



**Estratto Rassegna Stampa Assoporti
martedì, 26 marzo 2019**



Prime Pagine

26/03/2019	Corriere della Sera Prima pagina del 26/03/2019	8
26/03/2019	Il Fatto Quotidiano Prima pagina del 26/03/2019	9
26/03/2019	Il Foglio Prima pagina del 26/03/2019	10
26/03/2019	Il Giornale Prima pagina del 26/03/2019	11
26/03/2019	Il Giorno Prima pagina del 26/03/2019	12
26/03/2019	Il Manifesto Prima pagina del 26/03/2019	13
26/03/2019	Il Mattino Prima pagina del 26/03/2019	14
26/03/2019	Il Messaggero Prima pagina del 26/03/2019	15
26/03/2019	Il Resto del Carlino Prima pagina del 26/03/2019	16
26/03/2019	Il Secolo XIX Prima pagina del 26/03/2019	17
26/03/2019	Il Sole 24 Ore Prima pagina del 26/03/2019	18
26/03/2019	Il Tempo Prima pagina del 26/03/2019	19
26/03/2019	Italia Oggi Prima pagina del 26/03/2019	20
26/03/2019	La Nazione Prima pagina del 26/03/2019	21
26/03/2019	La Repubblica Prima pagina del 26/03/2019	22
26/03/2019	La Stampa Prima pagina del 26/03/2019	23
26/03/2019	MF Prima pagina del 26/03/2019	24

Primo Piano

26/03/2019	La Stampa Pagina 2 Assoporti apre alle sinergie con la Cina	25
------------	-----------------------------------------------------------------------	----

Trieste

26/03/2019	Il Piccolo Pagina 19 Intermodalità del porto Dalla Regione 4 milioni	26
------------	--------------------------------------------------------------------------------	----

25/03/2019	Informare	Fondi per quattro milioni di euro dalla Regione al porto di Trieste	27
25/03/2019	Messaggero Marittimo	Dalla Regione 4 milioni per il porto di Trieste	28
		<i>Massimo Belli</i>	
25/03/2019	FerPress	FVG: su proposta di Pizzimenti approvati da Giunta 4 mln per trasporto intermodale nel porto di Trieste	29
26/03/2019	Il Piccolo	Pagina 19 Vertice sul futuro del Mercato ittico Prima ipotesi al Canale navigabile	30
26/03/2019	Il Piccolo	Pagina 35 Autostrade del Mare, avanti tutta	31
26/03/2019	Il Piccolo	Pagina 36 Trieste, così rinasce il punto franco	33
26/03/2019	Il Piccolo	Pagina 37 Il software Dbg Group per i traffici in mare	35
26/03/2019	Il Piccolo	Pagina 50 Il rumore assordante dei traghetti turchi	36
26/03/2019	La Stampa	Pagina 9 Trasporti, il motore della competitività	37
25/03/2019	Corriere Marittimo	Firmato accordo tra il porto di Trieste e China Communications Construction Company	38
25/03/2019	FerPress	Porto di Trieste e China Communication Construction Company firmano accordo di cooperazione	39
25/03/2019	Sea Reporter	Firmato accordo di cooperazione tra il porto di Trieste e Cina	40
25/03/2019	Informazioni Marittime	Trieste e Genova entrano nella belt and road cinese	41
25/03/2019	Transportonline	Porto di Trieste e China Communication Construction Company firmano accordo di cooperazione	42

Venezia

26/03/2019	La Nuova di Venezia e Mestre	Pagina 19 «Salone nautico per barche tipiche così potremo rilanciare la cantieristica»	43
26/03/2019	La Nuova di Venezia e Mestre	Pagina 37 Porto di Venezia punta sul servizio alla manifattura	44
26/03/2019	La Nuova di Venezia e Mestre	Pagina 38 Quadrante Europa chiama Venezia	46
25/03/2019	corriere.it	<i>FRANCESCO BOTTAZZO</i> Venezia, mini-porto con i cinesi, le carte a Roma	47

Savona, Vado

26/03/2019	Il Secolo XIX (ed. Savona)	Pagina 20 Apm Terminal è ancora in cantiere ma i cinesi pensano già al raddoppio	49
26/03/2019	La Stampa (ed. Savona)	Pagina 12 <i>ALBERTO GHIARA</i> La Liguria guarda al Far Est e si consolida negli States	50
26/03/2019	La Stampa (ed. Savona)	Pagina 49 Porto di Savona, il traffico delle merci cresce del 7%	51
25/03/2019	Savona News	Area di crisi complessa del Savonese: incontro in Prefettura il prossimo 1° aprile	52
25/03/2019	Il Nautilus	Il Porto di Savona si apre ai ragazzi con l'iniziativa Fabbriche Aperte	53

Genova, Voltri

26/03/2019	La Repubblica (ed. Genova) Pagina 2	MASSIMO MINELLA	55
<hr/>			
26/03/2019	La Repubblica (ed. Genova) Pagina 8	MASSIMO MINELLA	56
<hr/>			
26/03/2019	La Repubblica (ed. Genova) Pagina 12	FRANCESCO MUNARI *	58
<hr/>			
26/03/2019	La Repubblica (ed. Genova) Pagina 12	MAURIZIO MARESCA *	60
<hr/>			
26/03/2019	La Stampa Pagina 6	ALBERTO QUARATI	61
<hr/>			
26/03/2019	La Stampa Pagina 12	ALBERTO GHIARA	62
<hr/>			
26/03/2019	La Stampa Pagina 12		63
<hr/>			
26/03/2019	La Stampa Pagina 13		64
<hr/>			
26/03/2019	La Stampa Pagina 14	SI. GAL.	65
<hr/>			
26/03/2019	La Stampa Pagina 15		66
<hr/>			
25/03/2019	Messaggero Marittimo	Massimo Belli	67
<hr/>			
25/03/2019	Transportonline		69

La Spezia

26/03/2019	La Stampa Pagina 13		70
<hr/>			
26/03/2019	Il Piccolo Pagina 38	Riccardo Sandre	71
<hr/>			

Marina di Carrara

26/03/2019	Il Tirreno Pagina 38		72
<hr/>			

Livorno

26/03/2019	Il Tirreno Pagina 16		74
<hr/>			
26/03/2019	Il Tirreno Pagina 35		75
<hr/>			
26/03/2019	Il Tirreno Pagina 36		77
<hr/>			
26/03/2019	Il Tirreno Pagina 33		79
<hr/>			
26/03/2019	La Nazione (ed. Livorno) - Il Telegrafo Pagina 39		81
<hr/>			
25/03/2019	The Medi Telegraph	GIORGIO CAROZZI	82
<hr/>			
25/03/2019	Corriere Marittimo		83
<hr/>			

Piombino, Isola d' Elba

26/03/2019	Il Tirreno Pagina 39	84
Piombino, in arrivo Pim con costruzioni e logistica		

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

26/03/2019	Il Resto del Carlino (ed. Ancona) Pagina 44	86
Al via la demolizione dei silos granari in porto		
25/03/2019	Ancona Today	87
Porto, iniziano martedì i lavori di demolizione dei 34 silos		

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

26/03/2019	Il Messaggero (ed. Civitavecchia) Pagina 35	88
Rimorchiatori la flotta si arricchisce con Sansone		
25/03/2019	FerPress	89
Civitavecchia: Di Majo, crescita autotrasporto in chiave ecosostenibile sfruttando potenzialità del porto		
25/03/2019	Messaggero Marittimo	90
Convegno Autotrasporto e portualità a Civitavecchia		
		<i>Massimo Belli</i>

Napoli

26/03/2019	Il Mattino (ed. Circondario Sud) Pagina 33	91
Porto, stangata tariffe Ormeggiatori al Tar		
25/03/2019	Stylo 24	92
Dragaggi al porto di Napoli, ritardi nella consegna delle opere		

Salerno

26/03/2019	Il Mattino (ed. Salerno) Pagina 22	93
Lavori al molo Manfredi controlli dell' Antimafia		
		<i>Petronilla Carillo</i>

Bari

26/03/2019	La Gazzetta del Mezzogiorno (ed. Nord Barese) Pagina 36	94
La mediazione sulla Via della seta		
25/03/2019	Il Nautilus	96
PROPOSTA PER UN EDIFICIO DA ADIBIRE A TERMINAL PASSEGGERI SULLA BANCHINA 10 DEL PORTO DI BARI		

Taranto

26/03/2019	La Gazzetta del Mezzogiorno (ed. Taranto) Pagina 34	97
Sviluppo del porto opportunità da cogliere		
26/03/2019	Quotidiano di Puglia (ed. Taranto) Pagina 9	99
«Via della Seta, Taranto paga i ritardi accumulati da anni»		
25/03/2019	The Medi Telegraph	100
I Cinque Stelle: «La Via della Seta arriverà anche a Taranto»		
26/03/2019	Quotidiano di Puglia Pagina 19	101
Idrovolanti per la Grecia «Obiettivo l' estate 2020»		
		<i>GIUSEPPE TARANTINO</i>

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi e Villa San Giovanni

26/03/2019	Gazzetta del Sud (ed. Catanzaro) Pagina 20	102
Escluso dalla "via della seta" il porto guarda al Giappone		
		<i>Domenico Latino</i>

26/03/2019	Gazzetta del Sud (ed. Reggio Calabria) Pagina 22		103
«Eviti il dissesto di Reggio e rilanci il porto di Gioia»			
26/03/2019	Il Sole 24 Ore Pagina 13	<i>Donata Marrazzo</i>	104
Gioia Tauro, offerta di Msc per il controllo del porto			
25/03/2019	Ansa		105
Porti: direttore Banca di Tokyo in visita a Gioia Tauro			
25/03/2019	Cn24 Tv		106
I precedenti coi cinesi, la "Nuova Via della Seta" e le attese inattese di una città snobbata			
25/03/2019	Cn24 Tv		107
Gioia Tauro: Banca di Tokyo Mitsubishi in visita all'Autorità portuale			
25/03/2019	Il Dispaccio	<i>ANGELA MARTINO</i>	108
Porto Gioia Tauro, Angela Martino (Pd): "Scalo mortificato da governo gialloverde"			
25/03/2019	Il Lametino		109
Visita della Banca di Tokyo all' Autorità portuale di Gioia Tauro			
25/03/2019	Il Metropolitan	<i>REDAZIONE ILMETROPOLITANO</i>	110
Il direttore della sede italiana della Banca di Tokyo Mitsubishi UFJ in visita al Porto di Gioia Tauro (RC)			
25/03/2019	La Riviera Online		111
Gioia Tauro esclusa dalla Via della Seta, Oliverio: "Il Governo ha abbandonato la Calabria"			
25/03/2019	LaC News 24	<i>ROSSELLA GALATI</i>	112
Abbandonati sulla Via della seta: Oliverio critica l' esclusione di Gioia			
25/03/2019	Reggio Tv		113
Porto di Gioia Tauro. Visita del direttore della Banca di Tokyo			

Olbia Golfo Aranci

25/03/2019	Olbia Notizie		114
Sciopero lavoratori vigilanza privata in aeroporto a Olbia, la Filcams Cgil incontra i giornalisti			

Cagliari

26/03/2019	L'Unione Sarda Pagina 19		115
Molo Rinascita, via i rimorchi			

Messina, Milazzo, Tremestieri

26/03/2019	La Sicilia (ed. Messina) Pagina 25		116
Sopralluoghi del ministro Toninelli sull' A18 e la Ss 114			
25/03/2019	Stretto Web		117
Domani Toninelli a Messina			
25/03/2019	Informare		118
Assarmatori e Federlogistica esortano il governo ad applicare il Regolamento UE sui servizi portuali			

Augusta

25/03/2019	FerPress		119
Noè (Assoporto): si a elettrificazione banchine porto commerciale ma necessario anche su banchine e navi militari			
25/03/2019	Messaggero Marittimo	<i>Massimo Belli</i>	120
Assoporto Augusta favorevole elettrificazione banchine			

Focus

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



Il copyright
I diritti anche sul web:
il lavoro si paga
di **Daniele Manca**
servizi di **Caizzi** e **Martirano** a pagina 30



Il manuale
Un nuovo modo di spiegare
la storia dell'arte in classe
«Così si insegna il rispetto»
di **Gian Antonio Stella**
alle pagine 36 e 37



Dopo le Regionali Il ministro dell'Interno frena sulla cittadinanza a Ramy: per ora non ci sono elementi

Il voto agita la maggioranza

Salvini: non vado all'incasso. Di Maio: serve un chiarimento, niente ammucchiate

LA CORSA A RINVIARE I PROBLEMI

di **Dario Di Vico**

La buona notizia è che dopo un incredibile ciclo di consultazioni regionali i cittadini italiani per due mesi non saranno chiamati alle urne. La cattiva è che in attesa del prossimo appuntamento, le elezioni europee, per il sistema Italia si prospetta un bimestre bianco. Come ben sanno gli operatori, l'economia reale assomiglia a un acrobata sul filo, resta in piedi ma rischia di cadere rovinosamente da un momento all'altro. Nessuno può dirci con certezza se la recessione alla fine si limiterà a restar tecnica ovvero rimarrà nell'ambito di una pura valutazione statistica oppure se dovremo scontare un nuovo ridimensionamento dell'economia italiana. Che — ne dobbiamo essere coscienti — produrrebbe inevitabilmente una forte penalizzazione del peso della nostra industria e consistenti rischi per l'occupazione.

