di marzo, nominare un commissario per una ventina di giorni non avrebbe senso. Se poi il Riesame dovesse rigettare il ricorso, allora sì che ci sarebbe la nomina del commissario. Considerazione logica, in effetti. Ma solo se i tempi del Riesame dovessero essere quelli. Nel frattempo a palazzo Rosciano si va avanti nell'ordinaria amministrazione, con le varie direzioni impegnate sugli affari correnti. E' saltata invece la convocazione della commissione consultiva, che avrebbe dovuto precedere il comitato di gestione di fine febbraio.

Ovvio che entrambi gli organismi a questo punto siano entrati in stand-by. Anche il sindaco Filippo Nogarini, che appena era scattata l'interdizione ai pubblici uffici di Corsini e Provinciali aveva sollecitato il Mit, ritiene che l'eventuale scelta di Toninelli sia comprensibile. E prende l'occasione per togliersi qualche sassolino dalle scarpe. Nogarini ricorda in particolare che aveva insistito più volte sulla necessità di fare verifiche sulle decisioni di palazzo Rosciano in merito alle concessioni.

I SUOI richiami si sono sempre appuntati - dice il sindaco - su alcune scelte della segreteria generale più che della presidenza dell' **Autorità di sistema**. «Mi si vorrà riconoscere - dice oggi il sindaco di Livorno - di non essermi mai mostrato docile nei confronti della segreteria generale dell' **Autorità portuale** e delle sue scelte». Anche sul piano più strettamente politico, Nogarini ricorda con il filo di perfidia che la nomina di Provinciali fu giudicata molto favorevolmente («Esultarono») sia dal presidente della Regione Enrico Rossi, sia dal sindaco di Collesalvetti Lorenzo Bacci. Che oggi però non sembrano disposti a scendere in campo.

A.F.



Il Resto del Carlino (ed. Pesaro)

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

Porto, siamo alla svolta In arrivo nuovi capannoni per pesca e cantieristica

Nell' area Marina Group. Ma resta il nodo fanghi

MARINA Group è ormai una scatola vuota e verrà presto chiusa e quindi sciolto il consiglio di amministrazione. Era stata costituita, questa società, nel 2000. Ora ha terminato la sua funzione: si va avanti con due società separate, quella della cantieristica, e quella della pesca e servizi. I primi costruiranno 10mila metri quadrati di capannoni, cinque i soci; l'altra è quella della che ha il suo nucleo forte nelle società Copromo e nei vongolai. «Abbiamo i finanziamenti, abbiamo assegnato gli appalti alle ditte, tutte locali, per cui siamo vicini alla partenza. Fra un po' di giorni arriveranno le ruspe sull' area per partire con i lavori», dice Tonino Giardini che da anni guida questa partita per conto dell' area riservata alla pesca.

MA SUL FRONTE opposto che succede? A rispondere è l' architetto Pierluigi Floris che ha curato il progetto dell' area per conto dei soci: «Fra un paio di settimane si partirà con i sondaggi del terreno per stabilire le palificazioni. Retromarcie? A me non risultano proprio. Anzi la nautica, mai come in questo momento sta tirando fortissimo». Alla domanda se le piccole varianti richieste possano prolungare i tempi, il tecnico risponde: «Non sono di alcun ostacolo alla partenza dei lavori».

Solo il gruppo pesca, che erigerà capannoni per 3.500 metri quadrati ha in conto, a lavori terminati, un investimento di circa 4 milioni di euro. Quindi una operazione che nel suo complesso toccherà i 12 milioni di euro.

RISOLTO un problema ne resta sempre un altro: e cioè lo smaltimento dei fanghi dragati ai tempi dell' amministrazione guidata da Stefano Aguzzi. Cinquemila tonnellate nell' area portuale e molti di più a Torrette, da sempre oggetto di proteste da parte degli abitanti della zona. E proprio di questo problema il presidente dell' autorità portuale del medio Adriatico, Rodolfo Giampieri, ha discusso nei giorni scorsi con il sindaco Massimo Seri. Portare via tutto, l' imperativo, visto che i fondi per l' operazione sono stati stanziati, per convogliare i fanghi alla cassa di colmata che è stata realizzata all' interno dell' area portuale di Ancona.

UN PROBLEMA non di poco conto perché i fanghi del dragaggio rientrano all' interno, anche, dell' area dell' ormai scatola vuota Marina Group. Tanto che la società qualche anno fa aveva presentato anche un ricorso al Tar contro l' amministrazione che a sua volta si è affidata all' avvocato Tonnini.

Una sentenza rinviata, quella del Tar, già un paio di volte. Ma ormai si è giunti, anche in questo caso, a fine corsa e nessuno sa con quali possibili conseguenze se si andasse a sentenza. Un possibile problema per gli amministratori pubblici perché se i fanghi venissero classificati come abbondano di rifiuti nocivi, il reato sarebbe penale. E la partenza a breve dei capannoni della cantieristica e della marineria viaggiano in parallelo con quest' altro problema da anni fermo, e cioè lo smaltimento dei fanghi di un dragaggio che risale ormai ad una decina di anni fa e il cui deposito, comunque, venne concordato con la Regione.

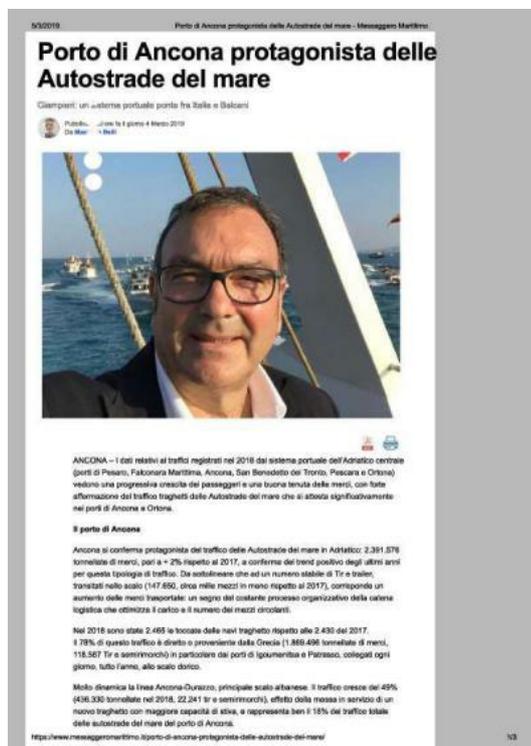


Il CODI gestisce la prima baia...

Porto di Ancona protagonista delle Autostrade del mare

Giampieri: un sistema portuale ponte fra Italia e Balcani

ANCONA I dati relativi ai traffici registrati nel 2018 dal 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 in 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, tessuti) 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 attestare 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 teu 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%).

Il porto di Pesaro 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 Nello scalo Ortona sono state movimentate, 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.

Commentando le statistiche, il presidente dell'AdSp Rodolfo Giampieri, ha sottolineato lo sviluppo, la sicurezza e la sostenibilità del sistema portuale: L'Autorità di Sistema portuale ha dichiarato il presidente 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, ha spiegato 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, ha aggiunto, 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, ha concluso il presidente, 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.

Rapporto statistico 2018 dell'AdSP Adriatico Centrale

maurizio de cesare

4 marzo 2019 - 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. TAGS:

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

VELETTORI INFORMAZIONI OK

ABOUT US - EVENTI - CONTATTI - LAURA CONI - LISTINO

Rapporto statistico 2018 dell'AdSP Adriatico Centrale

A. MARITTO DI PESARO - 02 50201 - 9621

AdSP di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale

4 marzo 2019 - 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.

INFRASTRUTTURE - SERVIZI

CATEGORIE E NUMERI SPECIFICI

- ESIMONIA 10191
- SHIPPING 10701
- LOGISTICA E TRASPORTI 10881
- INFRASTRUTTURE 11411
- NAUTICA 11911
- PIRENEE E TURISMO 1751
- CULTURA 1181
- IMMIGRATO - FINCO 1001

BORTO
Interporto

GRIMALDI GROUP
THIS IS US

Federazione Italiana Piloti dei Porti

CARGO MAR
Interporto Porto di Ancona

OMLOG
LIFESTYLE LOGISTICS



FreshPlaza

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

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

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).
Fonte: Informare.



Porto, spunta un giallo sui dati 2018 dei traffici

IL CASO Rischia di diventare un giallo, il dato relativo ai traffici nel porto nel 2018 diffuso alla fine della scorsa settimana dall' **Autorità di sistema portuale** con una nota del presidente Francesco Maria di Majo. Dati che, nonostante dovrebbero essere pubblicati entro la fine di gennaio, non sono ancora online sul sito ufficiale dell' ente. Un' anomalia che non è sfuggita al delegato del Comune alla portualità, Francesco Fortunato: «Il totale del traffico è costituito per 5,3 milioni di tonnellate da merci liquide scrive Fortunato riprendendo i dati dell' Adsp - e 11,3 milioni di tonnellate da merci secche.

Peccato che poi guardi le statistiche ufficiali del network e trovi che le merci liquide movimentate nel 2018 sono poco più di 3,9 milioni di tonnellate e quelle solide, non secche ma solide, sono circa 8,6 milioni.

Entrambe le cifre ben lontane dai 5,3 e gli 11,3 citati. Spero che sia soltanto un mero errore di digitazione, però considerando che a occhio tutti i valori sono stati incrementati di circa un 25%, ovvero ai dati fino a settembre relativi ai primi 9 mesi del 2018, è stato aggiunto un tot relativo ai restanti 3 mesi dell' anno, mi viene da pensar male. Tanto più che i dati completi non sono ancora sul sito ufficiale. Non so a chi giovi tutto questo. Sicuramente non alla città, al porto e a chi ci lavora».

Intanto prosegue il cammino istituzionale per portare lo scalo di Ortona sotto l' **Autorità portuale** di Civitavecchia.

Giovedì c' è stato un nuovo incontro al Mit al quale hanno preso parte il sindaco Antonio Cozzolino e i due esperti di logistica abruzzesi Nino Nervegna ed Euclide Di Pretoro. «Ho riscontrato la piena apertura della struttura amministrativa del ministero ha raccontato Cozzolino - sull' operazione che stiamo cercando di portare avanti. A breve chiederò al ministro una convocazione per confermare la linea politica riguardo l' operazionem, che porterà la possibilità di intercettare fondi strutturali e attivare un indotto importante non solo per la nostra città ma per l' intero Paese».

Cristina Gazzellini © RIPRODUZIONE RISERVATA.