Il guaio è che il governo e i partiti che ne detengono le chiavi non se lo chiedono con la dovuta ansia, sono già concentrati sulla campagna elettorale europea e sulla ricerca del posizionamento più opportuno per massimizzare le chance di successo di questo o quel leader.

continua a pagina 26

Il voto alle Regionali in Basilicata scuote la maggioranza giallo-verde. «Serve un chiarimento, ci sono troppe ammucchiate. Non abbiamo bisogno di Berlusconi», dice al Corriere il leader pentastellato Luigi Di Maio. Il M5S, in un anno, perde sei voti su dieci, anche se resta il primo partito. Male il Pd. A crescere è solo la Lega che triplica i consensi. Ma il leader del Carroccio Matteo Salvini promette: «Non vado all'incasso». Il premier Giuseppe Conte rassicura: «Il voto nelle Regioni non mette a rischio il governo. Salvini e Di Maio sono responsabili».

da pagina 6 a pagina 13

GIANNELLI



IL RETROSCENA

La resistenza di Berlusconi spiazza la Lega

di **Francesco Verderami**

Per quanto possa apparire paradossale, le sorti della coalizione gialloverde e della legislatura non sono legate all'ormai logoro rapporto tra Di Maio e Salvini, ma alla forza politica residuale di Berlusconi.

continua a pagina 13

LA SVOLTA NELLA LINEA DIFENSIVA



Cesare Battisti, 64 anni, arrestato in Bolivia

Battisti confessa e chiede perdono «Ma ormai è tardi»

di **Luigi Ferrarella** e **Giuseppe Guastella**

Per la prima volta Cesare Battisti ha ammesso i quattro delitti per cui è stato condannato. La confessione è arrivata davanti al pubblico ministero di Milano Alberto Nobili. «Era una guerra — ha detto l'ex leader del Pac — ora chiedo scusa alle vittime». Ma è polemica, i familiari degli assassinati: «Vuole uno sconto di pena».

da pagina 2 a pagina 5
Galli, Montefiori, Priante

IL CASO DEL TERRORISTA

Le bugie non più sostenibili

di **Giovanni Bianconi**

C'era una narrazione buona per l'estero, quando ancora cercava di evitare il rimpatrio e il carcere, e ce n'è una per l'Italia, dove certi racconti non hanno mai avuto senso. Tantomeno adesso.

continua a pagina 2

I MANIFESTI DEGLI INTELLETTUALI

Gli innocentisti smentiti

di **Pierluigi Battista**

E ora? E adesso che Cesare Battisti ha ammesso la sua colpevolezza, che ne è degli artefici della campagna innocentista, degli intellettuali firmatari di tonitruanti appelli per denunciare, attraverso la difesa dello stesso Battisti, la deriva liberticida e autoritaria dello Stato italiano?

continua a pagina 5

Nello spazio Christina Hammock Koch e Anne McClain fuori per 7 ore



Anne McClain, 39 anni, e Christina Hammock Koch, 40, astron aute americane in missione sulla Iss, la Stazione spaziale internazionale

La prima passeggiata delle due astron aute

di **Giovanni Caprara**

Donne a passeggio nello spazio. Venerdì prossimo la prima uscita cosmica di sole astron aute. Christina Hammock Koch e Anne McClain, 40 e 39 anni, della Nasa, staranno fuori dalla Iss (la Stazione spaziale internazionale) per circa sette ore. A coordinare le operazioni dalla Terra la canadese Facciol.

a pagina 23

Daniilo Taino
SCACCO ALL'EUROPA

La guerra fredda tra CINA e USA per il nuovo ordine mondiale

in libreria SOLFERINO

IL CAFFÈ di Massimo Gramellini

Il telecronista di una tv locale, Sergio Vessicchio, ha gridato in diretta che una donna guardalinee è uno schifo, una barzelletta, una cosa inguardabile e impresentabile. Non gli si può neanche riconoscere l'attenuante assai in voga della «tempesta emotiva», perché quelle parole non gli sono uscite sull'onda di una decisione arbitraria contestata, ma prima che la partita avesse inizio, mentre l'assistente Annalisa Moccia stava ancora controllando che nelle reti delle porte non ci fossero buchi. I suoi erano insulti a prescindere. Insulti sulla fiducia.

Sarebbe facile prendere le distanze da Vessicchio. Facile e autoassolutorio. Lui è il simbolo spudorato di qualcosa che riguarda anche me. Quel diavoleto reazionario sempre pronto a spuntare, appena una donna pretende di spiegare il fuorigioco, o un maschio si illumina parlando di pannolini. Ogni novità va a sbattere contro uno stereotipo che a torto viene chiamato buon senso, mentre spesso è solo senso comune. Chi lo pronuncia non pensa mai che lo stereotipo possa ferire un'anima e svalutare un sogno (chissà quanto avrà faticato la guardalinee per arrivare lì). I pregiudizi di genere sono pietre scagliate contro l'individuo e la sua libertà. Alla vigilia del congresso di Verona sulla famiglia, dove il telecronista campano sembrerebbe un cavernicolo, verrebbe da parafrasare Giorgio Gaber: non mi preoccupa Vessicchio in sé, ma Vessicchio in me.

DIEGO M



Ultimatum di Lega e M5S a Tria: deve firmare il decreto per dare 1,5 miliardi ai truffati dalle banche. Ma ormai è più facile piegare Bruxelles che il Tesoro



CAPSULE GOURMET
ristora

Martedì 26 marzo 2019 - Anno 11 - n° 84
Redazione: via di Sant'Erasmo n° 2 - 00184 Roma
tel. +39 06 32818.1 - fax +39 06 32818.230

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

GRANDI OPERE Impregilo vuole risarcimenti per il mega-bluff

Ponte Messina, chiesti allo Stato 700 milioni

■ Certi progetti faraonici continuano a fare danni anche senza essersi mai tradotti in realtà: nuovo ricorso del consorzio Euro-link contro lo stop di Monti al progetto. Deve pronunciarsi ancora la Corte costituzionale



Il progetto Arso

PROIETTI A PAG. 8

BARCA, CARITAS & C.
Diseguglianze: 15 proposte di sinistra al Pd

CANNAVÒ A PAG. 9

LA RESA L'ergastolano delude i suoi fan e accetta le condanne

Battisti confessa i suoi 4 delitti: "Sentenze ok"

■ 34 anni dopo la prima sentenza e a poco più di 2 mesi dall'estradizione dal Brasile, l'ex Pac ammette i crimini e chiede scusa alle famiglie delle vittime. Che però accusano: "Vuole solo uno sconto di pena"



Battisti Arso

LO SCRITTORE
Dazieri: "Giusto firmare appelli a suo sostegno"

A PAG. 11

Amaro lucano

di MARCO TRAVIGLIO

Immaginate che accadrebbe se i 5Stelle, anziché espellere Marcello De Vito dopo l'arresto per corruzione, si allessero alle prossime elezioni comunali con lui, promotore di una lista denominata "Avanti Roma" e per giunta nascondessero il proprio simbolo miniaturizzandolo sotto uno strano logo "Comunità Pentastellate". Arriverebbe l'ambulanza e se li porterebbe via tutti, fra le risate generali e la preoccupazione dei sanitari. Invece è esattamente quel che ha fatto il Pd in Basilicata, nell'indifferenza generale (soprattutto degli elettori). In quella regione, governata per oltre 40 anni dalla Dc di Emilio Colombo e per 25 dal centrosinistra dei Pittella, si è votato ora perché il 6 luglio scorso il governatore Pd Marcello Pittella era stato arrestato in un mega-scandalo di raccomandazioni e concorsi truccati nella sanità. Più o meno la stessa scena si era verificata nel 2013, quando il governatore Pd Vito De Filippo si era dimesso anzitempo per lo scandalo Rimborsopoli, trascinando anche allora la Regione alle elezioni anticipate. De Filippo fu subito premiato con un posto di sottosegretario da Renzi e Gentiloni.

Insomma, erano almeno 10 anni che il Pd lucano tentava di convincere gli elettori a votargli contro. Ma quelli niente, continuavano imperterriti a premiarlo, incuranti degli scandali. Stavolta, all'ennesimo tentativo, l'impresa di consegnare al centrodestra anche la riottosa Basilicata è finalmente riuscita. E così domenica, mentre a Roma tuonava contro i 5Stelle che avevano espulso De Vito un paio di minuti dopo l'arresto, il Pd si presentava in Lucania alleato con "Avanti Basilicata", la lista di Pittella che, in caso di condanna in primo grado, perderebbe il posto in base alla legge Severino. Candidava a nuovo governatore un fedelissimo pittelliano, tal Carlo Terrotola, noto per i trascorsi giovanili nel Msi e per le serenate senili alla buonanima di Almirante, dunque molto di sinistra, col contorno di due candidati imputati. E nascondevano il simbolo del Pd miniaturizzandolo sotto uno strano logo "Comunità Democratiche", che riusciva in un'altra triplice impresa: scendere dal 24,8 al 7,7%; prendere meno voti della lista dell'ex governatore arrestato (all'8,6%); e gridare alla quasi-vittoria (Repubblica, sempre spiritosa, parla di "tenuta del centrosinistra" e di "botta al governo"), al ritorno del bipolarismo destra-sinistra e all'immane disfatte dei 5Stelle (che hanno raddoppiato i voti delle regionali e dimezzato quelli delle politiche, mantenendo comunque l'inutile primato di partito numero uno in Regione).

SEGUE A PAGINA 24

LUCANIA, ITALIA Dai dati niente ritorno al bipolarismo. Salvini vuole il Piemonte

Sud a destra, ma resta tripolare 5Stelle: Di Maio richiama Dibba



MONNEZZA/1

Roma, in fiamme l'altro impianto per i rifiuti: era senza telecamere

OSSINO A PAG. 15

■ Presidente è l'ex generale della Gdf Vito Bardi. Il Pd si ferma sotto l'8%. Meglio dei Dem anche la lista dell'ex governatore indagato Pittella, che torna in Consiglio (ed è a rischio Severino)

D'ESPOSITO, DE CAROLIS, MARRA E PALOMBI DA PAG. 2 A PAG. 5

L'EX GOVERNATORE
Pittella, arrestato e rieletto: "I voti al Pd sono i miei"

CAPORALE A PAG. 3

MONNEZZA/2

Anche Parigi invasa dal pattume: da Ville Lumière a Ville Poubelle

A PAG. 20

IMPUNITÀ/1

Sangue infetto, tutti assolti. Morti a migliaia senza colpevoli



BARBACETTO E JURILLO A PAG. 17

IMPUNITÀ/2

Lo stupratore di Torino era stato arrestato, ma mai espulso



GIAMBARTOLOMEI A PAG. 19

ARISA IN TOUR



"Non so suonare, però mi sento la numero uno"

FERRUCCI A PAG. 23

LO SCRITTORE Parla la vedova che ha donato i manoscritti alla Francia

L'Italia e Tabucchi, amore e molto odio

di LUANA DE MICCO

Antonio era un cittadino del mondo, ma si sentiva a suo agio soprattutto a Parigi. Era il luogo fatto per lui: una fucina di idee. La Francia è un paese che protegge gli artisti, un ruolo ancora più importante oggi che l'arte sembra perdere peso". Maria José de Lancaster ci risponde al telefono da Lisbona mentre

si prepara a partire per Parigi. La compagna di vita e lavoro di Antonio Tabucchi parteciperà domani a una giornata di letture e interventi su "Tabucchi e il Portogallo" alla Fondazione Gulbenkian. È lei ad aver curato la mostra aperta sino al 28 aprile, a 7 anni dalla scomparsa dello scrittore. Se Ta-



bucchi si divideva tra Portogallo e Italia, ha avuto un legame forte anche con Parigi. "Prima dell'università, Antonio, un ragazzo di provincia all'epoca, ebbe l'opportunità di trascorrervi un anno. Gli si aprì un mondo. Vi trovò tutto ciò che amava".

A PAGINA 22

La cattiveria

Sorprende vedere Salvini bullizzare un ragazzino inerme. Voglio dire, non gli bastava Di Maio?

WWW.SPINOZA.IT

FELTRI NON RIESCE A CAPIRE ORSETTI: IO AVREI LOTTATO ACCANTO AI CURDI

MASSIMO FINI A PAG. 13



il Giornale



MARTEDÌ 26 MARZO 2019

Quotidiano diretto da ALESSANDRO SALLUSTI

Anno XLVI - Numero 71 - 1.50 euro*

www.ilgiornale.it

VERGOGNOSE SCUSE DOPO QUARANT'ANNI BATTISTI, LA RESA DEL FURBO «Ho ucciso e fregato la sinistra»

Il terrorista confessa i 4 omicidi e smaschera l'ipocrisia di chi lo ha difeso

■ E improvvisamente Cesare Battisti si pentì. Dopo 40 anni di latitanza, l'ex terrorista rosso del Pac ha chiesto scusa per i quattro omicidi, commessi a suo dire «durante una guerra». Un pentimento tardivo e interessato, ma che demolisce decenni di ipocrisia solidaria degli intellettuali della sinistra mondiale.

Bassi e Manzo alle pagine 2-3

ALTRO CHE «ERAVAMO IN GUERRA»
NON È UN SOLDATO
È UN DELINQUENTE

di Alessandro Gnocchi

Cesare Battisti si è riconosciuto colpevole di quattro omicidi e tre ferimenti nel corso di rapine fatte, a suo dire, per finanziare i Proletari armati per il comunismo, noti come Pac, un gruppo al confine tra terrorismo e criminalità comune. Avevano dunque ragione i magistrati (e i parenti delle vittime) e torto gli intellettuali che hanno difeso Battisti quale eroica primula rossa e «grande scrittore» perseguitato. Una figuraccia da andarsi a nascondere, possibilmente per sempre. Dopo avere chiesto scusa, Battisti ha detto di avere sparato e ucciso per «una guerra giusta». Sulle reali motivazioni dell'assassino reo confessato è lecito avere qualche dubbio. Nel suo caso, i furti in nome del popolo assomigliavano troppo a furti in nome del portafoglio. In Italia c'è stata una guerra? Nel caso, è stata dichiarata unilateralmente dai terroristi rossi e in seconda battuta neri. Lo Stato si è difeso come poteva e infine ha vinto. Secondo i militanti comunisti, la Resistenza era stata tradita. I partigiani avrebbero dovuto condurla fino in fondo e trasformarla (...)

segue a pagina 2



Vauro Senesi



Bernard-Henri Lévy



Carla Bruni



Paolo Cento



Cesare Battisti, ex terrorista del Pac



Roberto Saviano



Christian Raimo



Erri De Luca



Daniel Pennac

SOCCORSO ROSSO

E questi quando si scusano?

di Luca Fazzo

«Eh sì, dottore, io li ho praticamente presi in giro per trent'anni». L'ultimo sberleffo, nell'interrogatorio davanti al pm milanese Alberto Nobili, Cesare Battisti l'ha riservato a loro: agli intellettuali, gli scrittori di fama, i filosofi raffinati, i politici progressisti e le dame della buona società che per anni

ne hanno fatto un'icona delle ingiustizie borghesi.

Gente che non aveva letto una riga degli atti processuali a suo carico - quegli atti che però firmava appelli e manifesti, grondanti indignazione per il raffinato intellettuale perseguitato dall'Italia.

a pagina 3

VITTORIA IN BASILICATA

Centrodestra boom Ma Salvini gioca col governo gialloverde

■ Neanche il 7-0 fa vacillare la maggioranza. La vittoria del centrodestra in Basilicata aveva spinto Antonio Tajani a chiedere di nuovo a Salvini di porre fine all'alleanza gialloverde. Ma il leader della Lega tira dritto: «Al governo è meglio in due». Forse perché non ha i numeri per governare da solo?

servizi da pagina 4 a pagina 8

IL DILEMMA MODERATO

LA VIA STRETTA PER UNA DESTRA NON SOVRANISTA

di Vittorio Macioce

Il dubbio: c'è spazio in Italia per una destra non «sovranista»? La risposta non è così scontata. Se ti fermi solo al rumore di fondo dici no. Salvini in questo momento è troppo forte. Salvini comanda, piace, ruba consensi, strappa applausi in tv, brilla sui social, detta i tempi e i temi della politica. Non solo. Si è inventato uno schema di alleanze inedito dove ha tutto da guadagnare: le doppie maggioranze. Sta al governo con Di Maio e ne rivendica la tenuta anche dopo il voto in Basilicata: «Noi e i Cinque Stelle siamo ancora la maggioranza di questo paese». Poi sul territorio, nelle regioni, risponderà (...)

segue a pagina 5

RISIKO LEGA-FORZA ITALIA

SE IL PIEMONTE PESA PIÙ DI BRUXELLES

di Adalberto Signore

Tre tomate amministrative che in soli 45 giorni coinvolgono oltre tre milioni e mezzo di italiani iniziano a essere un punto d'osservazione statisticamente rilevante. Abruzzo, Sardegna e Basilicata, infatti, rappresentano un campione del 5% su scala nazionale. E dicono che le elezioni europee del 26 maggio sono destinate a essere - in un modo o nell'altro - un passaggio chiave per i destini della maggioranza che sostiene il governo guidato da Giuseppe Conte. E forse anche per il futuro del centrodestra.

Il voto in Basilicata, infatti, ha confermato che la forbice tra M5s e Lega (...)

segue a pagina 5

PONZI SpA
INFOPROVIDING
NPL e UTP

Indagini patrimoniali
per la valorizzazione di asset bancari finanziari e assicurativi

ponzi group

ponzi.com
ponzionline.info
ponziinvestigazioni.com

800-013458

*IN ITALIA, FATTE SALVE ECCEZIONI TERRITORIALI (VEDI GERENZA) SPETTANO IN TUTTI I CASI, 30.000 EURO (N. 295/2008) art. 11, c. 1, 1° comma

IL SECONDOGENITO DEL CAMPIONE DEL MONDO

Schumi jr è già velocissimo Pronto l'esordio sulla Rossa

di Benny Casadei-Lucchi

Quattromila e 545 giorni dopo, Schumacher torna sulla Ferrari. Il 2 aprile in Bahrein sarà Mick, il secondogenito, a calarsi nell'abitacolo della Rossa SF90 di Vettel e Leclerc. E per un attimo il mondo rossovestito si fermerà. Perché è un sogno rividuto e corretto e modificato dalla sorte che si avvera comunque.

a pagina 37

COME CAMBIANO I NOSTRI MESSAGGI

Publicità e rete con i social Ora WhatsApp fa la rivoluzione

di Angelo Allegri

Altro che Facebook. La creatura di Mark Zuckerberg è il social per eccellenza ma il numero uno nel settore è WhatsApp, che adesso annuncia l'ennesima rivoluzione: sarà interconnessa con Instagram e Telegram (mandando il messaggio su una rete e ricevendolo su un'altra) e arriva la pubblicità.

alle pagine 26-27

Anche il tuo sogno saprà trasformare in realtà.

Parolo di Roberto Carino

Tel. 06.684028 r.a.
immobildream.com

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 26 marzo 2019 | € 1,40 | Anno 64 - Numero 72 | **QN** Anno 20 - Numero 84 | www.ilgiorno.it

NAZIONALE



NEL COMASCO L'ENNESIMO ROGO

A fuoco la discarica

E la nube fa paura

PIOPIPI ■ A pagina 19



RAFFICHE A 120 ALL'ORA

Il vento sferza

la Lombardia

Feriti in strada

e treni bloccati

BANDERA ■ A pagina 18

CAPSULE GOURMET

ristora

IL 'PENTIMENTO'

MA SCONTI

L'ERGASTOLO

di BEPPE BONI

UN GUERRIERO galantuomo, Cesare Battisti. Ma con contratto a tempo determinato. Solo nelle ultime 48 ore, infatti, ha ammesso, con corredo di sentite scuse, di aver preso parte a quattro delitti con i Pac, formazione terroristica in cui militava da leader negli anni Settanta. Non lo dichiara ma spera in uno sconto. Che l'Italia non gli deve concedere: l'ergastolo è l'abito giusto.

■ A pagina 2

NUOVE IDEE PER IL PD

LA VERA SFIDA

DI ZINGARETTI

di CLAUDIO MARTELLI

IN POLITICA esultanza e aritmetica spesso non vanno d'accordo. È il caso dei commenti di Matteo Salvini ai risultati della Basilicata. «In un anno la Lega ha più che triplicato i voti», ha twittato il ministro degli Interni confrontando il dato delle regionali di ieri con quello delle politiche di un anno fa. E, fin qui, giusti i conti giustificati l'esultanza. Poi però lo stesso Salvini ha detto che «quello dei 5 Stelle è un buon risultato».

■ A pagina 4

Cittadinanza negata al piccolo eroe

Salvini gela Ramy: precedenti penali in famiglia, valuterò. Duello con Di Maio | BALLATORE e MINGOIA ■ A p. 5



DOPO ESSERSI DETTO INNOCENTE PER 40 ANNI, CESARE BATTISTI AMMETTE QUATTRO OMICIDI TROPPO TARDI?

GIORGI, CONSANI e G. ROSSI ■ Alle pagine 2 e 3

Ha offeso Fogli, Corona torna in cella

Divieti ignorati e troppe videopresenze tra l'Arena e l'Isola: il giudice lo punisce | Servizio ■ A pagina 10

DOPO LA BATOSTA

Il leader M5S

a Di Battista:

ora basta viaggi

Servizi ■ Alle pagine 4 e 7

COPYRIGHT: OGGI VOTO UE

Il tavolo editoria

Conte annuncia:

insieme la riforma

DE ROBERTIS ■ A pagina 8

NEONATO MORTO



«Dio mi ha detto: devi circoncidere il tuo bambino»

CHIOSSI ■ A pagina 17

menghi
Loreto (AN)
www.menghishoes.com

9 771124 211405

SPEAKER SESSISTA

Insulti in tv

alla donna

arbitro

Servizio ■ Nel QS

LA NOSTALGIA

Il ritorno

dei giochi

di società

BONZI ■ Alle p. 12 e 13

ENERGIE E RITMO QUOTIDIANO UN PO' GIÙ?

MULTIVITAMINICO

3 FASI

TECNOLOGIA

3 FASI

1° RILASCIO
VITAMINE B1, B2, B6, B9, B12, MAGNESIO
Contribuiscono al tuo normale METABOLISMO ENERGETICO

2° RILASCIO
LISINAZOLO, COLECALCIFEROLE, SODIO, FERRO, ZINCO, CALCIO
Il Calcio contribuisce al tuo buon FUNZIONAMENTO MUSCOLARE

3° RILASCIO
VITAMINE A, C, D
Contribuiscono al tuo buon funzionamento del tuo SISTEMA IMMUNITARIO

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





Domani In Asia

Xi Jinping «Il principino rosso», uomo del popolo, grande statista, «il nuovo Mao», ecco come ha cambiato per sempre la Cina



Culture

BIG DATA L'egemonia del digitale, dalla conquista delle metropoli agli «archivi». Un percorso di letture Vecchi, Numerico pagine 14 e 15



Visioni

SCOTT WALKER Morto a 76 anni il geniale artista americano, dal beat psichedelico alle opere sperimentali Guido Festinese pagina 17

CON LE MONDE DIPLOMATIQUE • EURO 2,00

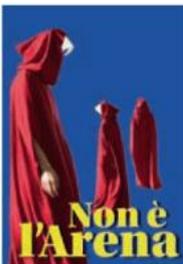
MARTEDÌ 26 MARZO 2019 - ANNO XLVIII - N° 72

www.ilmanifesto.it

euro 1,50

il manifesto

quotidiano comunista



«NON UNA DI MENO» IN PIAZZA CONTRO IL CONGRESSO DELLE FAMIGLIE

La «tre giorni» dell'altra Verona

Da venerdì a domenica a Verona si radunano a congresso associazioni e esponenti politici della destra radicale, cristiana e integralista chiamati dalla Lega: per difendere la «famiglia tradizionale», l'unica che riconoscono. Nel mirino dell'incontro tra oltranzisti cattolici che arriveranno da

tutto il mondo, divorzio e aborto, diritti Lgbtqi e matrimoni omosessuali, studi di genere e immigrazione.

Al World congress of families risponde la «Verona Città transfemminista», tre giorni di mobilitazioni promossi da Non una di meno: sabato si terrà un corteo e domenica un'as-

semblea internazionale dei movimenti femministi. Si terranno inoltre convegni con ricercatrici europee, laboratoristi di piazza sull'educazione contro sessismo e razzismo e proiezioni. «Il Congresso delle famiglie? E' una vergogna», dice anche don Luigi Ciotti. Mentre il vescovo di Verona partecipe-

rà all'evento che lacera le comunità religiose. Kristina Stoeckl, docente di sociologia all'Università di Innsbruck, spiega che dietro il Wcf c'è una rete nata per screditare l'Unione europea. La sociologa Chiara Saraceno: «Non difendono le donne, vogliono solo chiuderle in casa». NELL'INSERTO

foto di Roberto Ronaldo / LaPresse

all'interno

Basilicata

La benzina leghista trascina il «generale berlusconiano»

Il centrodestra a trazione leghista vince a mani basse le regionali in Basilicata. Dopo 24 anni di dominio incontrastato, il centrosinistra ha ceduto il posto di governatore all'ex generale berlusconiano Vito Bardi

DITARANTO, PREZIOSI PAGINE 2,3

Attacco aereo

Missile su Tel Aviv, Israele bombarda la Striscia di Gaza

Un razzo distrugge una casa e ferisce sette persone. Dodici ore dopo parte il più vasto attacco aereo contro la Striscia dal 2014. Hamas annuncia il cessate il fuoco, ma Israele non conferma

MICHELE GIORGIO PAGINA 9

Autonomie

Il Pd ha perduto i riferimenti sociali

Piero Bevilacqua PAGINA 19

Russiagate

Trump è dentro il sistema Usa

Guido Moltedo PAGINA 10

Sulla via della seta

I treni già persi dall'Italia gregaria

Alberto Bradanini PAGINA 12



Vietato ai minori

«Ad ora non ci sono gli elementi per dare la cittadinanza a Rami». Dopo un duro botta e risposta con il ragazzino-eroe del bus di Crema, Salvini stizzito prima si rimangia l'annunciato incontro con il tredicenne e poi gli chiude la porta in faccia. «Stiamo facendo verifiche su un parente» pagina 4

EDITORIA A 5 STELLE Parte la piattaforma per il «nuovo» pluralismo



Decollano a Roma gli stati generali dell'editoria. Crimi apre il sito del governo alle proposte di tutti i cittadini: «Sarà un percorso lungo e partecipato». Poi attacca il manifesto: «Deve imparare a stare sul mercato, basta contributi». Fnsi e (quasi) tutte le associazioni del settore lanciano la mobilitazione. BARTOCCI E VITA A PAGINA 5

Il bavaglio del governo giallo-verde Caro sottosegretario, venga a prendere il caffè

NORMA RANGERI

Caro Sottosegretario Crimi, il manifesto la ringrazia per l'impegno che mette nella salvaguardia del pluralismo dell'informazione attaccando, ogni volta che può, questo giornale. Come ha fatto anche ieri agli Stati generali dell'editoria. La invito a venire un giorno nella redazione di questa cooperativa editoriale che ormai da 50anni, porta il giornale in edicola, ogni giorno, in tutto il paese. Una storica testata che lei mostra di conoscere poco e male.

Il manifesto nella sua lunga vita è riuscito a farcela anche senza il sostegno pubblico. Ma di questi tempi l'impresa di sopravvivere al taglio draconiano sarebbe molto più difficile. Le ragioni del «mercato», i fondi pubblici da dirottare verso i «cittadini» e altre sue idee sulla grande riforma del settore, compresa naturalmente la spartizione della torta pubblicitaria, se volesse spiegarcele meglio la ascolteremo volentieri. L'impresa-manifesto è forse l'unica cooperativa che ha sempre rispet-

tato ogni obbligo e condizione per poter accedere ai, residui, fondi per l'editoria. Se prima di appuntarsi sul petto la chiusura del manifesto (ammesso e non concesso), volesse salutarci di persona, eviterebbe la sgradevole impressione di comportarsi come quelli che buttano il bambino con l'acqua sporca. O come quelli che sparano col cannone sul nostro amato calabrone (l'animale che non potrebbe volare ma vola), solo perché non abbiamo partiti o padrini in paradiso.

biani



9 770025 213000 06326 Poste Italiane SpA. In a.p. - D.L. 353/2003 (conv. L. 46/2004) art. 1, c. 1, 01pa/CRIM/23/2103



IL MATTINO



€ 1,20 ANNO CORRIERE N° 84 ITALIA
SPECIEM IN ABBONAMENTO POSTALE 45% - ART. 1 COM. 2001 L. 662/98

Fondato nel 1892



Martedì 26 Marzo 2019 •

Commenta le notizie su ilmattino.it

A EDICIA I PROSSIMA, "IL MATTINO" - "IL QUOTIDIANO" - EURO 100

La quarta stagione
Torna Gomorra tra rifiuti e finanza e arriva un film su **Ciro l'immortale**
Fiore a pag. 14



Intervista al Commissario
«Universiadi, lo show allo stadio San Paolo sullo stile Olimpiadi»
Taormina in Cronaca



Nuova Champions
De Laurentiis: anche il Napoli deve stare nella SuperLiga
Taormina a pag. 17



M5S-Lega alta tensione Dopo il voto il caso Rami

Di Maio e il nuovo flop alle regionali «Serve un chiarimento con l'alleato»
Salvini: no alla cittadinanza al 13enne

Conti, Di Fiore, Lo Dico, Pirone da pag. 4 a 7 e servizio a pag. 10

L'analisi
Il doppio fronte del Carroccio senza veri rivali

Mauro Calise

Esistono sei. Sei a zero. La lista delle regioni vinte dal centrodestra si allunga, e verrebbe voglia di dire game over. Ma si tratta solo dell'antipasto. Con tutto il rispetto per Molise, Friuli, Trentino, Abruzzo, Sardegna e Basilicata, tutte insieme fanno una volta e mezzo gli abitanti del Piemonte, dove si corre in contemporanea alle Europee, a fine maggio. Poi - appena il tempo di tirare il fiato - arriverà tra novembre e dicembre, insieme alla Calabria, l'Emilia Romagna, la Stalingrado del centro-sinistra. Se cade anche questa ultima roccaforte, l'impatto - anche simbolico - per il Pd sarà travolgente.