"Funzioni pubbliche, shipping e marittimità"-Incontro Cluster marittimo e Amministrazioni marittime

"FUNZIONI PUBBLICHE, SHIPPING E MARITTIMITÀ" IL CLUSTER MARITTIMO ITALIANO INCONTRA I VERTICI DELLE AMMINISTRAZIONI MARITTIME MILITARI E CIVILI. Roma -

"Funzioni pubbliche, shipping e marittimità" è il titolo del workshop e terzo incontro del Cluster marittimo italiano (rappresentato dalla Federazione del Mare e dai Propeller Club nazionali) con i vertici delle Amministrazioni marittime militari e civili. L' incontro si è svolto a Roma presso il Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto. Il workshop si è aperto con l' intervento del presidente dell' International Propeller Club nazionale, Umberto Masucci. 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 AssArmatore, Alberto Rossi. I lavori sono stati conclusi da Mario Mattioli, presidente della Federazione del Mare e di Confitarma. 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 della Federazione del Mare 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, Assorimorchiatore, 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.



Informazioni Marittime

Napoli

#guerraallaplastica e accesso al mare, a Bagnoli il convegno Arci Pesca Fisa

Appuntamento mercoledì 6 marzo presso il Circolo Ilva

CARLO FRANCO

Un mare ribollente di plastica che vieta l' accesso al mare. Due temi scottanti, due realtà che ostinatamente qualcuno continua a considerare distinti e diversi ma che sono in un rapporto di strettissimo e micidiale interscambio. Di questo si parlerà mercoledì 6 al Circolo Ilva di Bagnoli nel corso di un convegno organizzato da Arci Pesca FISA Campania con la collaborazione di associazioni, enti culturali, forze dell' ordine e istituzioni pubbliche e dalla comunità degli operatori del mare che si sono fatti carico delle responsabilità personali e collettive. Il dibattito inizierà alle 10 nella sede del Circolo Ilva in via Coroglio 90 . Dopo i saluti del presidente del sodalizio flegreo Vittorio Attanasio e Mariafelicia Carraturo , primatista mondiale sub in apnea, sarà presieduto dal presidente nazionale Arci Pesca FISA, Fabio Venanzi . Rispetto ai danni sempre più gravi provocati dalla presenza soverchiante della plastica l' iniziativa tende a riproporre l' esigenza di azioni sempre più efficaci e propositive. Fino ad arrivare ad una Convenzione di scopo che dia maggiore forza alle singole iniziative e alle politiche fin qui messe in atto. Un altro tema sarà il perfezionamento della bozza di protocollo per la pesca sportiva e ricreativa promosso meritoriamente dal Comune di Napoli. Folto e quanto mai qualificato l' elenco dei relatori con il presidente dell' **Autorità Portuale** Pietro Spirito, il CP Marco Landi della Capitaneria di Porto, la delegata al mare del Comune di Napoli Daniela Villani , il capo segreteria del presidente regionale Franco Alfieri , Il dirigente di ricerca del CNR Massimo Clemente , il presidente dell' International Propeller Clubs Umberto Masucci, il presidente della Lega Navale Pozzuoli-Nisida Silvio Luise , la presidente di Legambiente Campania Maria Teresa Imparato , il presidente dell' Associazione Nautica Regionale Campania Gennaro Amato , il presidente della Commissione attività produttive della Regione Campania Nicola Marrazzo e il v. presidente nazionale di Arci Pesca Fisa Domenico Saccà . Introduce il dibattito il segretario regionale Arci Pesca FISA Campania Osvaldo Cammarota (intervistato da Informazioni Marittime). Coordina il giornalista Carlo Franco .

Questo sito utilizza i cookie per rendere la tua esperienza di navigazione più gradevole. Chiudendo questo banner, selezionando il pulsante **No grazie** o cliccando su qualunque elemento al di sotto di questo banner accetti il loro utilizzo.

Mostra maggiori informazioni

INTERSPED

Circi Boat

Informazioni Marittime

04/03/2019

Attivati ai nostri Servizi On Line

Arrivi e partenze

Bollettino Arvizatore Marittimo

AR.FERRARI & CO. P.A. INQUANCI BICHER

CARGOMAR

Innovating the future. BRIMIN

GRUPPO LAGHEZZA

Un mare ribollente di plastica che vieta l'accesso al mare. Due temi scottanti, due realtà che ostinatamente qualcuno continua a considerare distinti e diversi ma che sono in un rapporto di strettissimo e micidiale interscambio. Di questo si parlerà mercoledì 6 al Circolo Ilva di Bagnoli nel corso di un convegno organizzato da Arci Pesca FISA Campania con la collaborazione di associazioni, enti culturali, forze dell'ordine e istituzioni pubbliche e dalla comunità degli operatori del mare che si sono fatti carico delle responsabilità personali e collettive.

Il dibattito inizierà alle 10 nella sede del Circolo Ilva in via Coroglio 90. Dopo i saluti del presidente del sodalizio flegreo Vittorio Attanasio e Mariafelicia Carraturo, primatista mondiale sub in apnea, sarà presieduto dal presidente nazionale Arci Pesca FISA, Fabio Venanzi. Rispetto ai danni sempre più gravi provocati dalla presenza soverchiante della plastica l'iniziativa tende a riproporre l'esigenza di azioni sempre più efficaci e propositive. Fino ad arrivare ad una Convenzione di scopo che dia maggiore forza alle singole iniziative e alle politiche fin qui messe in atto. Un altro tema sarà il perfezionamento della bozza di protocollo per la pesca sportiva e ricreativa promosso meritoriamente dal Comune di Napoli.

Folto e quanto mai qualificato l'elenco dei relatori con il presidente dell'Autorità Portuale Pietro Spirito, il CP Marco Landi della Capitaneria di Porto, la delegata al mare del Comune di Napoli Daniela Villani, il capo segreteria del presidente regionale Franco Alfieri, il dirigente di ricerca del CNR Massimo Clemente, il presidente dell'International Propeller Clubs Umberto Masucci, il presidente della Lega Navale Pozzuoli-Nisida Silvio Luise, la presidente di Legambiente Campania Maria Teresa Imparato, il presidente dell'Associazione Nautica Regionale Campania Gennaro Amato, il presidente della Commissione attività produttive della Regione Campania Nicola Marrazzo e il v. presidente nazionale di Arci Pesca Fisa Domenico Saccà. Introduce il dibattito il segretario regionale Arci Pesca FISA Campania Osvaldo Cammarota (intervistato da Informazioni Marittime). Coordina il giornalista Carlo Franco.

Napoli, GNV chiede l'autoproduzione. I sindacati proclamano stato di agitazione e sciopero

4 marzo 2019 - Proclamazione dello stato di agitazione e sciopero della Culp nel porto di Napoli contro la richiesta della società GNV di attivare l'autoproduzione sulle navi della tratta Napoli - Palermo. E' quanto comunicano le rappresentanze sindacali di Filt Cgil, Fit Cisl e Uiltrasporti secondo cui la richiesta dell'armatore, già giunta sui tavoli dell'AdSP, sarebbe subordinata alla presentazione entro il prossimo 8 marzo di un accordo di riduzione dell'attuale costo tariffario da parte della cooperativa dei lavoratori portuali. Tale richiesta appare come un tentativo di acquisire una rendita di posizione che mette a rischio la tenuta dei livelli occupazionali e di reddito dei lavoratori portuali ex art.17 legge 84/94 e introducendo pericolosi precedenti, denuncia una comunicazione delle tre sigle sindacali. E' necessario applicare correttamente la normativa in vigore per prevenire le gravi conseguenze dell'autoproduzione in termini di dumping contrattuale e di abbassamento degli standard di sicurezza per i lavoratori dei porti e dei marittimi, tra cui si tenta di innescare una inaccettabile guerra tra i poveri'. I sindacati, in linea con la posizione che porto allo sciopero nazionale dello scorso 11 maggio 2018, chiedono all'ente portuale il rifiuto dell'istanza proclamando lo stato di agitazione e lo sciopero di 24 ore nel giorno 13 di tutto il personale della Culp, garantendo i servizi minimi essenziali previsti dal contratto nazionale. Contestando l'approvazione non condivisa con le parti sociali del Piano Organico del porto si richiede anche l'immediata convocazione di un tavolo di confronto per la risoluzione del conflitto.

Questo sito utilizza cookie di Google per erogare i propri servizi e per analizzare il traffico. Il tuo indirizzo IP e il tuo agente clientelario restano con Google, insieme 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 - CONTATTI - LAVORA CON NOI - LISTINO

Napoli, GNV chiede l'autoproduzione. I sindacati proclamano stato di agitazione e sciopero

4 marzo 2019 - Proclamazione dello stato di agitazione e sciopero della Culp nel porto di Napoli contro la richiesta della società GNV di attivare l'autoproduzione sulle navi della tratta Napoli - Palermo. E' quanto comunicano le rappresentanze sindacali di Filt Cgil, Fit Cisl e Uiltrasporti secondo cui la richiesta dell'armatore, già giunta sui tavoli dell'AdSP, sarebbe subordinata alla presentazione entro il prossimo 8 marzo di un accordo di riduzione dell'attuale costo tariffario da parte della cooperativa dei lavoratori portuali.

« Tale richiesta appare come un tentativo di acquisire una rendita di posizione che mette a rischio la tenuta dei livelli occupazionali e di reddito dei lavoratori portuali ex art.17 legge 84/94 e introducendo pericolosi precedenti. »

« E' necessario applicare correttamente la normativa in vigore per prevenire le gravi conseguenze dell'autoproduzione in termini di dumping contrattuale e di abbassamento degli standard di sicurezza per i lavoratori dei porti e dei marittimi, tra cui si tenta di innescare una inaccettabile guerra tra i poveri. »

I sindacati, in linea con la posizione che porto allo sciopero nazionale dello scorso 11 maggio 2018, chiedono all'ente portuale il rifiuto dell'istanza proclamando lo stato di agitazione e lo sciopero di 24 ore nel giorno 13 di tutto il personale della Culp, garantendo i servizi minimi essenziali previsti dal contratto nazionale. Contestando l'approvazione non condivisa con le parti sociali del Piano Organico del porto si richiede anche l'immediata convocazione di un tavolo di confronto per la risoluzione del conflitto.