Continua a pag. 39

I focus del Mattino
Reddito al Sud le domande sotto le attese

Francesco Pacifico

Almeno di venti giorni dall'avvio della presentazione delle domande, sono circa 730mila le famiglie italiane che hanno chiesto di accedere al nuovo sussidio contro la povertà e la disoccupazione. Negli uffici dell'Inps stimano che a fine anno gli assegni erogati non supereranno il milione e centomila unità. In ogni caso sono circa 200mila in meno rispetto agli 1,3 milioni di nuclei familiari preventivati. E pensare che fino a qualche mese i grillini promettevano di aiutare non meno di sei milioni di persone in stato di indigenza.

A pag. 9

Sangue infetto senza colpevoli Poggiolini assolto 20 anni dopo

► Migliaia di vittime ma per il Tribunale di Napoli «il fatto non sussiste»
L'ira dei familiari: «Abbandonati dallo Stato che non ci ha mai protetto»

Il terrorista «Era una guerra, chiedo scusa»



Cesare Battisti all'arrivo in Italia il 14 gennaio scorso

Battisti e la finta confessione
senza fare i nomi dei complici

Cesare Battisti, l'ex terrorista del Pac arrestato a gennaio dopo quasi 40 anni di latitanza, ha ammesso per la prima volta, davanti al pm di Milano, di essere responsabile dei 4 omicidi per cui è stato condannato: «Era una guerra, chiedo scusa ai familiari delle vittime», dice ma non fa i nomi dei complici.
Guauso a pag. 11

Il vero schiaffo
a chi lo ha difeso

Carlo Nordio

La confessione, inattesa e tardiva, di Cesare Battisti, non cambia assolutamente nulla dal punto di vista giuridico. A pag. 39

Viviana Lanza

I giudici di Napoli hanno assolto, «perché il fatto non sussiste», i nove imputati del processo sulle morti di otto emofilaci; tra di loro anche l'ex direttore generale del servizio farmaceutico del ministero della Sanità Poggiolini. L'inchiesta risale a 23 anni fa, migliaia i contagiati dal sangue infetto. La rabbia dei familiari delle vittime: «Abbandonati, lo Stato non ci ha protetti».
Alle pagg. 2 e 3

Il personaggio

Duilio, l'ex re Mida della sanità italiana con i soldi nei puff

Quasi un quarto di secolo. A 90 anni, il potentissimo Re Mida della Sanità chiude definitivamente i conti con la giustizia. Fece scalpare il ritrovamento di un tesoro nei puff della sua casa.
Crimaldi a pag. 2

Legata e bendata la cugina del pm uccisa dai banditi

Napoli, parente di Fragliasso massacrata in casa Sparita la cassetta dei gioielli. Lo choc del marito

Maria Pirro

Hanno picchiato l'anziana, legata, bendata e imbavagliata con fascette e scotch; poi hanno messo a soqquadro la casa e portato via gioielli dalla cassetta di sicurezza. Stefania Fragliasso, 76 anni, cugina del pm Nunzio Fragliasso, è stata trovata morta nella sua casa di Giannurco, periferia industriale di Napoli.
In Cronaca

Il ritorno in cella

Il diavolo di Corona che non dorme mai Mariagiòanna Capone

Fabrizio Corona è tornato in carcere, il magistrato di sorveglianza ha deciso di sospendere l'affidamento terapeutico per una serie di violazioni delle prescrizioni commesse dall'ex agente fotografico.
A pag. 38

Il caso
Torre del Greco ridotta a discarica si muova il prefetto

Paolo Mainiero

Da dieci giorni gli alunni di Torre del Greco per entrare a scuola sono costretti a scavalcare cumuli di rifiuti e devono seguire le lezioni in aule che affacciano su discariche a cielo aperto. Una condizione inaccettabile, che si trascina da quasi dodici mesi, dovuta alla incapacità di decidere e di assumersi le proprie responsabilità. Al contrario, si assiste a un gioco allo scaricabarile fatto di veti, mezzeparole e imbarazzanti silenzi.
Continua a pag. 38

ENERGIE E RITMO QUOTIDIANO UN PO' GIÙ?

MULTIVITAMINICO

3 TECNOLOGIA FASI

1° RILASCIO
VITAMINE B1, B2, B6, B12, MAGNESIO
Contribuiscono al tuo normale METABOLISMO ENERGETICO

2° RILASCIO
LUTINA, BAKA, SELENO, CROMO, IODIO, FERRO, ZINCO, CALCIO
Il Calcio contribuisce al tuo buon FUNZIONAMENTO MUSCOLARE

3° RILASCIO
VITAMINE A, C, D
Contribuiscono al buon funzionamento del tuo SISTEMA IMMUNITARIO

SUSTENIUM
Bioritmo3
UOMO 60+

GLI INTEGRATORI ALIMENTARI NON VANNO TRATTI COME SOSTITUTI DI UNA DIETA VARIATA, EQUILIBRATA E DI UNO STILE DI VITA SAURO.

L'Europa divisa
Legge sul copyright e colossi del web oggi si decide il futuro

Antonio Pollio Salimbeni

Questa mattina a Strasburgo gli eurodeputati voteranno per la nuova direttiva che mira a garantire l'applicazione di diritti e obblighi del copyright anche alla Rete. Una bandiera per chi produce notizie, dagli editori ai giornalisti, o per gli artisti che non riescono a ottenere una giusta remunerazione mentre i colossi del Web generano enormi guadagni limitandosi a garantire agli autori dei contenuti ritorni risibili.
A pag. 8



Il Messaggero



€ 1,40 ANNO 141 - N° 84 ITALIA

NAZIONALE



Martedì 26 Marzo 2019 • S. Emanuele

IL GIORNALE DEL MATTINO

commenta le notizie su ILMESSAGGERO.IT

L'intervista Christian De Sica il nuovo show «Torno a cantare e aspetto Sanremo»



La serie tv cult "Gomorra" cambia rotta: affari, finanza e donne di potere



Formula Uno Ferrari, sarà Schumi Jr. a provare la rossa in Bahrain



DOMANI in OMAGGIO Casa... ilmessaggerocasa.it

Paradossi giallo-verdi L'alleanza innaturale e il Reddito che non paga

Sebastiano Maffettone

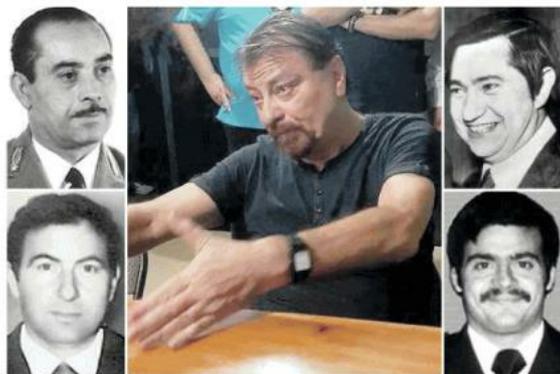
Contare i voti è assai più facile di quanto non sia prevedere il futuro dalle viscere degli animali...

Di Maio in crisi accusa Salvini

In Basilicata vince il centrodestra e il leader leghista rassicura l'alleato: avanti altri 4 anni Ma il vicepremier M5S: basta graffi, ora un chiarimento. I flussi: la Lega ruba voti ai grillini

Ajello, Bassi, Conti, Canettieri, Pirone, Pucci e Ventura da pag. 4 a pag. 7

L'ex terrorista ammette quattro delitti ma non rivela i complici



Cesare Battisti (al centro) dopo l'arresto. Dall'alto, in senso orario, le vittime dei quattro omicidi: Antonio Santoro, Pierluigi Torregiani, Andrea Campagna e Lino Sabbadin

Battisti, mossa per evitare l'ergastolo La confessione "interessata": potrebbe uscire tra 12 anni

Claudia Guasco

La confessione di Cesare Battisti: «Tutto ciò che c'è scritto nelle sentenze definitive sul Pac corrisponde al vero»

Cattivi maestri spiazzati dal killer

Carlo Nordio

La confessione, inattesa e tardiva, di Cesare Battisti, non cambia assolutamente nulla dal punto di vista giuridico né da quello etico.

Polemica su Rami Il viminale frena: niente cittadinanza al ragazzo del bus

Salvini non vedrà Rami, il ragazzo eroe di Crema. E frena sulla cittadinanza. Il ragazzo: cosa sarebbe successo al ministro se sull'autobus fossero tutti morti?

Il caso banche Il pressing su Tria «Subito il decreto che salva i truffati»

Matteo Salvini e Luigi Di Maio uniti contro il ministro dell'Economia, Giovanni Tria: «Deve firmare subito il decreto salva-truffati, altrimenti lo faremo noi»

Roma nel caos rifiuti l'accusa dei pm: roghi, regia dietro i sabotaggi

L'ipotesi del dolo per Salario e Rocca Cencia Lega e Pd riaprono il fronte contro la Raggi

Michela Allegri

Dopo il deposito delle ultime consulenze i pm di Roma non hanno più dubbi: l'incendio che lo scorso 11 dicembre ha devastato l'impianto di Tmb di via Salaria è stato appiccato di proposito. Ora il timore è che la stessa cosa sia avvenuta a Rocca Cencia.

Oggi in Campidoglio Nella città che soffre il richiamo del Papa

Franca Giansoldati

I Papa oggi in Campidoglio: messaggio su Roma e sulla piaga corruzione.

Dopo oltre ventitre anni scagionato l'ex manager della Sanità Sangue infetto, assoluzione per Poggiolini

Giovanni Del Giaccio

Sangue infetto: dopo oltre ventitre anni, due processi archiviati, e uno svolto con decine di udienze, la sentenza: «Il fatto non sussiste».

L'ex fotografo era in libertà vigilata

Corona torna in carcere: «Rivelare adulteri non è una buona condotta»

MILANO La libertà di Fabrizio Corona è durata esattamente 397 giorni. Dal carcere, all'affidamento terapeutico in una struttura di Limbiate per curarsi dalla dipendenza dalla cocaina, e adesso di nuovo a San Vittore. Ieri gli agenti



della questura lo hanno riportato in cella su decisione del magistrato di sorveglianza Simone Luerti, per il quale i gossip diffusi ai danni di Riccardo Fogli (nella foto) costituiscono una violazione delle regole.

LEONE, INIZIA LA PRIMAVERA

Buogiorno, Leone! Thomas Edison, che di luci se ne intendeva, diceva che "la vita è come la fotografia, sono necessari i negativi per lo sviluppo".

HAI SCRITTO UN LIBRO? INVIACELO ENTRO IL 5/04/2019. Invia i tuoi testi inediti di poesia, narrativa e saggistica... L'AGO E LE PIUME

* € 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 26 marzo 2019 | € 1,50 | Anno 134 - Numero 72 | Anno 20 - Numero 84 | www.ilrestodelcarlino.it

IMOLA-BOLOGNA



PER I DELITTI DI BOLOGNA E FERRARA

Ergastolo per Igor «Giustizia è fatta»

BIANCHI ■ A pagina 11



DOMANI SPECIALE

UN CALCIO AL RAZZISMO

24 pagine in più

UN CALCIO AL RAZZISMO

CAPSULE GOURMET

ristora

IL 'PENTIMENTO' MA SCONTI L'ERGASTOLO

di BEPPE BONI

UN GUERRIERO galantuomo, Cesare Battisti. Ma con contratto a tempo determinato. Solo nelle ultime 48 ore, infatti, ha ammesso, con corredo di sentite scuse, di aver preso parte a quattro delitti con i Pac, formazione terroristica in cui militava da leader negli anni Settanta. Non lo dichiara ma spera in uno sconto. Che l'Italia non gli deve concedere: l'ergastolo è l'abito giusto.

■ A pagina 2

NUOVE IDEE PER IL PD

LA VERA SFIDA DI ZINGARETTI

di CLAUDIO MARTELLI

IN POLITICA esultanza e aritmetica spesso non vanno d'accordo. E il caso dei commenti di Matteo Salvini ai risultati della Basilicata. «In un anno la Lega ha più che triplicato i voti», ha twittato il ministro degli Interni confrontando il dato delle regionali di ieri con quello delle politiche di un anno fa. E, fin qui, giusti i conti giustificati l'esultanza. Poi però lo stesso Salvini ha detto che «quello dei 5 Stelle è un buon risultato».

■ A pagina 4

Cittadinanza negata al piccolo eroe

Salvini gela Ramy: precedenti penali in famiglia, valuterò. Duello con Di Maio | BALLATORE e MINGOIA ■ A p. 5



GIORGI, CONSANI e G. ROSSI ■ Alle pagine 2 e 3

Ha offeso Fogli, Corona torna in cella

Divieti ignorati e troppe videopresenze tra l'Arena e l'Isola: il giudice lo punisce | Servizio ■ A pagina 10

DOPO LA BATOSTA Il leader M5S a Di Battista: ora basta viaggi

Servizi ■ Alle pagine 4 e 7

COPYRIGHT: OGGI VOTO UE Il tavolo editoria Conte annuncia: insieme la riforma

DE ROBERTIS ■ A pagina 8

NEONATO MORTO



«Dio mi ha detto: devi circoncidere il tuo bambino»

CHIOSSI ■ A pagina 17

menghi

Loreto (AN)
www.menghishoes.com

9 0326
9 771128 674411

SPEAKER SESSISTA

Insulti in tv alla donna arbitro

Servizio ■ Nel QS

LA NOSTALGIA

Il ritorno dei giochi di società

BONZI ■ Alle p. 12 e 13

ENERGIE E RITMO QUOTIDIANO UN PO' GIÙ?

MULTIVITAMINICO

3 FASI

TECNOLOGIA

3 FASI

1° RILASCIO
VITAMINE B1, B2, B6, B9, B12, MAGNESIO
Contribuiscono al tuo normale METABOLISMO ENERGETICO

2° RILASCIO
LISINA, FOSFORO, POTASSIO, SODIO, ZINCO, COBALTO
Il Calcio contribuisce al tuo buon FUNZIONAMENTO MUSCOLARE

3° RILASCIO
VITAMINE A, C, D
Contribuiscono al buon funzionamento del tuo SISTEMA IMMUNITARIO

SUSTENIUM

Bioritmo3

IL TUO RITORNO QUOTIDIANO

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





IL SECOLO XIX



QUOTIDIANO FONDATA NEL 1886 - EDIZIONE GENOVA

1,50€. In vendita a 12,90€ il volume "Istante arte" in Liguria - Anno DCCCXIII - NUMERO 72, 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



LA RIVOLUZIONE
Dalla televisione ai videogiochi
Apple punta all'intrattenimento

RUFFILLI / PAGINA 38



DOMANI LA FINALE CON IL BOLOGNA
Genoa Primavera tutto cuore
ora vuole rivincere il Viareggio

SCHIAPPAPIETRA / PAGINA 44



INDICE

primo piano	pagina 2
cronache	pagina 8
economia & marittimo	pagina 12
genova	pagina 15
album genova	pagina 26
xte	pagina 38
cinema/tv	pagina 35/ 41
sport	pagina 42

OGGI IL VOTO A STRASBURGO

Diritto d'autore, l'Europa decide sulla riforma Lobby in pressing

Per i diritti d'autore oggi è il giorno della verità. A Strasburgo, il Parlamento Ue deciderà se approvare o meno la riforma del copyright. Un voto definitivo che arriva al termine di un lungo e tormentato iter, tra i più significativi di questa legislatura, nel quale il Parlamento ha giocato un ruolo centrale. L'esito è ancora incerto. Sulla carta la direttiva dovrebbe avere il sostegno per il via libera finale, ma il pressing sugli eurodeputati rende tutto più complicato. Perché gli eletti - a due mesi dalle Europee - stanno ricevendo migliaia di messaggi contenenti una minaccia esplicita: «Se voterai quel testo, non avrai il mio voto».

L'INVIATO BRESOLIN BARBERA E PAVANELLO / PAGINE 2 E 3

REPORTAGE DALLA CITTÀ CON IL METEO MIGLIORE IN ITALIA



LA SFIDA DI IMPERIA: SFRUTTARE IL CLIMA PER FERMARE LA CRISI
L'INVIATO MENDUNI / PAGINA 11

IL COMMENTO

GIANNI RIOTTA
REGOLE CHIARE
CONTRO IL FAR WEST
DEL DIGITALE

La riforma del copyright, dopo mesi di battaglia al Parlamento europeo e un centinaio di milioni spesi dai lobbisti, va al voto decisivo. Il dibattito è complesso e non si può affrontare come fosse una partita di calcio.

Vero: il web ha contribuito a una diffusione di culture e saperi senza precedenti e recintare questa fantastica biblioteca sarebbe impresa impossibile. Al tempo stesso, troppi artisti e professionisti, specie quelli che militano in etichette o testate indipendenti, stentano a imporre i propri diritti alle grandi piattaforme social, penalizzati dall'assenza di norme. Questa riforma non è, va detto, perfetta, ma ha diversi meriti e si può ripetere il discorso recentemente fatto per il codice di condotta sulle fake news.

L'ARTICOLO / PAGINA 2

GLI SCENARI DOPO IL VOTO IN BASILICATA

Governo, Salvini si muove per una nuova lista a destra

Il vicepremier pensa a un fronte comune con la Meloni per le Europee Di Maio manda un messaggio all'alleato: «Ora serve un chiarimento»

A Washington il messaggio riservato della Lega è stato recapitato già da qualche giorno: il governo italiano ha esaurito la sua azione e a partire da giugno si ragionerà su altri scenari politici, diversi dall'attuale. Salvini, dopo il voto in Basilicata tiene le carte coperte. Anche se è probabile che alle prossime Europee il leader della Lega decida di presentarsi con una lista unitaria, insieme a Giorgia Meloni. Di Maio lo sospetta e fa sapere all'alleato: «Serve un chiarimento».

LESSI, MARTINI E UN COMMENTO DI FEDERICO GEREMICA / PAGINE 4-5



ROLLI

IN BASILICATA SIAMO IL PRIMO PARTITO E SON SODDISFAZIONI

IL CASO

Maria Corbi
Cittadinanza a Rami, il Viminale frena Il ragazzo: «Peccato»

«Non diamo la cittadinanza a chi non ha la fedina penale pulita», dice il vicepremier Salvini a proposito del caso Rami. Secca la replica del ragazzo: «Mio padre è pulito, ma comunque io che cosa c'entro?».

L'ARTICOLO / PAGINA 5

L'EX TERRORISTA ORA AMMETTE

Battisti confessa quattro omicidi «Era una guerra, chiedo scusa»

La confessione di Cesare Battisti non era scontata e nemmeno così semplice: «È vero, tutto ciò che c'è scritto nelle mie sentenze di condanna lo confermo: Santoro e Sabbadin li ho uccisi io, di Torreggiani e Campagna sono stato il mandante. Chiedo scusa a tutti». Una frase che, da sola, spazza via in un colpo anni di difese pelose, di appelli intellettuali poco informati, di stizzite considerazioni sulla correttezza del sistema giudiziario italiano. La confessione del sessantasettenne Battisti ha qualcosa di semplice e definitivo: restituisce alle vittime il rispetto, ristabilisce la verità storica della lotta al terrorismo e, soprattutto, zittisce per sempre chi ha paragonato la giustizia italiana a quella di una dittatura da regime sudamericano.

COLONNELLO, GRIGNETTI E UN COMMENTO DI CESARE MARTINETTI / PAGINA 7

BUONGIORNO

In un momento in cui si riaccende l'interessante disputa, diciamo così, a proposito delle dittature nere e rosse, se fossero più tollerabili queste o quelle, una volta calcolate riforme, bonifiche e infrastrutture, a qualcuno potrebbe venire abbastanza spontaneo stare con George Soros, uno che ebreo quattordicenne si ingegnò per salvare la pelle dall'occupazione nazista di Budapest, e cresciuto e arricchito con la finanza (e con speculazioni su lira e sterlina) foraggiò i movimenti di liberazione dal comunismo nell'Est europeo, a cominciare da Solidarnosc, il sindacato di Lech Walesa appoggiato da Karol Wojtyła. Già questo basterebbe per fare curriculum. Ora ha pure dato a Più Europa duecentomila euro, secondo alcuni il prezzo dell'anima di Emma Bonino poiché, ai tempi di Marco Pan-

Dalla parte del demonio **MATTIA FELTRI**

nella, i radicali con Soros non avevano nulla da spartire. In realtà Soros si iscrisse ai radicali nel 2012, per spartire un po' delle loro battaglie, ma vabbè. Nel giudizio aiuta che Giorgia Meloni e Matteo Salvini, più alcuni cinque stelle, lo considerino a capo di una massoneria votata alla sostituzione etnica in Europa, a beneficio delle tasche dei padroni. Insomma, un rettiliano, perché tale è il livello del dibattito. Tuttavia si calcola che dal '93 Soros abbia devoluto oltre 14 miliardi di dollari (dato Forbes), buona parte all'Africa per favorire istituzioni liberali e sostenere sanità e scuole, cioè per disincentivare l'emigrazione. Poi qualcuno arriva qui lo stesso, e allora il 2,5 per cento del budget annuale va all'accoglienza. Aiutarli a casa loro, aiutarli a casa nostra: capito che demonio?

Benucci
Gruppo Immobiliare
Compravendite
Locazioni Perizie
Via Franciano, 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

ANALISI CLINICHE
Laboratorio
Valle Scrivia
Qualità ed eccellenza dal 1973

ANALISI SANGUE
MEDICINA DEL LAVORO
ANALISI ACQUE, ALIMENTI
CONSULENZA HACCP

GENOVA:
Via Pisa 50r
tel. 010.38.57.99
V.le Pio VIII 65r
tel. 010.37.41.480
Via Sapeto 5a-7r
tel. 010.08.57.070

BUSALLA:
Via Malerba 28r
tel. 010.96.45.182

RAPALLO:
Via Pellerano
Murtole 1 int 2
tel. 0105.47.34.18

www.labvallescrivia.it



Il Sole 24 ORE

Fondato nel 1865
Quotidiano
Politico Economico Finanziario Normativo

Oggi in edicola
La nuova maturità, dagli scritti al colloquio: guida per studenti e prof



— a 0,50 euro oltre il quotidiano e in digitale per gli abbonati

Ricerca
L'Agenzia Entrate contesta il bonus se c'è indebita compensazione

Avollo e Santacroce — a pagina 25

www.velux.it

Goditi ogni ora di Sole.

VELUX
Favore per tutti i mesi

FTSE MIB 21059,60 -0,09% | SPREAD BUND 10Y 255,30 +9,80 | €/S 1,1325 +0,20% | ORO FIXING 1319,55 +0,63% | Indici & Numeri → PAGINE 32-35

Tria incontra i fondi sovrani di Singapore: investite in Pmi

SUD-EST ASIATICO

Il ministro nella Città-Stato, ponte verso un mercato di 650 milioni di persone

L'obiettivo è promuovere progetti di cooperazione in entrambi i Paesi

Non solo Cina. I rapporti tra l'Italia e l'enorme mercato asiatico passano anche per Singapore. Questo è lo scopo della missione del ministro dell'Economia, Giovanni Tria, nella Città-Stato, potenziale ponte per il Sud-est asiatico e un mercato di 650 milioni di persone. Tria punta a coinvolgere i due fondi sovrani Gic e Temasek, entrambi già presenti in Italia, in progetti che riguardano sia le grandi opere sia le piccole e medie imprese. **Stefano Carrer** — a pag. 2

CONFINDUSTRIA

Montanino: allarme investimenti

Nicoletta Picchio — a pag. 2

Produttività del lavoro, sale il divario con la Ue

ISTAT

Tra il 2000 e il 2016 la produttività del lavoro in Italia è aumentata dello 0,4%, mentre è salita di oltre il 15% in Francia, nel Regno Unito, in Spagna e del 18,3% in Germania. Emerge dal settimo rapporto Istat sulla competitività dei settori produttivi in cui si segnala che solo nel 2018 la dinamica risulta in linea con quella dell'Eurozona: «è la prima volta che accade dal

2013», osserva l'Istat, ma «il divario accumulato negli ultimi 15 anni verso quasi tutte le principali economie avanzate è ancora lontano dai dislivelli». Tra le relazioni italiane con Germania, Usa e Cina solo quelle con la Germania, sottolinea l'Istat, tendono a garantire un'efficiente trasmissione diretta e indiretta di shock tra i due Paesi. Ridotte invece le possibilità di shock positivi provenienti da Stati Uniti e soprattutto Cina. **Claudio Turchi** — a pag. 2

INTERVISTA. RICCARDO CARPINO, DIRETTORE DELL'AGENZIA



L'ex convento. Il chiostro della chiesa veneziana di San Salvador l'immobile è tra i beni messi in vendita dall'Agenzia del Demanio

Pronto il piano del Demanio 1.500 immobili in vendita

«Il piano vendite del Demanio è pronto, nei prossimi giorni lo trasmetterò al ministro dell'Economia. Abbiamo individuato una prima lista di 1.500 beni da vendere». Lo annuncia in una intervista al Sole 24 Ore il prefetto Riccardo Carpio, da cinque mesi direttore dell'Agenzia del Demanio. **Giorgio Santilli** — a pag. 3

Svolta di Apple con news, Tv e giochi

OLTRE GLI IPHONE

La nuova stagione del big di Cupertino guarda al mondo dei servizi



Nuova era. Il CEO di Apple, Tim Cook

La nuova stagione della Apple targata Cook guarda al mondo dei servizi: dalle news al video in streaming, passando per la finanza e il gaming. Tuttavia le novità, annunciate ieri, non sono riuscite a spingere il titolo Apple a Wall Street, dove cala del 1,47%. **Luca Salvioni** — a pag. 5

INTRATTENIMENTO

Star del cinema e streaming per arginare la corsa di Netflix

Andrea Biondi — a pag. 5

IL CASO

Resta a secco il credito d'imposta per il 2019 sulla pubblicità

— a pagina 6

Anima apre il risiko: aggregazioni in arrivo

RISPARMIO GESTITO

L'ad: «Il settore merita grandi players». Ipotesi Arca, suggestione Mediobanca

I mercati finanziari sono in rallentamento e l'industria del risparmio, per poter competere, deve fare leva sulla dimensione. Così, anche Anima - spiega l'ad Marco Carreri al Sole - ripropone il dossier M&A - «Ci proponiamo nel ruolo di aggregatore e cerchiamo altri operatori che abbiano lo stesso obiettivo». **Maximilian Cellino** con un'intervista di **Alessandro Grazzani** — a pagina 15

200
Il valore in milioni di euro della emissione in yen

Titoli di Stato
Il Mef centra l'emissione in yen

Gianni Trovati — a pagina 18

Bancari, sul contratto minacce di sciopero

RINNOVI

I sindacati presentano la piattaforma: chiesto un aumento di 200 euro

«Noi siamo per il dialogo, ma i banchieri non devono provocare perché siamo pronti a scendere in piazza». Lo afferma il segretario generale della Fagl, Lando Maria Siloni, presentando la piattaforma contrattuale in vista delle trattative con Abi per il rinnovo del contratto nazionale del credito. Per quanto riguarda la parte economica, la richiesta di aumento è di 200 euro. **Cristina Casadei** — a pag. 11

8
Il valore massimo stimato in miliardi del gruppo

Mercati
Next accelera in vista dell'Ipo a Piazza Affari

Carlo Festa — a pag. 17

.export

FARE IMPRESA SULLE ROTTE DEL MONDO



In Etiopia hub agricolo e industriale in crescita

In Etiopia l'industria tessile negli ultimi sei anni è cresciuta in media del 50% e quasi la metà dell'export di abbigliamento dal Paese africano si dirige negli Usa. Il mercato dei farmaci aumenta del 15% annuo e dovrebbe raggiungere il valore di un miliardo di dollari nel 2020, e nell'area di libero scambio Comesa (con 450 milioni di abitanti) il pharma vale 6,2 miliardi. In tutta l'Africa è un mercato valutato oltre 25 miliardi di dollari. E il potenziale spazio per le imprese italiane è ampio. **Roberta Miraglia** — a pag. 30

ALLA BONFIGLIOLI DI BOLOGNA

Più ferie per pagare i costi di trasferimento

di **Ilaria Vesentini**

Il gruppo Bonfiglioli (meccatronica) si prepara a trasferire nella nuova casa 4,0 - battezzata Ivo - a Calderara di Reno, nel Bolognese. I 170 dipendenti dello stabilimento modenese di Vignola. Il cambio di sede non solo non comporterà alcun esubero, ma garantirà formazione digitale a tutti i lavoratori

nonché indennità giornaliera di trasferimento da 1,9 euro (sotto i 20 chilometri di tragitto andata e ritorno) fino a 4 euro (sopra gli 80 chilometri), a fronte peraltro di un servizio di navetta gratuita a carico dell'azienda. Con la possibilità, per i trasferisti, di convertire il denaro in giorni aggiuntivi di riposo: fino a 4

giorni per chi dovrà allontanarsi quotidianamente a più di 40 chilometri da casa, ovvero una novantina di persone, delle 170 oggi occupate a Vignola. Lo prevede l'accordo sindacale firmato dalla Fiom e dalle Rsu dei due impianti a Modena e Bologna del gruppo Bonfiglioli. — a pagina 11

HERNO





IL TEMPO

QUOTIDIANO INDIPENDENTE

CAPSULE GOURMET
ristora

Martedì 26 marzo 2019 € 1,20

S. Emanuele martire
Anno LXXV - Numero 84

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



Grottaferrata, sequestrata una struttura per anziani abusiva. Denunciata la titolare

Nell'ospizio farmaci scaduti e un morto

■ Farmaci scaduti, cibi di pessima qualità, anziani in precarie condizioni igienico-sanitarie, nessun infermiere o operatore sanitario abilitato e persino la salma di un ultranovantenne. Questo quanto trovato in una struttura per anziani senza autorizzazioni

all'interno di un resort a Grottaferrata, in provincia di Roma. La Finanza ha sequestrato la casa di cura e denunciato la titolare.