[ECONOMIA](#)
[SPORT](#)
[CULTURA](#)

[BORTO](#)
[GRIMALDI GROUP](#)
[THIS IS US](#)
[Federazione Italiana Piloti dei Porti](#)
[CARGO MAR](#)
[OMLOG](#)

Stylo 24

Napoli

Il ministro Toninelli invia un pool di ispettori al porto di Napoli

La commissione si occuperà di «indagare» anche sulla gestione del bilancio dell' Authority, sul progetto di restyling del Molo Beverello e sui collegamenti stradali e ferroviari verso la zona est

di Giancarlo Tommasone Il pool è composto da tre ispettori, la commissione del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti è stata costituita lo scorso 25 febbraio. L' accesso presso il porto di Napoli è previsto entro questo mese di marzo. L' input al Mit è stato fornito da ben sei interrogazioni parlamentari, che recano in calce la firma oltre che di Vincenzo Presutto (M5S), di un' altra trentina di senatori pentastellati «Alcuni argomenti trattati nelle interpellanze sono molto critici, con dei risvolti che definisco davvero preoccupanti», dichiara a Stylo24 Presutto. Ed è su quelle criticità «segnalate» dal M5S che gli ispettori dovranno fare luce, per accertarne la consistenza e la fondatezza. I riflettori saranno accesi, secondo quanto afferma il senatore, «tramite la commissione ispettiva voluta dal ministro Toninelli, su argomenti che vanno dalla gestione del bilancio dell' **Autorità portuale** di Napoli fino alle opere pubbliche e mi riferisco, ad esempio, al Molo Beverello, ma anche ai collegamenti stradali e ferroviari che poi interessano la Campania in generale». Il ministero potrebbe valutare anche la possibilità di intervenire sulla vicenda del Piano regolatore **portuale**, che, continua Presutto, «è diventata lettera morta». «Abbiamo un piano regolatore sul quale l' Authority doveva rispondere: io ricordo bene che Pietro Spirito ebbe l' ardire, relativamente alla delocalizzazione dei petroli, di parlare di "tema ozioso". Dico al presidente Spirito che il tema è tutt' altro che ozioso, perché ha a che fare con la salute dei cittadini. Perché, lo ribadisco, il porto di Napoli è dei napoletani, dei cittadini. Il porto è una risorsa per la città, per la Campania e per l' Italia e non deve rappresentare un pericolo pubblico», conclude Presutto. Riflettori accesi sullo scalo partenopeo, oltre che dal Mit, anche da parte del ministero dell' Ambiente, guidato da Sergio Costa Sotto la lente sono finiti pure il bando che riguarda il restyling del Molo Beverello, e la logica costruttiva che ha a che fare con la Darsena di Levante e la circostanza relativa alla vasca di colmata e ai presunti problemi di permeabilità. Questioni che erano state segnalate sia allo stesso Costa che a Toninelli, tramite due interrogazioni (delle sei in totale) prodotte dal M5S.

The screenshot shows the Stylo24 website interface. At the top, there is a navigation menu with categories: HOME, ATTUALITÀ, CRONACA, ECONOMIA, INCHIESTE, POLITICA. Below the menu is a search bar and the text 'SOCIETÀ'. The main header features the 'STYLO24' logo and the subtitle 'GIORNALE D'INCHIESTA - DIRETTO DA SIMONE DI MEO'. The article title is 'Il ministro Toninelli invia un pool di ispettori al porto di Napoli'. A sub-headline reads: 'La commissione si occuperà di «indagare» anche sulla gestione del bilancio dell' Authority, sul progetto di restyling del Molo Beverello e sui collegamenti stradali e ferroviari verso la zona est'. The author is listed as 'di Giancarlo Tommasone'. There are social media sharing icons for Facebook, Twitter, and YouTube. A 'VIDEO' icon is also present at the bottom right of the article preview.

«Zes Campania, chiarezza sui meccanismi» / INTERVISTA

BIANCA D' ANTONIO

Napoli - Pietro Spirito, presidente dell' Autorità di sistema portuale Napoli-Salerno, lei arrivato alla metà del suo mandato, quale il bilancio di questi primi due anni? «Il bilancio si traccia al termine del mandato intero. A metà del percorso compiuto si possono solo trarre elementi di tendenza sui quali occorre impegnarsi ancora per raggiungere gli obiettivi. Detto questo, l' ormai quasi avvenuto completamento del dragaggio nel porto di Napoli, che si concluderà entro la primavera, e la partenza entro novembre di quest' anno del dragaggio nel porto di Salerno, costituiscono tasselli importanti per la competitività dei porti campani. Se ne parlava da troppo tempo. Ora sono investimenti e gare in corso». Ha già tracciato le tappe per i prossimi due anni ed oltre disegnandone i contorni: quali gli obiettivi primari? «Realizzare le opere infrastrutturali principali programmate, rafforzare il senso di comunità, incrementare le connessioni costituiscono - a mio avviso - gli elementi necessari per dare respiro allo sviluppo di ogni sistema portuale. Serve al tempo stesso dare risposte alla domanda del mercato non solo nell' orizzonte di breve-medio periodo, ma occorre anche tracciare un percorso di futuro. La pianificazione delle infrastrutture deve guardare allo scenario di lungo periodo. Per questo, con i Masterplan dei porti di Napoli, Castellammare e Salerno, abbiamo delineato le azioni a nostro avviso necessarie». Zes: siamo a buon punto, Napoli può tagliare presto il traguardo, quali ancora gli intoppi? «Non si tratta di intoppi. Vanno chiariti i meccanismi di funzionamento per dare agli imprenditori certezze sull' utilizzo degli strumenti di incentivazione e sulle regole di semplificazione. In questo modo la zona economica speciale può essere poi davvero strumento attrattore di investimenti». Quanto conta per il decollo della Zes, la logistica e una rete integrata di collegamenti? «Una rete integrata di collegamento tra poli logistici efficace è una necessità in ogni caso. Lo diventa ancora di più quando si vogliono attrarre investimenti industriali, che richiedono la qualità della logistica come uno degli elementi caratterizzanti. Nel funzionamento dei mercati e nella competitività tra territori servizi logistici adeguati costituiscono sempre più fattore di differenziazione». Gira voce che il fondo F2i, dopo i porti di Marina di Carrara e Venezia, abbia messo gli occhi su Napoli: cosa c' è di vero e sarebbe auspicabile per il porto di Napoli? «Se investitori manifestano interesse per una infrastruttura, nella consapevolezza che il controllo e la regolazione dei porti italiani resta pubblica, si tratta di un buon indice di tendenza sulla performance. Non ho avuto segnali concreti in questo senso, ma staremo a vedere. Servono anche capitali privati per migliorare la qualità delle infrastrutture».



Il caso

Mercantile, via il carburante ora scatta il piano rimozione

Il comandante del cargo, già rientrato in Turchia, è stato licenziato dal suo armatore. E la Procura chiederà di interrogarlo

GABRIELLA DE MATTEIS

L' allarme ambientale è definitivamente scongiurato. Dopo tre giorni di lavoro sono stati quasi completamente svuotati i serbatoi del mercantile Efe Murat, naufragato al largo della spiaggia di Pane e pomodoro il 23 febbraio scorso. Questa mattina le operazioni vengono concluse e si passerà alla fase successiva, quella più complicata: la rimozione della nave.

I tecnici della società svizzera incaricata dalla compagnia di assicurazione dell' armatore sono tornati sulla nave con un obiettivo: capire l' entità dei danni che la Efe Murat ha riportato adagiandosi sul fondale e finendo contro i frangiflutti.

Danni che, per il momento, vengono imputati soltanto al comandante della nave, Oral Kucukyildiz, di nazionalità turca. Per lui dopo l' iscrizione nel registro degli indagati è scattato il licenziamento: l' armatore lo ha rimosso dall' incarico.

A questo punto sarà l' indagine condotta dalla pm Larissa Catella ad appurare come mai il comandante, un marittimo di esperienza, non abbia saputo governare la nave, finendo contro gli scogli a pochi metri dalla riva. Partito da Ortona, in Abruzzo, dove aveva scaricato un carico di grano, il cargo era diretto ad Aliaga in Turchia.

Le condizioni del mare lo avrebbe indotto a cercare riparo lungo la costa pugliese. Su ordine del pm le carte nautiche e i registri di bordo sono stati sequestrati. La Procura della Repubblica chiederà l' interrogatorio del comandante, nel frattempo ripartito per la Turchia, sotto la forma dell' incidente probatorio.

Con la fine delle operazioni di svuotamento dei serbatoi (sono state aspirate 70 tonnellate di gasolio), però, è scattata anche la corsa contro il tempo per portare via la nave. Un' operazione non semplice. Nessuno si sbilancia sui tempi, ma per rimuovere il mercantile sarà necessario almeno un mese.

L' imbarcazione, lunga 97 metri, è adagiata sugli scogli, in un punto in cui il mare è poco profondo. I tecnici della società svizzera hanno rilevato la presenza di almeno una decina di falle. Urtando contro gli scogli, lo scafo si è danneggiato e a questo punto i tecnici stanno cercando di capire se queste falle possono essere riparate sul posto per permettere al mercantile di riprendere la navigazione: ipotesi tutt' altro che scontata perché il fondale è molto basso, in parte roccioso, e già un primo rimorchiatore, partito poche ore dopo il naufragio, si è arenato. Anche in questo caso il mezzo è ancora al largo della spiaggia, con gli stessi tre componenti dell' equipaggio. La società Rimorchiatori Napoletani, proprietaria dello scafo, deve elaborare un piano per la rimozione sul quale la Capitaneria di **porto** deve dare il via libera.

Una delle ipotesi che sono al vaglio dei tecnici per fare in modo che il mercantile Efe Murat possa essere trainato è quello di usare casse galleggianti: lo stesso metodo che era stato utilizzato dopo il naufragio della Costa Concordia.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Quotidiano di Puglia (ed. Brindisi)

Brindisi

Sviluppo e rilancio del territorio per l' associazione passano attraverso una serie di iniziative mirate

L' appello della Cna: «Gli enti pubblici aiutino chi produce»

Dal commercio al terziario: gli investimenti futuri nel Patto per Brindisi

LUCIA PEZZUTO

Sviluppo e rilancio del territorio per la Cna passano attraverso una serie di misure mirate a breve periodo e che vedono la partecipazione delle associazioni di categoria. Dal porto alle infrastrutture, dal piano regolatore generale al turismo per arrivare al commercio e alle grandi industrie. Parte da qui l' analisi della Cna che si rivolge direttamente all' amministrazione pubblica. Per quanto riguarda gli iter autorizzativi la Cna dice che i problemi si condensano prevalentemente nel settore urbanistico ma anche in tutti gli altri settori produttivi, difatti da quelli prevalentemente artigianali a quello del commercio la situazione non è più agevole: decine e decine il numero degli adempimenti da disbrigare, variabili a seconda del settore, talvolta anche oltre 50 per cento.

«È necessario che la pubblica amministrazione diventi il primo partner nella gestione delle attività produttive- sottolineano dalla Cna- con cui poter dialogare e interagire, in maniera semplice, in grado di offrire servizi e dare certezze in tempi rapidi ad imprese e cittadini».