Corte → a pagina 19

Roma, la guerra degli assessori

L'ex titolare dell'Urbanistica Berdini attacca il successore Montuori. Che lo querela. Ecco l'ennesima puntata del tormentone politico-giudiziario sullo stadio giallorosso

IL TEMPO di Oshø



"Aò ma se pò sapè che t'ho fatto?"

"Niente niente lascia sta"

Lega e M5S non si sopportano più Di Maio chiede «chiarimenti» a Salvini

Mineo e Rapisarda → alle pagine 4 e 5

■ Finisce in tribunale la querelle tra gli urbanisti chiamati, a fasi alterne, a gestire i progetti di Roma Capitale, in primis quello per la realizzazione dello Stadio della Roma. L'attuale assessore all'Urbanistica, Luca Montuori, ha infatti annunciato querela nei confronti del predecessore Paolo Berdini.

Magliaro → a pagina 16

Il Viminale: «Mancano i requisiti»

Cittadinanza al piccolo Romy Alt del governo

Frasca → a pagina 7

L'ex terrorista vuota il sacco
Ora Battisti confessa «4 omicidi sono miei»

Rocca → a pagina 9



Buona TV a tutti
Uno Stracult da applausi

→ a pagina 23

Perticone CUSTOMS BROKER
servizi di consulenza doganale e fiscale

Commercio Internazionale:
contesto strategico
per l'economia nazionale

Il conduttore vede i vertici di viale Mazzini: verso il clamoroso bis? Giletti vuol tornare da mamma Rai

■ Massimo Giletti non scorda il primo amore, così è iniziato il riavvicinamento a mamma Rai. Giletti giovedì incontrerà la dirigenza di Viale Mazzini in un luogo blindato e segreto per seminare fotografi e curiosi al seguito. Secondo indiscrezioni, per lui sarebbe pronta la conduzione de «La vita in diretta», in compagnia della signora dello sport, Paola Ferrari.

Fredella → a pagina 24



LAURENTI
COMPRO E VENDO
ROLEX
PATEK PHILIPPE
AUDEMARS PIGUET
OCCASIONI GRANDI MARCHE

www.laurenti.info
Piazza Monte di Pietà, 31 Roma
06 68.30.84.81 • 393 91.96.122

Martedì 26 Marzo 2019
Nuova serie - Anno 28 - Numero 72 - Spedizione in A.P. art. 1 c.1 L. 46/04, DCB Milano
* In abbonamento: ed. illustrata ed esclusiva con Gentleman a € 4,00 (ItaliaOggi € 1,20 + Marketing Oggi € 0,80 + Gentleman € 2,00)

Uk € 1,40 - Ch fr. 3,50 €4,00*
Francia € 2,50



GARANTE PRIVACY
Nel primo semestre 2019 banche e carte fedeltà sotto tiro
Cecilia Messina a pag. 28

TRA ITALIA E CINA
Intesa su doppia imposizione, dividendi con fisco leggero
Rossi a pag. 31

ISMEA
Stop alle rate dei mutui per gli agricoltori in crisi
Chiarello a pag. 34

SU WWW.ITALIAOGGI.IT
Minievasione Iva - La decisione della Corte di cassazione
Patent box - La risposta delle Entrate
Antiriciclaggio - La bozza di decreto correttivo
Ricorsi e Pec - La sentenza della Cassazione

Al cdx va la settima regione in sette elezioni
Boom Lega, flop M5s, Pd ai minimi e cede Fi
Adriano, Bertinocini, Cacopardo, Maffi, Mora e Ricciardi all'interno

Italia Oggi
QUOTIDIANO ECONOMICO, GIURIDICO E POLITICO



Evasione Iva, soglie elastiche

Per la Cassazione l'imprenditore non è punibile penalmente se sfora di soli 10 mila euro il tetto dei 250 mila euro di mancati versamenti. Il 4% è tollerabile

L'imprenditore non è punibile per evasione Iva se sfora solo di 10 mila euro la soglia di 250 mila. Il 4% è tollerato perché scatta la particolare tenerezza del fatto. Questo è quanto ha affermato la Suprema corte di cassazione che, con una sentenza depositata ieri, ha annullato la condanna che era stata pronunciata a carico di un manager di Trieste, il quale aveva evaso 259 mila euro di imposta sul valore aggiunto.
Alberici a pag. 27

La leadership italiana sulla Via della Seta indispettisce Macron: i media al seguito



di PIERLUIGI MAGNASCHI
Come al solito, il presidente francese, Emmanuel Macron, non tollera che l'Italia possa fare, qualche volta, meglio di lui. Appena arrivato all'Eliseo, minacciò di strappare il contratto già debitamente perfezionato tra l'italiana Fincantieri e la francese Cantieri del Nord. L'Italia del duo Gentiloni-Calenda (che fu stranamente coraggiosa) gli fece cambiare parere anche se il contratto che fu in seguito ridefinito non è stato quello che doveva essere. Ma almeno non è stato stracciato. Adesso Macron si ritorna contro il Memorandum sulla Via della Seta (Silkroad) che l'Italia ha
continua a pag. 9

DIRITTO & ROVESCIO
La vicenda dello scampato rapo sul pullman con 81 giovani studenti a San Donato Milanese sarebbe stata l'occasione per lodare il modo in cui è stato evitato lo strapage. Nel paese descritto come avvolto dal razzismo, un gruppo multietnico ma affiatato di giovani siaggiosi su un pullman. I giovani sequestrati, dimostrando un grande sangue freddo, sono riusciti ad allertare i carabinieri, dando loro informazioni esatte. I carabinieri sono piombati sulla carriera. In lotta contro il tempo, hanno rotto il vetro posteriore, aprendo un varco agli studenti che, sia pure terrorizzati, si sono sfilati in fretta, allontanandosi, senza spingersi, dalla bomba di fuoco sulla quale erano seduti. Sembravano degli incursori addestrati. Il paese descritto (separato da noi) come disorganizzato ha dimostrato, in questa occasione, di mondo che cos'è l'organizzazione, come sono i carabinieri, cosa sono i giovani studenti italiani. Per un giorno c'era di che essere orgogliosi. Così, molto semplicemente. E felicemente. Purtroppo c'erano anche i politici a tirarsi la coperta dalla loro parte.

ALLA FABBRICA DEL VAPORE
Giovedì apre il Milano Marketing Festival 2019
Galli a pag. 17

PROGRAMMAZIONE 2019
Il Fondo Formazienda finanzia la formazione delle imprese aderenti
CORTO FORMAZIONE DI IMPRESA
CORTO FORMAZIONE DI RETE
CORTO FORMAZIONE DI SISTEMA

FORMAzienda
INSIEME PER CRESCERE
VISITA IL NOSTRO SITO FORMAZIENDA.COM PER LE MODALITÀ DI ADESIONE E LA CONSULTAZIONE DEGLI AVVISI APERTI

Con guida di riferimento del febbraio a € 5,00 in più; con guida "Fair 2019" a € 5,00 in più; con guida "La parte giusta" a € 6,00 in più; con guida "Il bilancio dei bilanci 2019" a € 6,00 in più; con guida "L'investimento del professionista" a € 5,00 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 26 MARZO 2019 | € 1,50 (€ 1,30 in abbinamento obbligatorio con Il Telegrafo) | Anno 161 - Numero 84 | Anno 20 - Numero 84 | www.lanazione.it



IL CASO DEL TORNEO GIOVANILE INTERNAZIONALE DI CALCIO

Viareggio con la Coppa ma senza stadio e partite

GIORGETTI ■ A pagina 19



CAPSULE GOURMET **ristora**

IL 'PENTIMENTO' MA SCONTI L'ERGASTOLO

di BEPPE BONI

UN GUERRIERO galantuomo, Cesare Battisti. Ma con contratto a tempo determinato. Solo nelle ultime 48 ore, infatti, ha ammesso, con corredo di sentite scuse, di aver preso parte a quattro delitti con i Pac, formazione terroristica in cui militava da leader negli anni Settanta. Non lo dichiara ma spera in uno sconto. Che l'Italia non gli deve concedere: l'ergastolo è l'abito giusto.

■ A pagina 2

NUOVE IDEE PER IL PD

LA VERA SFIDA DI ZINGARETTI

di CLAUDIO MARTELLI

IN POLITICA esultanza e aritmetica spesso non vanno d'accordo. È il caso dei commenti di Matteo Salvini ai risultati della Basilicata. «In un anno la Lega ha più che triplicato i voti», ha twittato il ministro degli Interni confrontando il dato delle regionali di ieri con quello delle politiche di un anno fa. E, fin qui, giusti i conti giustificati l'esultanza. Poi però lo stesso Salvini ha detto che «quello dei 5 Stelle è un buon risultato».

■ A pagina 4

Cittadinanza negata al piccolo eroe

Salvini gela Ramy: precedenti penali in famiglia, valuterò. Duello con Di Maio | BALLATORE e MINGOIA ■ A p. 5



DOPO ESSERSI DETTO INNOCENTE PER 40 ANNI, CESARE BATTISTI AMMETTE QUATTRO OMICIDI TROPPO TARDI?

GIORGI, CONSANI e G. ROSSI ■ Alle pagine 2 e 3

Ha offeso Fogli, Corona torna in cella

Divieti ignorati e troppe videopresenze tra l'Arena e l'Isola: il giudice lo punisce | Servizio ■ A pagina 10

DOPO LA BATOSTA

Il leader M5S a Di Battista: ora basta viaggi

Servizi ■ Alle pagine 4 e 7

COPYRIGHT: OGGI VOTO UE

Il tavolo editoria Conte annuncia: insieme la riforma

DE ROBERTIS ■ A pagina 8

NEONATO MORTO



«Dio mi ha detto: devi circoncidere il tuo bambino»

CHIOSSI ■ A pagina 17

menghi

Loreto (AN)
www.menghishoes.com

SPEAKER SESSISTA



Insulti in tv alla donna arbitro

Servizio ■ Nel QS

LA NOSTALGIA



Il ritorno dei giochi di società

BONZI ■ Alle p. 12 e 13

ENERGIE E RITMO QUOTIDIANO UN PO' GIÙ?

MULTIVITAMINICO

3 FASI TECNOLOGIA

1° RILASCIO
VITAMINE B1, B2, B6, B9, B12, MAGNESIO
Contribuiscono al tuo normale METABOLISMO ENERGETICO

2° RILASCIO
LISINA, FOSFORO, FERRRO, ZINCO, CALCIO
Il Calcio contribuisce al tuo buon FUNZIONAMENTO MUSCOLARE

3° RILASCIO
VITAMINE A, C, D
Contribuiscono al tuo buon funzionamento del tuo SISTEMA IMMUNITARIO

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

la Repubblica

Fondatore Eugenio Scalfari



MARTEDÌ
26
03
19
ANNO 44
N° 72

Sei miliardi in più al mese, aumento record nell'ultimo anno
E dopo la Basilicata esecutivo in bilico, i timori del Colle
Ora Di Maio rischia la leadership, Salvini: basta no dal M5S

Governo in debito

Il punto

QUEI VOTI CHE IL PD NON RECUPERA

Stefano Folli

Dall'alto delle regioni conquistate, Salvini può cantare vittoria, in una singolare miscela di spavalderia e prudenza. La cautela circa le prossime mosse («sono impegnato a governare per altri quattro anni e tre mesi») non è solo elementare tattica nei confronti dell'alleato che viene cannibalizzato, ma solo poco alla volta. È anche il timore di chi in cuor suo sa di non essere l'unico protagonista del film. Al di là della propaganda, Forza Italia esiste ancora. Un conto è irridere sui social, tutt'altro conto è fare a meno in via definitiva di Berlusconi e del suo manipolo di fedelissimi. La grande destra salviniana non è pronta a fare da sola, almeno non nel prossimo futuro. E nell'interregno rischia di logorarsi, per quanto possa sembrare strano.

continua a pagina 25 +



Luigi Di Maio e Matteo Salvini

Il debito pubblico sfonda tutti i record. Da gennaio 2018 a gennaio 2019, secondo Unimpresa, è aumentato di 71 miliardi al ritmo di 6 miliardi al mese. Dopo il voto in Basilicata, il governo è in bilico.

FOSCHINI, LOPAPA, OCCORSIO PETRINI, PUCCIARELLI e VECCHIO
pagine 2, 6, 7 e 8

La polemica

Cittadinanza a Rami il Viminale frena verifiche sul padre

AMATO, NADOTTI e POLCHI, pagina 4

L'intervista

Lombardi: "Raggi va controllata serve un direttorio"

CUZZOCREA, pagina 11

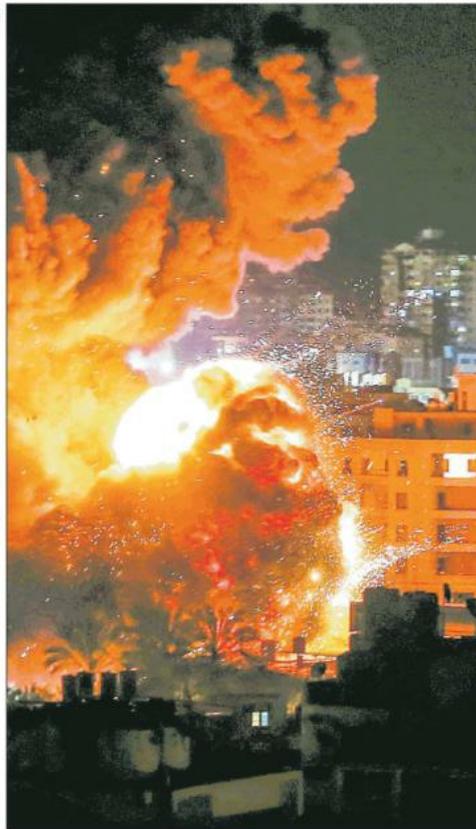
Il dossier

L'INCERTEZZA CHE PARALIZZA LE IMPRESE

Roberto Rho

La prima conseguenza, la più diretta, dell'eterna corsa del debito pubblico è il corrispondente aumento della spesa per interessi. Lo Stato italiano sborserà quest'anno una cifra non lontana dai 70 miliardi di euro per pagare le cedole dei titoli pubblici in circolazione. Sono soldi, tanti soldi, sottratti ai servizi per i cittadini, agli investimenti pubblici, agli stimoli per l'economia privata. Naturalmente il governo può provare a mantenere inalterato il livello dei servizi ai cittadini, e anche a introdurre nuove misure di spesa (è quello che sostanzialmente ha fatto il governo Lega-Cinque Stelle con la legge di Stabilità per il 2019) ma il prezzo da pagare è un saldo di bilancio negativo. Cioè un deficit (programmato per l'anno in corso poco sopra il 2% del Pil, ma le previsioni pressoché unanimi puntano già su un valore intorno al 2,5%).

continua a pagina 3 +



I raid israeliani a Gaza

MARNUD HANZI/AFP

La guerra di Gaza fa paura al mondo

Vittorio Zucconi

Con la benedizione di Trump e con la maledizione dei razzi di Hamas lanciati su Israele, il "socio" israeliano del presidente Usa scatena l'offensiva elettorale su Gaza e lascia Washington di corsa per curare i propri interessi politici.

pagina 25. LERNER e NIGRO, pagine 12 e 13

In carcere ammette i 4 omicidi. I familiari delle vittime: cerca solo sconti di pena

Battisti confessa, ma dopo 40 anni

A quarant'anni dai delitti, e dopo oltre due mesi di isolamento nel penitenziario di massima sicurezza di Oristano, Cesare Battisti, ex terrorista dei Proletari armati per il comunismo (Pac), fa i conti con il passato e si riconosce colpevole dei fatti di sangue per i quali lo Stato lo ha condannato al carcere a vita. Ammette le due esecuzioni di Antonio Santoro e di Andrea Campagna, il ruolo di mandante nell'uccisione di Pierluigi Torregiani e di Lino Sabbadin.

DE RICCARDIS, GRISERI, MILELLA e PISA, pagina 16 e 17



Cesare Battisti

Il commento

GIÙ LA MASCHERA FINALMENTE

Benedetta Tobagi

Decenni di dinieghi, campagne innocentiste e attacchi contro la presunta iniquità dei giudizi sono andati in fumo in un momento.

pagina 24

ENERGIE E RITMO QUOTIDIANO UN PO' GIÙ?

SUSTENIUM Bioritmo3
MULTIVITAMINICO
3 FASI
TECNOLOGIA

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

con DVD il Nome della Rosa €11,40

Prezzi di vendita all'ingrosso:
Austria, Germania € 2,20 - Belgio, Francia, Italia, Canada, Lussemburgo, Monaco F., Grecia, Malta, Olanda, Slovenia € 2,50 - Croazia € 1,90 - Spagna Unito GBP 2,20 - Svizzera CHF 3,10



New economy Festival e baby talenti
Il modello Madrid conquista le start-up
FRANCESCO OLIVO — P.13

Apple Tv, giornali e giochi:
la rivoluzione della Mela
BRUNO RUFFILLI — P.24



Juve Infortunio a Ronaldo:
a rischio la prima con l'Ajax
GIANLUCA ODDENINO — P.35



LA STAMPA



MARTEDÌ 26 MARZO 2019

QUOTIDIANO FONDATA NEL 1867

1,50 C // ANNO 153 // N. 84 // IN ITALIA (PREZZI PROMOZIONALI ED ESTERO IN ULTIMA) // SPEDIZIONE ABB. POSTALE // D.L. 353/03 (CONV. IN L. 27/02/04) // ART. 1 COMMA 1, DCB - TO // www.lastampa.it

DOPO LA BASILICATA

Il piano Salvini: patto a destra per scaricare i Cinque Stelle

Dopo la larga vittoria del centrodestra in Basilicata, Matteo Salvini lavora a un patto con Giorgia Meloni per scaricare i Cinque Stelle.

BARONI, LA MATTINA, LESSI MARTINI, SCHIANCHI, SORGI, SPINI E TOMASELLO — PP. 4-9

RIPARTE LA FAIDA INTERNA

NEL PD LA GARA È FRA CHI HA PERSO DI PIÙ

FEDERICO GEREMICCA

Torna il vecchio bipolarismo, e questo s'era già capito con le elezioni in Abruzzo e Sardegna. Continua la cavalcata legghista e non s'arresta la frana rovinosa dei Cinquestelle. Il Pd e il centrosinistra, infine, perdono un'altra regione ma sembrano lentamente - molto lentamente - riaversi da uno stato comatoso che, per lunghi tratti, era sembrato addirittura irreversibile. Il voto in Basilicata, insomma, non produce grandi sorprese. Infatti, in una dinamica che sembra ormai consolidata, Salvini continua a sottrarre consensi all'alleato di Roma per investirli in periferia - nel più collaudato patto di centrodestra. E l'effetto-Zingaretti, in cui qualcuno già sperava, per ora fatica a modificare questo stato di cose. Ma nelle pieghe delle tante reazioni al voto molisano, una sorpresa c'è, magari piccola, eppure guardando al futuro - non insignificante: la pax renziana nel Pd è già finita, essendo durata il tempo biblico di una settimana. Ieri, infatti, la neo-vicepresidente del partito (Anna Ascani) e una delle «teste di cuoio» dell'ex segretario (Luciano Nobili) hanno rotto la fragile tregua e rialzato il sipario sullo spettacolo più gettonato in casa democratica: quello del cosiddetto «fuoco amico».

CONTINUA A PAGINA 23

OGGI NEL PARLAMENTO DI STRASBURGO IL VOTO DECISIVO

Diritti d'autore, il giorno della resa dei conti Lobby all'assalto dell'Ue

Lega e 5S restano per il no: "Le realtà minori sarebbero danneggiate"

Lobby in pressing ed eurodeputati spaccati. Oggi a Strasburgo è il giorno della resa dei conti sui diritti d'autore. Sul nuovo copyright gli editori si scontrano con i colossi del web: c'è chi teme una stretta contro la libertà online. Lega e Cinque Stelle uniti per il no: "Le realtà più piccole sarebbero danneggiate".

BARBERA, BRESOLINE E PAVANELLO — PP. 2-3

RIFORMA IMPERFETTA MA NECESSARIA

PORRE FINE AL FAR WEST DIGITALE

GIANNI RIOTTA

Dopo 18 anni l'Ue è sul punto di varare una nuova direttiva sul diritto d'autore e da mesi, on e offline, ci si batte con fervore. Chi lamenta la fine della libertà della rete, mito mai esistito, chi esulta perché finalmente artisti, scrittori, giornalisti potranno ricevere il giusto compenso per il loro lavoro.

CONTINUA A PAGINA 23

L'offensiva di Israele contro Hamas dopo i razzi su Tel Aviv



L'altalena nel giardino della casa a Nord di Tel Aviv distrutta da un razzo lanciato dalla Striscia di Gaza STABILE — P. 10

BUONGIORNO

In un momento in cui si riaccende l'interessante disputa, diciamo così, a proposito delle dittature nere e rosse, se fossero più tollerabili queste o quelle, una volta calcolate riforme, bonifiche e infrastrutture, a qualcuno potrebbe venire abbastanza spontaneo stare con George Soros, uno che ebreo quattordicenne si ingegnò per salvare la pelle dall'occupazione nazista di Budapest, e cresciuto e arricchito con la finanza (e con speculazioni su lira e sterlina) foraggiò i movimenti di liberazione dal comunismo nell'Est europeo, a cominciare da Solidarnosc, il sindacato di Lech Walesa appoggiato da Karol Wojtyła. Già questo basterebbe per fare curriculum. Ora ha pure dato a Più Europa duecentomila euro, secondo alcuni il prezzo dell'anima di Emma Bonino poiché, ai tempi di Marco Pannella, i radicali con Soros non avevano nulla da spartire. In realtà Soros si iscrisse ai radicali nel 2012, per spartire un po' delle loro battaglie, ma vabbè. Nel giudizio aiuta che Giorgia Meloni e Matteo Salvini, più alcuni cinque stelle, lo considerino a capo di una massoneria votata alla sostituzione etnica in Europa, a beneficio delle tasche dei padroni. Insomma, un rettiliano, perché tale è il livello del dibattito. Tuttavia si calcola che dal '93 Soros abbia devoluto oltre 14 miliardi di dollari (dato Forbes), buona parte all'Africa per favorire istituzioni liberali e sostenere sanità e scuole, cioè per disincentivare l'emigrazione. Poi qualcuno arriva qui lo stesso, e allora il 2,5 per cento del budget annuale va all'accoglienza. Aiutarli a casa loro, aiutarli a casa nostra: capito che demonio? -

Dalla parte del demonio

MATTIA FELTRI



ASSOCIAZIONE GEOMETRI ITALIANI AMMINISTRATORI IMMOBILIARI

L'UNICA ASSOCIAZIONE DI AMMINISTRATORI ISCRITTI ALL'ALBO DEI GEOMETRI DOTATA DI UNA POLIZZA ASSICURATIVA PER GARANTIRE I CONDOMINI IN CASO DI AMMANCHI DI CASSA

www.agiai.com

STAMPA PLUS ST+

GIUSTIZIA

COLONNELLO, GRIGNETTI E UN COMMENTO DI MARTINETTI

Battisti confessa e si scusa, beffando chi lo sosteneva

P. 15



IL CASO

FRANCESCA SPORZA

Adozioni pre parto: provocazione sovranista contro gli aborti

P. 23



LE STORIE

MICHELA PAGANO

A Torino arrivano i volontari della lettura condivisa

P. 27

DANIELA BORGHI

Sanremo, i maghetti delle cartine mute campioni di geografia

P. 27



9771122478603



La Cina investe sui marchi italiani
 La holding del lusso Redstone punta su nuovi brand tricolore Merli in MFF



Un look Glada



Morgan St. scommette contro il dollaro

Destinato a indebolirsi per tre motivi, dicono Castellarin a pagina 3

Anno XXX n. 060

Martedì 26 Marzo 2019

€2,00 *Classeditori*



Mmf
 3° MILANO MARKETING FESTIVAL

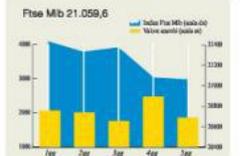
#MMF2019
MARZO 28-29-30
 FABBRICA DEL VAPORE
 Via Procaccini 4
 MILANO

PER INFO: mmf@class.it
 www.milanomarketingfestival.it

MARKETING is MARKETING

Con MFF Allegato per l'edizione n. 01 a € 0,20 (R 0,30 - € 0,50) - Con MFF Allegato per l'edizione n. 02 a € 0,20 (R 0,30 - € 0,50)

Spedizioni in A.P. art. 1, 1, 1 L. 4884/03 Milano - D.R.E. 2/40 - C.A.P. 4301 Firenze € 1,00



BORSA -0,09% 1€ = \$1,1325

BORSE ESTERE		Euro-Yen	124,85 ▲
Dow Jones	29.830 ▲	Euro-Ftse	1.1237 ▼
Nasdaq	7.849 ▲	Bip 10 Y	3,2873 ▲
S&P 500	30.877 ▼	Bund 10 Y	▼
Francfort	11.347 ▼	FUTURE	
Zurigo	8.309 ▼	Euro-Sp	129,72 ▼
Londra	7.176 ▼	Euro-Bund	188,18 ▲
Parigi	8.281 ▼	US T-Bond	149,72 ▲
VALUTE-RENDIMENTI		Ftse Mib	30,488 ▼
Euro-Dollaro	1,1325 ▲	S&P500 Cme	3,7938 ▼
Euro-Sterlina	0,8594 ▼	Nasdaq100 Mf	7,308 ▼

FOCUS OGGI

Legge e M5S incalzano Tria su rimborsi ai risparmiatori
 Salvini e Di Maio chiedono al ministro dell'Economia di firmare al più presto il decreto per risarcire i cittadini truffati dalle banche. I dubbi di Bruxelles
 De Mattia e Pira a pagina 4

Guber compra npi da Mps
 All'operatore controllato da Virde 350 milioni di euro di crediti derivanti da contratti di leasing
 servizio a pagina 8

Italo, dieci treni a rischio stop
 Braccio di ferro con Rfi (che oggi sarà audita dall'Autorità Trasporti) sugli slot necessari per far viaggiare i nuovi pendolini. In gioco 330 milioni di euro
 Zappo a pagina 12

STRAPOTERE HI-TECH IL GRUPPO DEBUTTA NEI SERVIZI FINANZIARI CON GOLDMAN SACHS E MASTERCARD

Carta di credito per Apple
 Cook sposta il focus di Cupertino sui servizi. Lanciati anche la tv in streaming, un pacchetto di news e uno di videogiochi. Giù il titolo a Wall Street. Oggi il Parlamento Ue vota sul diritto d'autore sul web
 (Fregonara e Fumagalli a pagina 3)

PRELIOS AVVIA LA DUE DILIGENCE SU UN PORTAFOGLIO DI UNLIKELY TO PAY DA CIRCA 10 MILIARDI DI EURO NOMINALI
Intesa Sanpaolo apre il cantiere incagli
 L'esame dovrebbe terminare a giugno. L'obiettivo è cedere fino a 2 miliardi e gestire i restanti crediti
 (Gualtieri a pagina 6)

VERSO IL 29 MARZO
Tim già lavora alla pace tra gli azionisti per il post assemblea
 (Follis a pagina 2)

AIUTI DI STATO, DOPPIA MORALE
Nuovo assalto del Bundestag alle banche italiane: chiede alla Bce notizie su Mps e Carige
 (Ninfolo a pagina 11)

Bankitalia torna in Banca Ifis: quinta ispezione in 13 anni
 (Montanari a pagina 17)

SALVATAGGIO
Condotte mette in vendita le attività negli Stati Uniti
 (Carosielli a pagina 15)

IL RISIKO DELL'AUTO EUROPEA
Daimler in difficoltà: ora vuole disfarsi della Smart
Alla finestra Bmw e Geely
 (Carosielli a pagina 13)

Bancassicurazione, ecco il piano del Credem per crescere nelle polizze
 (Messia a pagina 8)

IL ROMPISPREAD
 La Raggi: «Non si torna al passato». Infatti tira più aria di condizionale.