Sul piano urbanistico generale invece, la Cna vorrebbe conoscere meglio nel dettaglio i confini entro i quali l' Amministrazione intenderà muoversi: «Sarebbe utile per stabilire una fase di interlocuzione avanzata, con quegli stakeholders che possano concorrere, attraverso contributi specialistici e competenze riconosciute, all' obiettivo generale di traguardare quei risultati indispensabili alla crescita del comparto produttivo brindisino». Storia a parte sono, invece, i cantieri pubblici. Secondo la Cna il Comune ha un ruolo decisivo nello sblocco di quei cantieri pubblici attraverso cui il **sistema** delle piccole e medie imprese potrebbe ricevere linfa vitale.

Il riferimento, in particolare, è all' intervento di bonifica dell' area di Micorosa, al completamento del raccordo ferroviario, alla cantierizzazione dello Shuttle ed al reperimento delle risorse necessarie per completare la riqualificazione del progetto denominato Water front. Il tutto, in aggiunta agli altri complessi interventi di bonifica della zona industriale che hanno bisogno di tempi rapidi di attuazione, essendo ormai prossima la definizione della Zes Adriatica in cui l' area industriale di Brindisi ricade. Per questo motivo «Diventa sempre più urgente, dunque, che il Comune di Brindisi definisca quali dovranno essere le peculiarità del Kit localizzativo, attraverso cui sviluppare benefici ed opportunità nei confronti delle aziende che intenderanno insediarsi- dice la Cna- così da semplificare, armonizzare e rendere più rapidi gli investimenti futuri, essendo ormai di prossima pubblicazione il decreto di riconoscimento della Zes Adriatica che coinvolgerà gli insediamenti industriali del brindisino, in un' auspicabile concertazione con **Autorità di sistema portuale**, Asi e Associazioni datoriali di riferimento».

Investimenti e riconversioni industriali, poi, dovrebbero passare, dal varo di un Patto per Brindisi, ed il relativo insediamento di un tavolo di concertazione promosso da questa Amministrazione, in cui vengano coinvolti ed informati dei processi di sviluppo previsti da queste grandi aziende, le associazioni di categoria maggiormente rappresentative e le organizzazioni sindacali presenti sul territorio, così come già avvenuto in passato in alcune occasioni, potrà risultare determinante per riscrivere le regole e per impegnare in maniera diretta, oltre che le aziende interessate, anche il governo nazionale e quello regionale.



Porti: Gioia T., Regione a Toninelli, perché non spesi 150 mln?

Vicepresidente Giunta Calabria: Governo intervenga subito

(ANSA) - CATANZARO, 4 MAR - "Sarebbe utile per i cittadini della Calabria conoscere perché i circa 150 milioni destinati dall' Europa per il porto di Gioia Tauro non siano stati spesi dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, che è il gestore delle risorse". Lo afferma, in una nota, il vice presidente della Regione Calabria, Franco Russo, dopo la visita fatta dal Ministro delle Infrastrutture nello scalo calabrese. "Il Presidente della Giunta regionale della Calabria - prosegue Russo - ha formulato tale richiesta al Presidente del Consiglio ed al Ministro delle Infrastrutture varie volte, l' ultima delle quali con nota del 19 febbraio 2019. Si richiama che il porto di Gioia Tauro per le sue caratteristiche è un porto nazionale, classificato nelle reti europee come porto 'core' e pertanto la decisionalità ed i finanziamenti sono a carico dello Stato. E ciò vale a maggior ragione per i finanziamenti europei che arrivano allo Stato affinché li spenda attraverso i Pon nel porto di Gioia e nel suo retroporto. Quindi è esplicitamente previsto che la Regione Calabria non possa spendere risorse Por nel porto di Gioia. L' intervento per la gestione della banchina, con le relative concessioni, è decisivo ed è apprezzabile il tentativo che il Ministro sta portando avanti, peraltro chiesto già ad ottobre dalla Regione. È altrettanto decisivo che il Governo intervenga subito con gli interventi che ricadono nei finanziamenti PON 14-20 per il Porto stesso tramite lo strumento Area Logistica Integrata. Si tratta di un piano di investimenti decisivo per circa 150 milioni relativi a impianti ferroviari, potenziamento assi stradali, potenziamento banchine, etc., risorse da anni ferme al Ministero e discusse nell' ambito dell' accordo del luglio 2016. "Il blocco degli investimenti - afferma ancora il vicepresidente Russo - sembra ogni giorno più inspiegabile, proprio alla luce della situazione particolarmente difficile quale è quella del porto e del retroporto. È ineludibile un' azione decisa che permetta di intervenire secondo quanto previsto nel Piano regionale dei Trasporti della Calabria approvato, con Vas, e con parere positivo della Commissione Europea. Ad oggi sono stati avviati solo gli investimenti che fanno capo al PON Ministero dell' Interno, mentre è tutto fermo per le infrastrutture, che dipendono dal PON reti del Mit". (ANSA).

Il Dispaccio

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi e Villa San Giovanni

Porto Gioia Tauro, Guccione: "Convocare seduta ad hoc in Terza Commissione"

Il consigliere regionale Carlo Guccione ha chiesto al presidente della Terza Commissione "Sanità, Affari sociali, culturali e formative", Michele Mirabello, di "convocare la Commissione al fine di discutere la questione del Porto di Gioia Tauro". "Una vicenda - afferma Guccione in una nota - che non può non vedere protagonista la Regione Calabria. Ho più volte chiesto che se ne discutesse in Consiglio ma ancora ad oggi, a distanza di un anno, tutto ciò non è avvenuto. Le notizie drammatiche sulla crisi strutturale del Porto impongono iniziative concrete e forti con l'obiettivo di trovare soluzioni positive e rilanciare le attività portuali di Gioia Tauro". Nel 2018, è scritto nella nota di Guccione, lo scalo ha movimentato 2,3 milioni di container. Nel 2008 ne muoveva quasi 3,5 milioni. Allora il peso del transhipment sul traffico container italiano era pari al 43 per cento, oggi è pari al 25 per cento. "Il calo del traffico, il mancato avvio degli investimenti, i ritardi sulla Zes (Zona economica speciale) non hanno fatto altro - prosegue Guccione - che peggiorare la situazione. L'obiettivo è ora quello di rendere Gioia Tauro il perno centrale della portualità del Paese. Ma per fare ciò non possiamo più perdere altro tempo. Ecco perché bisogna convocare al più presto una seduta ad hoc della Terza Commissione e procedere con l'audizione dell'assessore regionale competente, dei sindacati, delle parti sociali interessate, per avviare un confronto che porti a determinazioni più fattive della Regione Calabria".

Il Quotidiano della Calabria

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi e Villa San Giovanni

GIOIA TAURO Guccione chiede un confronto in commissione sul futuro del porto

«Il Governo sblocchi i fondi»

Il vicepresidente Russo fa riferimento ai 150 milioni del Pon in mano allo Stato

REGGIO CALABRIA - Il consigliere regionale Carlo Guccione ha chiesto al presidente della Terza Commissione "Sanità, Affari sociali, culturali e formative", Michele Mirabello, di convocare la Commissione al fine di discutere la questione del **Porto di Gioia Tauro**.

«Una vicenda - afferma Guccione in una nota - che non può non vedere protagonista la Regione Calabria. Ho più volte chiesto che se ne discutesse in Consiglio ma ancora ad oggi, a distanza di un anno, tutto ciò non è avvenuto. Le notizie drammatiche sulla crisi strutturale del **Porto** impongono iniziative concrete e forti con l'obiettivo di trovare soluzioni positive e rilanciare le attività portuali di **Gioia Tauro**».

Nel 2018, è scritto nella nota di Guccione, lo scalo ha movimentato 2,3 milioni di container. Nel 2008 ne muoveva quasi 3,5 milioni. Allora il peso del transhipment sul traffico container italiano era pari al 43 per cento, oggi è pari al 25 per cento.

«Il calo del traffico, il mancato avvio degli investimenti, i ritardi sulla Zes (Zona economica speciale) non hanno fatto altro - prosegue Guccione - che peggiorare la situazione. L'obiettivo è ora quello di rendere **Gioia Tauro** il perno centrale della portualità del Paese.

Ma per fare ciò non possiamo più perdere altro tempo. Ecco perché bisogna convocare al più presto una seduta ad hoc della Terza Commissione e procedere con l'audizione dell'assessore regionale competente, dei sindacati, delle parti sociali interessate, per avviare un **Il vicepresidente Francesco Russo** confronto che porti a determinazioni più fattive della Regione Calabria».

Una prima risposta a Guccione l'ha fornita proprio ieri il vicepresidente della giunta regionale, Francesco Russo. «In relazione alla recente visita del Ministro Toninelli a **Gioia Tauro** - ha scritto - sarebbe utile ai cittadini della Calabria conoscere perché i circa 150 milioni destinati dall'Europa a **Gioia Tauro** non siano stati spesi dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, che è il gestore delle risorse».

«Il Presidente della Giunta regionale - prosegue Russo - ha formulato tale richiesta al Presidente del Consiglio ed al Ministro delle Infrastrutture varie volte, ultima delle quali con nota del 19 febbraio 2019. È decisivo che il Governo intervenga subito con gli interventi che ricadono nei finanziamenti PON 14-20 per il **Porto** stesso tramite lo strumento Area Logistica Integrata (ALI). Si tratta di un piano di investimenti decisivo per circa 150 milioni relativi a impianti ferroviari, potenziamento assi stradali, potenziamento banchine, etc., risorse da anni ferme al MIT e discusse nell'ambito dell'accordo del Luglio 2016. Tutta la documentazione di programmazione è al MIT e le opere che devono essere realizzate fanno capo, per la maggior parte, a enti dello Stato: Autorità Portuale, ANAS, RFI. Tra gli altri interventi si segnalano per la particolare importanza e indifferibilità: Potenziamento posto di controllo San Ferdinando a standard 750 m; Elettificazione secondo binario al target 750 m; Potenziamento funzionale raccordo stradale svincolo A2-Rosarno e varco portuale; Innalzamento livello di servizio svincolo A2 Rosarno; Potenziamento funzionale e prolungamento asse stradale ex-ASI1».

«Il blocco degli investimenti - afferma ancora Russo - sembra ogni giorno più inspiegabile, proprio alla luce della situazione particolarmente difficile quale è quella del **porto** edel retroporto. La domanda finale - conclude - è una: perché dei soldi PON reti destinati da Bruxelles ad ALI **Gioia Tauro**, Roma non ha speso nemmeno 1 euro? Sarebbe molto utile, oltre che rispettoso dei rapporti istituzionali, che in occasione delle prossime visite, il Ministro Toninelli si confronti con la Regione Calabria».



Il Quotidiano della Calabria

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi e Villa San Giovanni

«Che fine hanno fatto i 150 milioni di euro destinati dall' Ue al porto?»

GIOIA TAURO - «Dopo la recente visita del ministro Toninelli a **Gioia Tauro** sarebbe utile ai cittadini della Calabria di conoscere perché i circa 150 milioni destinati dall' Europa a **Gioia** non siano stati spesi dal ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti gestore delle risorse».

Così il vicepresidente della Regione e delegato ai porti e alla logistica commenta le ultime vicende che hanno interessato lo scalo. Russo ricorda che «il **porto** di **Gioia Tauro** per le sue caratteristiche è un **porto** nazionale, classificato nelle reti europee come **porto** "core" e pertanto la decisionalità ed i finanziamenti sono a carico dello Stato. E ciò vale a maggior ragione per i finanziamenti europei che arrivano allo Stato affinché li spenda attraverso i Pon nel **porto** di **Gioia** e nel suo retroporto; quindi è esplicitamente previsto che la Regione non possa spendere risorse Por nel **porto** di **Gioia**. L' intervento per la gestione della banchina, con le relative concessioni, è decisivo ed è apprezzabile il tentativo che il ministro sta portando avanti, peraltro chiesto già ad ottobre dalla Regione. È altrettanto decisivo che il Governo intervenga subito con gli interventi che ricadono nei finanziamenti Pon 14-20 per il **Porto** stesso tramite lo strumento Area logistica integrata (Ali). Si tratta - spiega Russo - di un piano di investimenti decisivo per circa 150 milioni relativi a impianti ferroviari, potenziamento assi stradali, potenziamento banchine, etc., risorse da anni ferme al Mit e discusse nell' ambito dell' accordo del luglio 2016. Tutta la documentazione di programmazione è al Mit e le opere che devono essere realizzate fanno capo, per la maggior parte, a enti dello Stato: Autorità portuale, Anas e Rfi. Tra gli altri

interventi si segnalano per la particolare importanza e indifferibilità: il potenziamento posto di controllo San Ferdinando a standard 750 m; l' elettrificazione secondo binario al target 750 m; il potenziamento funzionale raccordo stradale svincolo A2-Rosarno e varco portuale; l' innalzamento livello di servizio svincolo A2 Rosarno e il potenziamento funzionale e prolungamento asse stradale ex-Asi 1. Il blocco degli investimenti sembra ogni giorno più inspiegabile, proprio alla luce della situazione particolarmente difficile quale è quella del **porto** e del retroporto. È ineludibile un' azione decisa che permetta - dice ancora Russo - di intervenire secondo quanto previsto nel Piano regionale dei Trasporti della Calabria approvato, con Vas, e con parere positivo della Commissione europea. A partire dal Piano trasporti è stata svolta una ampia consultazione con le forze del lavoro, i sindacati, le associazioni datoriali, la collettività, i centri di ricerca, che ha portato all' approvazione del programma finanziario Ali. Ad oggi sono stati avviati solo gli investimenti che fanno capo al Pon ministero degli Interni, mentre è tutto fermo per le infrastrutture, che dipendono dal Pon reti del Mit - conclude Russo - Perché dei soldi Pon reti destinati da Bruxelles ad Ali **Gioia Tauro**, Roma non ha speso nemmeno 1 euro? Sarebbe molto utile, oltre che rispettoso dei rapporti istituzionali, che in occasione delle prossime visite, il ministro Toninelli, si confronti con la Regione».



Il Quotidiano della Calabria

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi e Villa San Giovanni

PALMI Il presidente Celi: «Sosteniamo la risoluzione di Palazzo Campanella»

Regionalismo e porto di Gioia Tauro temi scottanti in consiglio comunale

PALMI - Oggi riprenderanno i lavori del consiglio comunale di Palmi e saranno portate all'attenzione della più alta assise politica cittadina, due proposte di delibera fortemente volute dall'amministrazione Ranuccio.

La prima di queste ha come oggetto il federalismo differenziato.

«Proporremo al Consiglio comunale di sostenere la risoluzione n. 1/2019 sul regionalismo differenziato, ex articolo 116 della Costituzione, approvata all'unanimità dal Consiglio regionale della Calabria ed esprimendo le nostre preoccupazioni per i rischi connessi all'applicazione delle forme di autonomia richieste dalle tre regioni del nord dice il presidente del consiglio comunale Salvatore Celi - Chiederemo ai presidenti di Camera e Senato di avviare un approfondito dibattito, nelle rispettive aule parlamentari, su temi e questioni inerenti il federalismo differenziato e inviteremo il Presidente della Repubblica, quale garante dell'unità nazionale, ad intervenire con autorevolezza per impedire questo tentativo di "secessione". Qualora il Consiglio comunale dovesse approvare la proposta di deliberazione, porremo in essere ogni atto utile e necessario per avviare la formazione di un largo fronte di Amministrazioni comunali italiane affinché si avvii una profonda discussione sul tema del federalismo differenziato nei Consigli comunali d'Italia, da nord a sud, al fine di proporre spunti per una revisione di alcuni aspetti cruciali del regionalismo italiano, affinché si vada verso un regionalismo cooperativo e solidale e non divisivo ed oppositivo. Questa riforma deve essere assolutamente fermata, perché rischia di dividere l'Italia in italiani di serie A ed italiani di serie B e aggravare le differenze tra un'area del Paese e l'altra. La Repubblica deve rimanere "una ed indivisibile"». Con la seconda proposta di deliberazione, verrà richiamata all'attenzione del Governo centrale, la vicenda del porto di Gioia Tauro. Il Consiglio sarà infatti chiamato ad esprimere la solidarietà ai lavoratori del porto, in quanto centinaia di posti di lavoro sono a rischio, dove centinaia di famiglie potrebbero cadere in una grave situazione di incertezza e precarietà. «Inviteremo il Governo a prendere le dovute iniziative, chiamando in causa sia il presidente del Consiglio dei Ministri che il ministro delle Infrastrutture continua Celi - affinché si occupino in prima persona della vicenda, intervenendo a tutela del porto e dei lavoratori, producendo fatti concreti nell'ottica di salvaguardare i posti di lavoro e di potenziare il porto di Gioia».



Gioia Tauro, Russo: «Che fine hanno fatto i 150 milioni stanziati dall' Europa?»

GIORGIO CAROZZI

Gioia Tauro - «In relazione alla recente visita del ministro Toninelli a **Gioia Tauro** sarebbe utile ai cittadini della Calabria conoscere perché i circa 150 milioni destinati dall' Europa a **Gioia Tauro** non siano stati spesi dal ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, che è il gestore delle risorse». Lo dichiara il vice presidente della Giunta calabrese, Francesco Russo, che ha, tra l' altro, la delega per il sistema portuale di **Gioia Tauro**. «Il Presidente della Giunta regionale - fa rilevare - ha formulato tale richiesta al presidente del Consiglio ed al Ministro delle Infrastrutture varie volte, ultima delle quali con nota del 19 febbraio 2019. Si richiama che il **porto** di **Gioia Tauro** per le sue caratteristiche è un **porto** nazionale, classificato nelle reti europee come **porto** "core" e pertanto la decisionalità ed i finanziamenti sono a carico dello Stato. E ciò - continua - vale a maggior ragione per i finanziamenti europei che arrivano allo Stato affinché li spenda attraverso i PON nel **porto** di **Gioia** e nel suo retroporto; quindi è esplicitamente previsto che la Regione Calabria non possa spendere risorse POR nel **Porto** di **Gioia**». Secondo Russo «l' intervento per la gestione della banchina, con le relative concessioni, è decisivo ed è apprezzabile il tentativo che il Ministro sta portando avanti, peraltro chiesto già ad ottobre dalla Regione. È altrettanto decisivo - dice - che il governo intervenga subito con gli interventi che ricadono nei finanziamenti PON 14-20 per il **porto** stesso tramite lo strumento Area Logistica Integrata (ALI). Si tratta di un piano di investimenti decisivo per circa 150 milioni relativi a impianti ferroviari, potenziamento assi stradali, potenziamento banchine, etc., risorse da anni ferme al MIT e discusse nell' ambito dell' accordo del Luglio 2016. Tutta la documentazione di programmazione è al MIT e le opere che devono essere realizzate fanno capo, per la maggior parte, a enti dello Stato: Autorità Portuale, Anas, RFI». Tra gli interventi che Russo segnala «per la particolare importanza e indifferibilità», ci sono il potenziamento del posto di controllo San Ferdinando a standard 750 metri; l' elettrificazione del secondo binario al target 750 metri; il potenziamento funzionale del raccordo stradale svincolo A2-Rosarno e varco portuale; l' innalzamento del livello di servizio dello svincolo A2 di Rosarno; il potenziamento funzionale e prolungamento dell' asse stradale ex-ASI1. «Il blocco degli investimenti - dice ancora Russo - sembra ogni giorno più inspiegabile, proprio alla luce della situazione particolarmente difficile quale è quella del **porto** e del retroporto. È ineludibile un' azione decisa che permetta di intervenire secondo quanto previsto nel Piano regionale dei Trasporti della Calabria approvato, con Vas, e con parere positivo della Commissione Europea. A partire dal Piano Trasporti è stata svolta una ampia consultazione con le forze del lavoro, i sindacati, le associazioni datoriali, la collettività, i centri di ricerca, che ha portato all' approvazione del programma finanziario ALI. Ad oggi sono stati avviati solo gli investimenti che fanno capo al Pon Ministero degli Interni, mentre è tutto fermo per le infrastrutture, che dipendono dal PON reti del MIT. La domanda finale è una - conclude Russo - perché dei soldi PON reti destinati da Bruxelles ad ALI **Gioia Tauro**, Roma non ha speso nemmeno 1 euro? Sarebbe molto utile, oltre che rispettoso dei rapporti istituzionali, che in occasione delle prossime visite, il Ministro Toninelli, si confronti con la Regione Calabria».



Cagliari: pubblicato il bando per la banchina est di San Bartolomeo

maurizio de cesare

4 marzo 2019 - Un nuovo spazio per la nautica da diporto e per gli sport nautici sul lungomare della città. Ma anche un'area per lo svago, incastonata tra la passeggiata di Sant'Elia e quella di Su Siccu, presto collegate da un ponte pedonale e ciclabile che attraverserà il canale San Bartolomeo. A quattro anni dalla sentenza del Tar, che ha annullato la gara bandita nel 2013, e dopo una serie di interventi sulle strutture esistenti e di rilevazione delle profondità dei fondali, l'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sardegna ha avviato una nuova procedura aperta per l'affidamento in concessione della Banchina Est di San Bartolomeo e dei relativi specchi acquei e pontili. Un provvedimento, quello pubblicato mercoledì scorso che, a chiusura di un lungo contenzioso, mira ad individuare un nuovo soggetto che gestirà, per i prossimi 15 anni, la banchina riqualificata nel 2011 che si affaccia sul canale che costeggia le saline di Molentargius. Un'area, quella da assentire in concessione, pari a 5 mila e 435 metri quadrati di spazi scoperti e 4 mila e 320 di area a mare, la cui finalità sarà collegata al diportismo, alle attività sportive e ai servizi all'utenza. L'importo a base di gara del canone sarà di poco superiore ai 24 mila e 888 euro all'anno e la scadenza per la presentazione delle offerte, che dovranno essere recapitate all'Ufficio protocollo del Molo Dogana, è prevista per il prossimo 5 aprile alle 12. Un ulteriore tassello, il rilancio della banchina di San Bartolomeo, che si aggiunge al progetto di riqualificazione di una serie di aree di pregio e di valore storico della parte di waterfront cagliaritano di competenza dell'AdSP. La piena operatività del porticciolo, infatti, si integrerà, attraverso un ponte pedonale e ciclabile che verrà realizzato dal Comune, con un parco (del quale l'Ente ha appaltato i lavori di riqualificazione), che circonda il Padiglione Nervi, costituendo, così, una naturale prosecuzione della passeggiata di Su Siccu verso quella di Sant'Elia. Con questo bando spiega Massimo Deiana, Presidente dell'AdSP del Mare di Sardegna puntiamo a completare e a dar gambe ad un consistente intervento di valorizzazione di alcune aree di grande pregio storico e paesaggistico, come il padiglione Nervi, il tratto di sbocco a mare del canale San Bartolomeo e la lunga passeggiata sul litorale cagliaritano che sarà servita da una lunga pista ciclabile in gran parte realizzata dal nostro Ente. Un ulteriore fiore all'occhiello per la città di Cagliari e un utile servizio al diportismo e alle attività sportive nautiche. Un bando, quello della Banchina di San Bartolomeo, che si aggiunge all'invito a presentare manifestazione di interesse, pubblicato il 14 febbraio ed in scadenza il prossimo 31 marzo, per la riqualificazione e alla gestione ed utilizzo dei silos alla radice del Molo Rinascita. Anche in questo caso conclude Deiana abbiamo deciso di stimolare il mercato per verificare se esistano proposte da parte di soggetti qualificati interessati a riconvertire e a riutilizzare i silos che, altrimenti, ci dovremmo rassegnare a demolire.

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 rivelati a Google, in modo da permetterci di migliorare le nostre prestazioni e la nostra sicurezza, per garantire la qualità del servizio, generare statistiche di utilizzo e creare e controllare annunci pubblicitari.

VELETTORI INFORMAZIONI OK

ABOUT US - EVENTI - CONCERTI - LAURA CONICI - LISTINO

Cagliari: pubblicato il bando per la banchina est di San Bartolomeo

di Maurizio Deiana - 04/03/2019 - 06:11

4 marzo 2019 - Un nuovo spazio per la nautica da diporto e per gli sport nautici sul lungomare della città. Ma anche un'area per lo svago, incastonata tra la passeggiata di Sant'Elia e quella di Su Siccu, presto collegate da un ponte pedonale e ciclabile che attraverserà il canale San Bartolomeo. A quattro anni dalla sentenza del Tar, che ha annullato la gara bandita nel 2013, e dopo una serie di interventi sulle strutture esistenti e di rilevazione delle profondità dei fondali, l'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sardegna ha avviato una nuova procedura aperta per l'affidamento in concessione della Banchina Est di San Bartolomeo e dei relativi specchi acquei e pontili.

Un provvedimento, quello pubblicato mercoledì scorso che, a chiusura di un lungo contenzioso, mira ad individuare un nuovo soggetto che gestirà, per i prossimi 15 anni, la banchina riqualificata nel 2011 - che si affaccia sul canale che costeggia le saline di Molentargius. Un'area, quella da assentire in concessione, pari a 5 mila e 435 metri quadrati di spazi scoperti e 4 mila e 320 di area a mare, la cui finalità sarà collegata al diportismo, alle attività sportive e ai servizi all'utenza.

L'importo a base di gara del canone sarà di poco superiore ai 24 mila e 888 euro all'anno e la scadenza per la presentazione delle offerte, che dovranno essere recapitate all'Ufficio protocollo del Molo Dogana, è prevista per il prossimo 5 aprile alle 12. Un ulteriore tassello, il rilancio della banchina di San Bartolomeo, che si aggiunge al progetto di riqualificazione di una serie di aree di pregio e di valore storico della parte di waterfront cagliaritano di competenza dell'AdSP.

La piena operatività del porticciolo, infatti, si integrerà, attraverso un ponte pedonale e ciclabile che verrà realizzato dal Comune, con un parco (del quale l'Ente ha appaltato i lavori di riqualificazione), che circonda il Padiglione Nervi, costituendo, così, una naturale prosecuzione della passeggiata di Su Siccu verso quella di Sant'Elia.

Con questo bando spiega Massimo Deiana, Presidente dell'AdSP del Mare di Sardegna puntiamo a completare e a dar gambe ad un consistente intervento di valorizzazione di alcune aree di grande pregio storico e paesaggistico, come il padiglione Nervi, il tratto di sbocco a mare del canale San Bartolomeo e la lunga passeggiata sul litorale cagliaritano che sarà servita da una lunga pista ciclabile in gran parte realizzata dal nostro Ente. Un ulteriore fiore all'occhiello per la città di Cagliari e un utile servizio al diportismo e alle attività sportive nautiche. Un bando, quello della Banchina di San Bartolomeo, che si aggiunge all'invito a presentare manifestazione di interesse, pubblicato il 14 febbraio ed in scadenza il prossimo 31 marzo, per la riqualificazione e alla gestione ed utilizzo dei silos alla radice del Molo Rinascita. Anche in questo caso conclude Deiana abbiamo deciso di stimolare il mercato per verificare se esistano proposte da parte di soggetti qualificati interessati a riconvertire e a riutilizzare i silos che, altrimenti, ci dovremmo rassegnare a demolire.

CATEGORIE E NUMERI SPECIFICI

- ECONOMIA (1019)
- SHIPPING (1005)
- SOCIETÀ E TRASPORTI (1000)
- INFRASTRUTTURE (1000)
- NAUTICA (1000)
- AVIANTI E TURISMO (175)
- CULTURA (100)
- IMMIGRATI - FIDUCI (100)

BORTO Interporto

GRIMALDI GROUP

THIS IS US

Federazione Italiana Piloti dei Porti

CARGO MAR

OMLOG LIFESTYLE LOGISTICS

Potenziamento banchine dragaggio e ampio pontile

Nastasi: la stazione marittima ai Molini Lo Presti

Milazzo Completati i lavori di sistemazione logistica e messa in sicurezza delle aree commerciali del porto mamertino, occorre adesso accelerare col potenziamento delle banchine. Anche perché il piano di accosti per quanto regolamentato nel modo migliore necessita di un potenziamento anche alla luce dell' indisponibilità - per i fatti noti - nel breve e medio termine del molo XX Luglio.

Ecco quindi la necessità di individuare risorse per il banchinamento dello scalo mamertino.

Nel Piano operativo triennale delle opere portuali ci sono ancora tante "voci" legate al precedente Pot, ma anche alcune novità che, se attuate, potranno davvero dare slancio al porto mamertino (il totale è circa 50 milioni, compresi i quasi 25 per il pontile di Giammoro). Il "se" è obbligatorio visti i tempi, tutt' altro che celeri che caratterizzano la definizione di molte pratiche dell' Authority, ma se davvero il dragaggio dei fondali e l' allargamento del pontile Eolie - due delle principali novità - saranno realizzati, le prospettive del waterfront milazzese ben saranno diverse da quelle odierne.

I vertici dell' Authority danno questi interventi che nello specifico riguardano il dragaggio dei fondali dell' intero "porto storico" e appunto l' allargamento del pontile Eolie.

Quello del dragaggio è un investimento di quasi sei milioni e viene ritenuto di fondamentale rilevanza per il bacino mamertino, sia dal punto di vista commerciale che turistico. Infatti oggi è innegabile che a causa del mancato ripasso del "fondo", si sia determinata una situazione tale da creare notevoli difficoltà all' attracco delle navi di grossa stazza e quindi si è limitati nello svolgimento di alcune attività. L' allargamento del pontile Eolie - quello che sorge di fronte allo slargo di via dei Mille per intenderci - per ospitare l' attracco dei mezzi veloci (costo 1 milione e 500 mila euro). Su questa banchina allargata sarà spostato il terminal aliscafi, oggi ubicato sul molo Rizzo, con contestuale collocazione anche della stazione marittima (che non va dimenticato è una struttura amovibile) ritenuta «un ingombro alla regolare viabilità interna del porto. Certo, se si pensa che per l' attuale pontile aliscafi si è speso un milione di euro...

L' ex sindaco Nino Nastasi però ritiene che la soluzione definitiva del problema dell' accoglienza turistica di coloro che si recano alle Eolie passa necessariamente dalla trasformazione dei Molini Lo Presti in stazione marittima. «Un porto che registra oltre 800 mila transiti l' anno - afferma - deve avere una Stazione marittima degna di questo nome. Il consiglio comunale con un documento unanime supporta il sindaco in questa battaglia di grande valenza per lo sviluppo dell' economia e del turismo della città».

r.m.



Sicurezza in primo piano: la presenza delle navi non determina situazioni di inquinamento o potenziale pericolo per i bagnanti

Chiarimenti in merito ai movimenti delle petroliere

Incontro promosso dal comandante della Capitaneria di Porto di Milazzo, Francesco Terranova

MESSINA - Nella sala giunta di Palazzo dell' Aquila si è svolto un incontro promosso dal comandante della Capitaneria di Porto di Milazzo, Francesco Terranova per spiegare i vari passaggi riguardanti il movimento delle petroliere che giornalmente raggiungono lo specchio d' acqua milazzese per le operazioni necessarie al carico e scarico sui pontili.

Alla riunione hanno partecipato il segretario dell' **Autorità portuale** Ettore Gentile, il dirigente Giuseppe Lembo, il direttore generale della Raffineria, Pietro Maugeri e gli operatori del porto. 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 Spada fora. A presenziare 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 - ha aggiunto - 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".

Maugeri, dal canto suo, 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.



Nei porti la semplificazione è ancora una chimera

di Mario Mega

Negli scorsi giorni si è tenuto ad Ancona un interessantissimo convegno organizzato da ISTAT sul tema L'informazione statistica ufficiale sul trasporto marittimo tra integrazione e innovazione, a cui era presente la quasi totalità delle Autorità di Sistema Portuale italiane. Dal confronto è emersa la grande disomogeneità di azione sulle modalità di raccolta e gestione dei dati. Soprattutto, è risultato evidente quanto sia difficile oggi per l'Istituto Nazionale di Statistica riuscire a trovare un modo per fare sintesi, non avendo nel campo un unico interlocutore su cui poter fare riferimento. Nella frammentazione delle competenze che caratterizza ormai da decenni l'azione amministrativa nei porti non risulta infatti ben chiaro chi detenga il vero dato sulle movimentazioni tra Capitaneria, Agenzia delle Dogane, AdSP e, non ultimi, gli agenti marittimi e gli operatori portuali, che certamente, per la loro operatività quotidiana, ben sanno quali sono i traffici che attraversano i porti. Questo è solo un esempio (ma se ne potrebbero fare tanti altri) di come la mancanza di un approccio unitario a livello nazionale nella gestione dei processi che interessano il settore della portualità e della logistica crei quotidianamente diseconomie. Per ragioni che sarebbe interessante approfondire nel dettaglio, la strategia utilizzata negli ultimi anni non ha prodotto alcun risultato, salvo quello di drenare decine e decine di milioni di investimenti pubblici per finanziare iniziative, tipo quelle della creazione della Piattaforma Logistica Nazionale, che hanno prodotto solo prototipi e studi senza alcun reale effetto operativo. Nel contempo molte Autorità di Sistema Portuale sono state costrette a continuare a investire risorse per sostenere lo sviluppo dei propri traffici, facendolo senza alcun coordinamento e riuscendo, in qualche caso, a realizzare sistemi ITS di pregio comunemente denominati Port Community System, che hanno semplificato molte procedure e supportato l'azione degli operatori privati oltre che delle loro stesse amministrazioni. Credo che sia arrivato il momento di fare ordine nel settore non solo perché i risultati complessivi sono assolutamente insoddisfacenti ma soprattutto perché si rischia di non consentire la crescita di una moderna industria della logistica italiana pienamente integrata con quella europea e mondiale. Sia chiaro, il problema non è solo delle Autorità di Sistema Portuale ma di tutta la Pubblica Amministrazione italiana. Non è un caso che i dati della Commissione Europea sulla digitalizzazione economica e sociale (DESI 2018-Digital Economy and Society Index) inquadrino l'Italia al 25° posto su 28, sopra Bulgaria, Grecia e Romania. Anche per questa ragione gli ultimi governi nazionali con una inusuale ma assolutamente apprezzabile continuità hanno messo in campo strutture facenti capo alla Presidenza del Consiglio dei Ministri, quali AgID e Team per la trasformazione digitale, che hanno cominciato a guidare l'attuazione dell'Agenda Digitale italiana assicurando una visione unitaria e una efficace azione di sviluppo di servizi digitali avanzati a beneficio di cittadini ed imprese. Il cambio di passo è stato notevole, ma resta ancora tanto da fare, soprattutto perché ad oggi non è stato pienamente compreso il potenziale della strategia disegnata all'interno di strumenti quali il Codice per l'Amministrazione Digitale e il Piano Triennale per l'informatica nella Pubblica Amministrazione. Finalmente esiste un quadro di azione chiaro in cui muoversi e sono stati individuati, oltre che in parte anche già resi disponibili, degli strumenti che possono consentire la effettiva creazione di un'unica società digitale nazionale in cui i cittadini e le imprese potranno utilizzare con semplicità le moderne tecnologie informatiche per semplificare le loro attività quotidiane. La priorità assegnata al principio del digital first (attraverso la progettazione e l'implementazione dei servizi al cittadino, a cominciare dall'uso delle tecnologie digitali); l'adozione di un approccio architetturale basato sulla separazione dei livelli di back end e front end (con logiche aperte e standard pubblici che garantiscano ad altri attori accessibilità e massima interoperabilità di dati e servizi); e la creazione di architetture a più livelli (multi-layer architecture) che favoriscano il modello di business della cosiddetta API economy (l'Economia dell'Application Programming Interface), sono solo alcuni degli elementi cardine del modello strategico di evoluzione del sistema informativo definito dalla Pubblica amministrazione. Al momento il

Focus Interventi Interviste News Osservatorio Europeo Memorie



governo sta puntando soprattutto sulla creazione di servizi a vantaggio della cittadinanza digitale ma ci sono già tutte le condizioni per realizzare interventi analoghi anche in settori produttivi come quelli dei trasporti e della logistica. Quello che occorre fare è realizzare un ecosistema dei trasporti e della logistica e sviluppare un'unica area di intervento, distinguendo i diversi domini applicativi e coinvolgendo enti e organismi pubblici, a partire dai Ministeri di riferimento, ma anche tutti quei soggetti privati che operano nel settore e che a vario titolo svolgono funzioni importanti all'interno dell'ecosistema stesso. Solo così sarà possibile definire una volta per tutte gli obiettivi comuni condividendo esigenze, modalità operative, processi di scambio di flussi informativi e soprattutto pianificando la creazione di progetti ICT integrati che producano servizi evoluti ed efficienti per le imprese e i cittadini. Se è vero che lo sviluppo di un efficiente sistema logistico è una condizione indispensabile per favorire la crescita economica dei territori, è altrettanto vero che la creazione di questo ecosistema digitale dovrebbe costituire una priorità per il sistema Paese, tanto più oggi, quando si stanno sviluppando diverse iniziative per la definizione dei corridoi logistici transcontinentali, quale quello della Via della seta, che ci interessano direttamente. In questo quadro sarebbe finalmente possibile sviluppare sistemi ITS per i porti evoluti ed efficienti. Nel perseguire un simile obiettivo le Autorità di Sistema potranno certamente contare sul sostegno dell'AgID e sulle competenze specifiche del suo attuale Direttore Teresa Alvaro, che nella sua precedente esperienza di responsabile delle tecnologie dell'Agenzia delle Dogane è riuscita a guidare un incredibile processo di trasformazione digitale delle procedure doganali che ha fatto diventare l'Italia esempio a livello mondiale e best practice da seguire a livello europeo. È fondamentale, quindi, che si abbandonino le strategie di digitalizzazione della catena logistica italiana avviate negli ultimi anni (che hanno dimostrato di non produrre benefici, spingendo alla frammentazione dei sistemi invece che alla loro unificazione). Il citato Piano Triennale dell'Informatizzazione della PA contiene tutti gli strumenti per procedere da subito ed è bene che ognuno se ne renda conto e lo faccia diventare il proprio modello di riferimento. Ma perché il risultato complessivo sia ottimale è necessario che il tutto avvenga all'interno di un framework unico, disegnato a livello più alto possibile, dove sia reale l'interoperabilità tra tutte le modalità di trasporto e dove si creino le condizioni per una effettiva reingegnerizzazione di tutti i processi amministrativi collegati. Questa è l'unica arma che abbiamo per ottenere la tanto sventolata, ma mai attuata concretamente, semplificazione amministrativa. Senza di essa qualsiasi processo di crescita economica rischia di rimanere una pura illusione.

Economia marittima/ Londra, tavola rotonda: Il ruolo dell' Italia nel Mediterraneo, il trasporto marittimo a corto raggio

"Maritime economy: a new centrality of the Mediterranean and the pivotal role of Italy. The case of short sea shipping". Tavola rotonda giovedì 7 marzo a Londra organizzata da Ambasciata d' Italia a Londra e Intergroup. LONDRA - Tavola rotonda in programma giovedì 7 marzo a Londra, sul tema " Economia marittima: la nuova centralità del Mediterraneo e il ruolo cardine dell' Italia. Il caso del **trasporto marittimo a corto raggio** " organizzata da l' Ambasciata d' Italia a Londra e Intergroup, in collaborazione con Young Ship Italia. L' iniziativa si tiene alle ore 17,30, presso la sede dell' Ambasciata d' Italia a Grosvenor Square, 4 - Londra. Programma 17.30 - 18.00 Registrazione Intervengono Raffaele Trombetta, Ambasciatore d' Italia nel Regno Unito Riccardo Sciolti, direttore generale, Intergroup Introduce Massimo Deandreis, direttore generale, SRM Centro Studi - Gruppo Intesa SanPaolobr Tavola Rotonda Zeno D' Agostino, vicepresidente ESPO (Organizzazione porti marittimi degli Stai Membri dell' Unione Europea) Marcello Di Caterina, direttore generale, Alis Pietro Di Sarno, vice presidente Young Ship Italia Alessandro Onorato, vice presidente Moby Modera Robert Leonardi, professore Scienze Politiche -Università LUISS Rome (Politiche di coesione dell' Unione europea) Post correlati Confitarma a Onorato: La bandiera italiana, una success story da salvaguardare 26 Febbraio 2019 ROMA - "Ancora una volta Confitarma è costretta, suo malgrado, a commentare comunicati stampa attinenti a singolari proposte contenenti riferimenti [] CMA CGM - CEVA: Via libera della Commissione europea all' acquisizione 11 Febbraio 2019 CMA CGM ha ottenuto il via libera della Commissione europea per l' acquisizione del 24,99% delle quote azionarie della società svizzera [] Fincantieri, varo della nave "Seven Seas Splendor" ad Ancona 11 Febbraio 2019.



I porti britannici chiedono una semplificazione dei processi di pianificazione e decisionali per affrontare il dopo Brexit

La proposta include una revisione delle norme in materia ambientale. Le associazioni United Kingdom Major Ports Group (UKMPG) e British Ports Association (BPA), che rappresentano la gran parte dei gruppi terminalisti e portuali che operano nei porti del Regno Unito, hanno proposto un piano di riforme in dieci punti affinché i porti britannici possano affrontare la fase successiva all'uscita del Regno Unito dall'Unione Europea garantendo l'efficienza degli scambi commerciali della nazione con l'estero. Se nel Regno Unito molti principali porti nazionali sono di proprietà privata, a differenza della quasi totalità dei porti degli altri Stati dell'UE che sono di proprietà pubblica, tuttavia le due associazioni ritengono che da parte pubblica possano essere introdotte modifiche alle normative per garantire e incrementare la competitività dei porti britannici e per assicurare e accrescere gli investimenti nel settore portuale, con ripercussioni positive sull'occupazione e sulla prosperità delle comunità costiere. «Il nostro piano - ha spiegato l'amministratore delegato della UKMPG, Tim Morris - è incentrato su dieci modalità pragmatiche, pratiche e concrete attraverso cui il governo potrebbe creare un ambiente migliore per i porti, per gli scambi commerciali e per gli investimenti, aiutando non solo i porti ma le comunità costiere dell'intera Gran Bretagna. In vista delle sfide e delle opportunità che il dopo Brexit presenta - ha sottolineato Morris - invitiamo i ministri ad esaminare attentamente queste proposte». UKMPG e BPA propongono innanzitutto di ampliare lo scopo delle concessioni "Permitted Development Rights", per accelerare e semplificare gli investimenti aumentando la rapidità dei processi decisionali, e di modificare la definizione di "operational land" includendovi le moderne tipologie di attività portuali affinché comprenda tutte le aree utilizzate dai porti multimodali, riconoscendo quindi che i porti non si limitano alla semplice attività di trasferimento dei carichi dalle navi a terra ma costituiscono nodi primari delle catene logistiche, delle attività produttive e offrono una vasta gamma di servizi. In tema di pianificazione urbanistica ed edilizia, le due associazioni propongono per i porti una semplificazione delle procedure di pianificazione e dei processi decisionali nonché di chiarire le responsabilità delle autorità marittime e delle istituzioni locali, semplificazione che UKMPG e BPA ritengono possa essere realizzata con l'istituzione di un'unica autorità che si occupi di questi temi. Tra le proposte di UKMPG e BPA c'è anche una revisione delle norme in materia ambientale con lo scopo di creare un sistema che - secondo le due associazioni - potrebbe essere favorevole agli scambi commerciali e nel contempo assicurare elevati standard di protezione dell'ambiente, sistema che - per UKMPG e BPA - dovrebbe essere teso a favorire approcci innovativi piuttosto che l'attuale approccio alle prescrizioni di carattere ambientale che le due associazioni definiscono «inflexibile».



La Cina sta costruendo le infrastrutture dell' Eurasia

Facciamo il punto sulla "via della seta cinese", che non si chiama così ma 'yi dai yi lu', ovvero "una cintura, una via"

PAOLO BOSSO

di Paolo Bosso (da Il Post del 2 marzo) Quella cosa che sui giornali e nei convegni viene chiamata "via della seta cinese" innanzitutto non si chiama "via della seta cinese", neanche via della seta in generale, ma yi dai yi lu , traducibile come una cintura, una via, o una cintura che è una via, com'è stata definita nello statuto del Partito Comunista, modificato nel 2017, dove si legge che il partito «deve migliorare costantemente i rapporti tra la Cina e i paesi vicino e lavorare per rafforzare l' unità e la cooperazione tra la Cina e gli altri paesi in via di sviluppo», «raggiungere una crescita condivisa attraverso discussione e collaborazione, e perseguire l' iniziativa della yi dai yi lu». Una cintura, una via, o come viene più spesso chiamata, la Belt and Road Initiative (BRI). È stato Xi Jinping nel settembre del 2013, allora neo segretario e presidente del Partito Comunista Cinese, il primo a parlare di un «progetto del secolo», una «cintura economica lungo la via della seta», durante un discorso agli studenti della Nazarbayev University di Astana, in Kazakistan. Ma «via della seta» è un' espressione che non è stata più ripresa dal partito - mentre spopolava nel resto del mondo - essendo eccessivamente amichevole, stucchevole, al limite dell' ipocrisia (era Marco Polo che andava in Asia, non il contrario). Si è preferito enfatizzare l' aspetto spaziale, logistico, così da apparire più neutrale: e quindi Belt and Road Initiative. È la nuova fase di espansione dell' economia cinese, e, sotto il punto di vista logistico, ha uno scopo specifico: avviluppare Europa e Asia con navi e treni, controllandone la maggior parte delle infrastrutture.

Direttamente, con operai a lavorare nei cantieri, dipendenti a dirigere gli uffici, armatori e ferrovieri a trasportare tonnellate di beni. Indirettamente, investendo con finanziamenti e prestiti l' immane riserva di liquidità accumulata negli ultimi decenni passati a fabbricare gli oggetti di consumo per il mondo (non solo, circa il 70 per cento dell' acciaio viene dalla Cina, quello che serve per costruire binari e ponti). La BRI è anche una nuova fase della crescita della Cina. La sua classe media è popolosa, va in crociera, viaggia, investe milioni di dollari, e sviluppa tecnologia. Un impero di queste dimensioni, così diverso dal 1966, per mantenere la sua egemonia deve iniziare a praticare il cosiddetto soft power: aumentare la propria influenza con il potere degli investimenti e dei rapporti industriali e commerciali. L' Impero Romano, raccontano gli storici, ha retto finché reggevano le periferie: al centro, come nel Dopoguerra, come mille anni fa, c' è sempre l' Europa, il mercato più importante di tutti, finché l' Africa non avrà anche lei una classe media. In un mondo finanziariamente e culturalmente omogeneo, la BRI vuol dire investimenti nelle ex repubbliche sovietiche, allacci ferroviari in Kenya, aeroporti in India, acquisizione di **porti** in Grecia nei punti strategici, allo scopo di creare un ampissimo flusso logistico che esporta e importa dall' Asia, attraverso l' Europa dell' est, arriva in Europa centrale a Nord e nel Maghreb a Sud, passando per Medioriente, Balcani e Africa del Nord. A oggi 68 paesi hanno firmato accordi bilaterali con la Cina, in cambio del finanziamento di fabbriche di carbone in Pakistan, acquisto di **porti** in Grecia e Sri Lanka, centrali idroelettriche, dighe, aeroporti, ferrovie, strade, ponti. Se nel Dopoguerra era un Piano Marshall, se prima bisognava aiutare gli Stati da cui in cambio ottenere controllo politico e culturale, oggi, a quasi ottant' anni dall' ultima guerra fatta in Occidente, si tratta di creare, nel corso dei prossimi decenni, una cintura logistica. Il presidente cinese Xi Jinping durante la firma di un accordo tra Cina e Portogallo con cui la Cina finanzia la costruzione di grandi infrastrutture nel paese, un progetto parte della Belt and Road Initiative (AP Photo/Armando Franca) Dopo l' annuncio di Astana, la concretizzazione del progetto è stata fulminea. Alla fine del 2015 è stata creata una banca d' investimento, la Asian Infrastructure Investment Bank, con un capitale di 100 miliardi di dollari proveniente da 93 Stati (69 membri, 24 contributori). La quota più grande viene dalla Cina (29,7 miliardi), seguono India (8,3) e Russia (6,5). Gli Stati Uniti non parteciparono, ritenendo che un investimento di questa ampiezza richiedesse il coinvolgimento della Banca Mondiale. L' Italia oggi partecipa con 2,5 miliardi, ma ora finanziano progetti



legati alla BRI anche la Industrial and Commercial Bank of China, China Construction Bank, l' Agricultural Bank of China, l' Asian Development Bank e la Bank of China, ciascuna con un capitale dichiarato di 100 miliardi. C' è anche un "fondo BRI" specifico da 40 miliardi creato dal governo cinese, e gli investimenti diretti della Cina per la BRI sono molto superiori a quelli fatti con il fondo partecipato della Asian Infrastructure Investment Bank. A gennaio del 2016, per esempio, la Cina ha comprato il porto del Pireo, in Grecia. Non è un eufemismo: oggi il porto del Pireo è al 67 per cento di proprietà di Cosco Shipping, conglomerato di compagnie marittime e società navalmeccaniche da 130 mila dipendenti direttamente controllato dal governo di Pechino. Apparentemente un unicum in Europa, inconcepibile in Italia, dove i porti sono gestiti da enti pubblici non economici (ma dove comunque la Cina ha investito massicciamente attraverso le società che gestiscono i porti) e anche lontano dalla governance portuale anseatica, dove i porti sono società per azioni in cui partecipano lo Stato o il comune. Ma il Pireo non è proprio questo, un ente pubblico cinese, solo che si trova in Grecia? Un avamposto commerciale-strategico, direbbe un analista politico; una colonia, direbbe uno storico. Il Pireo è oggi la porta di accesso in Europa per le navi provenienti da Hong Kong e Shanghai e il punto di sbocco delle merci provenienti dall' entroterra, magari da migliaia di chilometri: da Khorgos, per esempio. Ci sono corridoi commerciali tra Bangladesh, Cina, India e Myanmar verso Kazakistan e Pakistan, tratte ferroviarie verso Singapore passando per la Thailandia, ponti in Bangladesh, snodi ferroviari in Russia, alta velocità in Indonesia, un parco industriale in Cambogia, porti e ferrovie in Pakistan. E poi c' è l' Africa, il continente che le Nazioni Unite indicano come il più popoloso e giovane del mondo fra trent' anni, e che la Cina sta praticamente costruendo: l' ultimo prestito è di settembre dell' anno scorso, 60 miliardi di dollari, che ne replica uno analogo del 2015. Si tratta, come per tutti gli altri paesi dove investe e costruisce, di prestiti facilitati, linee di credito a tasso zero, fondi speciali, sgravi fiscali e progetti infrastrutturali. Un «prestito politico», come lo definiscono i docenti che analizzano il fenomeno; una trappola del debito, a voler essere ancora più cinici. Così come il Piano Marshall non nasceva per essere un' alternativa al mercato statunitense ma aveva lo scopo di creare la prossima generazione di clienti, la BRI è un progetto lungimirante per imbrigliare nell' area di influenza cinese tutti quegli Stati che in futuro avranno una classe media numerosa. Una nuova espansione che tenga conto delle economia di scala non solo partendo dal singolo dispositivo (la nave, il treno, l' aereo, il camion) ma dal complesso stesso dei dispositivi. Il treno, per esempio, se è nettamente più costoso della nave, è anche decisamente più veloce. Un viaggio via binari dal confine orientale cinese a Madrid richiede tre settimane, che possono diventare anche sei via mare. Ma un convoglio ferroviario non può trasportare più di una cinquantina di container da 40 piedi di lunghezza, mentre una nave, in un singolo viaggio, può portarne oltre 20 mila. Nave, treno e aereo trasportano prodotti differenti: il primo tutti quelli a lunga scadenza (ma esistono anche i container-frigo) e non particolarmente preziosi da potersi fare un viaggio transoceanico, treno e aereo oggetti più preziosi per clienti più frettolosi. La Cina non si chiede cosa convenga e investe massicciamente su tutti i fronti: ed è l' unica nel mondo che dispone non solo dell' ambizione per chiederselo ma delle risorse per metterlo in pratica. «È il rafforzamento delle periferie, il riutilizzo del surplus commerciale, e la soluzione al dilemma di Malacca, come lo chiamano i cinesi», spiega Giorgio Cuscito, analista geopolitico e consigliere redazionale di Limes. Lo Stretto di Malacca collega oceano Pacifico e Indiano. Vi si affacciano Malesia, Indonesia e Singapore. Molto di più negli anni passati (con un picco nel 2014), alcune zone sono infestate dai pirati che sequestrano le navi mercantili e chiedono un riscatto. Fumi provenienti dagli incendi periodici dell' isola di Sumatra limitano la visibilità. In questo Stretto transita il flusso commerciale che dall' Asia va in Europa. Dipendere da questo Stretto quindi, per un impero come la Cina, non è il massimo. La BRI in questo senso non costituisce un' alternativa ma una piccola emancipazione. «Si tratta di una nuova via della seta, ma rovesciata», secondo Pietro Spirito, presidente del sistema portuale della Campania. «Se prima era Marco Polo ad aprire la strada verso l' Asia, oggi è Xi Jinping ad aprire l' Asia al mondo».