La Stampa

Primo Piano

l'associazione

Assoportri apre alle sinergie con la Cina

«Rinsaldare una collaborazione commerciale con una grande economia come quella cinese non potrà che essere di beneficio per tutto il sistema». È la posizione espressa dal presidente di **Assoportri**, l'associazione delle Port Authority, Daniele Rossi.

«Il fatto che ci possa essere un diverso approccio tra la portualità italiana e il mondo produttivo e logistico di un Paese come la Cina è un fatto positivo, tenuto conto che le merci cinesi, oggi, si muovono in massa verso i porti del Nord Europa».

FRATTIONI PERCENTUALI VALORI

con Flotte europee

50,1% (2018)	18,9% (2018)	25,2% (2018)
1,2% (2018)	1,4% (2018)	1,2% (2018)
2,2% (2018)	1,4% (2018)	1,2% (2018)
2,2% (2018)	1,4% (2018)	1,2% (2018)
2,2% (2018)	1,4% (2018)	1,2% (2018)

con Flotte asiatiche

38,9% (2018)	35,2% (2018)	35,2% (2018)
1,4% (2018)	1,4% (2018)	1,4% (2018)
1,4% (2018)	1,4% (2018)	1,4% (2018)
1,4% (2018)	1,4% (2018)	1,4% (2018)
1,4% (2018)	1,4% (2018)	1,4% (2018)

con Flotte americane

72,9% (2018)	6,8% (2018)	13,2% (2018)
1,4% (2018)	1,4% (2018)	1,4% (2018)
1,4% (2018)	1,4% (2018)	1,4% (2018)
1,4% (2018)	1,4% (2018)	1,4% (2018)
1,4% (2018)	1,4% (2018)	1,4% (2018)

FRATTIONI PERCENTUALI VALORI

con Flotte asiatiche

23,9% (2018)	13,2% (2018)	13,2% (2018)
1,4% (2018)	1,4% (2018)	1,4% (2018)
1,4% (2018)	1,4% (2018)	1,4% (2018)
1,4% (2018)	1,4% (2018)	1,4% (2018)
1,4% (2018)	1,4% (2018)	1,4% (2018)

con Flotte americane

21,4% (2018)	13,2% (2018)	13,2% (2018)
1,4% (2018)	1,4% (2018)	1,4% (2018)
1,4% (2018)	1,4% (2018)	1,4% (2018)
1,4% (2018)	1,4% (2018)	1,4% (2018)
1,4% (2018)	1,4% (2018)	1,4% (2018)

I giganti ora tirano il freno: crescere non è più scontato

IL COMMENTO

L'Italia non ha mai creato un'alternativa al Nord Europa



Il Piccolo

Trieste

trasporti

Intermodalità del porto Dalla Regione 4 milioni

Uno stanziamento di 4 milioni di euro a favore dell' **Autorità di sistema portuale** del Mare Adriatico orientale per la promozione dei «servizi di trasporto combinati multi cliente delle unità di trasporto intermodale da e per il porto di Trieste». Lo ha deciso la giunta regionale Fvg approvando una delibera proposta dall' assessore alle Infrastrutture, Graziano Pizzimenti, con la quale l' esecutivo ha prenotato una spesa di 4 milioni di euro sull' esercizio finanziario 2019. In particolare, sono risorse destinate «al consolidamento dei flussi di traffico verso il mercato, sviluppati dai vettori marittimi che fanno scalo a Trieste con servizi diretti e/o oceanici e rivolti in particolare a favorire gli instradamenti alternativi alla modalità stradale».

La Regione, ha detto l' assessore, conferma il «sostegno all' attività dell' Authority in linea con le performance che il porto di Trieste è riuscito a conseguire in questi anni, aprendo un' importante stagione in cui proprio i collegamenti intermodali su rotaia hanno consentito di sviluppare i flussi con i mercati del Centro e Nord Europa». «La nostra visione - ha concluso - prevede una prospettiva allargata a tutta la regione, che attraverso le sue articolazioni degli spazi retroportuali deve trarre beneficio da questo trend positivo.

Una crescita che, anche alla luce dei recenti accordi internazionali, promette di essere ulteriormente rafforzata».

Progetti

Vertice sul futuro del Mercato ittico Prima ipotesi al Canale navigabile

Individuato uno spazio di 10 mila metri quadrati nell'area Giorgi-Guardamangia alle Mura Manufatte

Intervista
Intermodalità del porto Dalla Regione 4 milioni

Una stanziamento di 4 milioni di euro a favore dell' **Autorità di sistema portuale** del Mare Adriatico orientale per la promozione dei «servizi di trasporto combinati multi cliente delle unità di trasporto intermodale da e per il porto di Trieste». Lo ha deciso la giunta regionale Fvg approvando una delibera proposta dall' assessore alle Infrastrutture, Graziano Pizzimenti, con la quale l' esecutivo ha prenotato una spesa di 4 milioni di euro sull' esercizio finanziario 2019. In particolare, sono risorse destinate «al consolidamento dei flussi di traffico verso il mercato, sviluppati dai vettori marittimi che fanno scalo a Trieste con servizi diretti e/o oceanici e rivolti in particolare a favorire gli instradamenti alternativi alla modalità stradale».

La Regione, ha detto l' assessore, conferma il «sostegno all' attività dell' Authority in linea con le performance che il porto di Trieste è riuscito a conseguire in questi anni, aprendo un' importante stagione in cui proprio i collegamenti intermodali su rotaia hanno consentito di sviluppare i flussi con i mercati del Centro e Nord Europa». «La nostra visione - ha concluso - prevede una prospettiva allargata a tutta la regione, che attraverso le sue articolazioni degli spazi retroportuali deve trarre beneficio da questo trend positivo.

Una crescita che, anche alla luce dei recenti accordi internazionali, promette di essere ulteriormente rafforzata».

Trieste è terza fra le città italiane per numero di corse in autobus



Fondi per quattro milioni di euro dalla Regione al porto di Trieste

Sono destinati alla promozione del trasporto intermodale La giunta regionale del Friuli Venezia Giulia ha deliberato l' erogazione di fondi per quattro milioni di euro a favore dell' Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale, risorse che dovranno essere destinate alla promozione dei "servizi di trasporto combinati multi cliente delle unità di trasporto intermodale da e per il porto di Trieste". In particolare, si tratta di risorse destinate "al consolidamento dei flussi di traffico verso il mercato, sviluppati dai vettori marittimi che fanno scalo a Trieste con servizi diretti e/o oceanici e rivolti in particolare a favorire gli instradamenti alternativi alla modalità stradale". L' assessore alle Infrastrutture, Graziano Pizzimenti, che ha proposto la delibera, ha sottolineato che la Regione conferma il sostegno all' attività dell' Autorità di Sistema Portuale in linea con quelle che sono le performance che il porto di Trieste è riuscito a conseguire in questi anni, aprendo un' importante stagione in cui proprio i collegamenti intermodali su rotaia hanno consentito di sviluppare i flussi con i mercati del Centro e Nord Europa. «La nostra visione - ha precisato Pizzimenti - prevede una prospettiva allargata a tutta la regione, che attraverso le sue articolazioni degli spazi retroportuali deve trarre beneficio da questo trend positivo. Una crescita che, anche alla luce dei recenti accordi internazionali, promette di essere ulteriormente rafforzata».

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

- Header: STAR SERVICE, informARE, STAR SERVICE
- Page title: Il quotidiano on-line per gli operatori e gli utenti del trasporto
- Date: 25 marzo 2019
- Section: Fondi per quattro milioni di euro dalla Regione al porto di Trieste
- Sub-section: Sono destinati alla promozione del trasporto intermodale
- Text: La giunta regionale del Friuli Venezia Giulia ha deliberato l'erogazione di fondi per quattro milioni di euro a favore dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale...
- Image: ABB logo and a green circular graphic.
- Text: Leggi le notizie in formato Acrobat Reader®. Iscriviti al servizio gratuito.
- Form: Cerca il tuo albergo with fields for Destination, Data di arrivo (25 Mar), Data di partenza (26 Mar), and a search button.
- Footer: Index, Prima pagina, Indice notizie, informARE - Piazza Matteotti 1/3 - 16123 Genova - ITALIA

Dalla Regione 4 milioni per il porto di Trieste

Per la promozione dei servizi di trasporto combinati

Massimo Belli

TRIESTE Uno stanziamento di quattro milioni di euro a favore dell'Autorità di Sistema portuale del Mare Adriatico orientale finalizzato alla promozione dei servizi di trasporto combinati multi cliente delle unità di trasporto intermodale da e per il porto di Trieste, è stato deciso la Giunta del Friuli Venezia Giulia approvando una delibera proposta dall'assessore alle Infrastrutture, Graziano Pizzimenti, con la quale l'esecutivo regionale ha prenotato una spesa di quattro milioni di euro sull'esercizio finanziario 2019. In particolare si tratta di risorse destinate al consolidamento dei flussi di traffico verso il mercato, sviluppati dai vettori marittimi che fanno scalo a Trieste con servizi diretti e/o oceanici e rivolti in particolare a favorire gli instradamenti alternativi alla modalità stradale. La Regione, come ha sottolineato l'assessore, conferma il sostegno all'attività dell'Authority in linea con quelle che sono le performance che il porto di Trieste è riuscito a conseguire in questi anni, aprendo un'importante stagione in cui proprio i collegamenti intermodali su rotaia hanno consentito di sviluppare i flussi con i mercati del Centro e Nord Europa. La nostra visione ha concluso Pizzimenti prevede una prospettiva allargata a tutta la regione, che attraverso le sue articolazioni degli spazi retroportuali deve trarre beneficio da questo trend positivo. Una crescita ha concluso Pizzimenti che, anche alla luce dei recenti accordi internazionali, promette di essere ulteriormente rafforzata.

The screenshot shows the article page on Messaggero Marittimo.it. At the top, there's a navigation bar with 'Messaggero Marittimo.it' and 'Login'. The article title is 'Dalla Regione 4 milioni per il porto di Trieste' with the subtitle 'Per la promozione dei servizi di trasporto combinati'. The author is Massimo Belli. Below the title is a photo of a port terminal with a crane. To the right, there's a 'ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER' form with fields for 'Nome e cognome' and 'Indirizzo email'. Below that is a 'POPOLARI VIDEO' section with several video thumbnails and titles like 'Dalla Regione 4 milioni per il porto di Trieste', 'Convegno "Autotrasporto e portualità" a Civitavecchia', 'La Regione Marche firma Memorandum con Tour operator cinese', 'Preparativi Ue per la Brexit', and 'Doppio binario Palermo-Catania: avviati i lavori'. At the bottom of the article, there's a 'ABBONATI O EFFETUA IL LOGIN' button and a list of 'ARGOMENTI CORRELATI' including 'AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE DEL MARE ADRIATICO ORIENTALE', 'INFRASTRUTTURE', 'GRAZIANO PIZZIMENTI', 'PORTO DI TRIESTE', and 'TRASPORTO INTERMODALE'.

FVG: su proposta di Pizzimenti approvati da Giunta 4 mln per trasporto intermodale nel porto di Trieste

(FERPRESS) - Trieste, 25 MAR - Uno stanziamento di 4 milioni di euro a favore dell' Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico orientale finalizzato alla promozione dei "servizi di trasporto combinati multi cliente delle unità di trasporto intermodale da e per il porto di Trieste". Lo ha deciso - secondo quanto si legge in una nota - la Giunta del Friuli Venezia Giulia approvando una delibera proposta dall' assessore alle Infrastrutture, Graziano Pizzimenti, con la quale l' esecutivo regionale ha prenotato una spesa di 4 milioni di euro sull' esercizio finanziario 2019. In particolare si tratta di risorse destinate "al consolidamento dei flussi di traffico verso il mercato, sviluppati dai vettori marittimi che fanno scalo a Trieste con servizi diretti e/o oceanici e rivolti in particolare a favorire gli instradamenti alternativi alla modalità stradale". La Regione, come ha sottolineato l' assessore, conferma il sostegno all' attività dell' Authority in linea con quelle che sono le performance che il porto di Trieste è riuscito a conseguire in questi anni, aprendo un' importante stagione in cui proprio i collegamenti intermodali su rotaia hanno consentito di sviluppare i flussi con i mercati del Centro e Nord Europa. "La nostra visione - ha concluso Pizzimenti - prevede una prospettiva allargata a tutta la regione, che attraverso le sue articolazioni degli spazi retroportuali deve trarre beneficio da questo trend positivo. Una crescita - ha concluso Pizzimenti - che, anche alla luce dei recenti accordi internazionali, promette di essere ulteriormente rafforzata".

The screenshot shows the FerPress website interface. At the top, there's a navigation bar with the FerPress logo and the text 'AGENZIA DI INFORMAZIONE FERROVIE, TRASPORTO LOCALE E LOGISTICA'. Below the navigation, the article title 'FVG: su proposta di Pizzimenti approvati da Giunta 4 mln per trasporto intermodale nel porto di Trieste' is displayed. The main content area contains the article text, including a sub-header 'L'articolo è leggibile solo dagli abbonati.' and a small image of a train. On the right side, there's a sidebar with a 'Login' form, a 'Dailyletter' subscription section, and social media icons for Facebook, Twitter, and LinkedIn. The bottom of the page features logos for ANAV and ASSOFER.

Il Piccolo

Trieste

INCONTRO FRA COMUNE E AUTORITÀ PORTUALE

Vertice sul futuro del Mercato ittico Prima ipotesi al Canale navigabile

Individuato uno spazio di 10 mila metri quadrati nell'area. Giorgi: «Guardiamo anche all'ex Manifattura»

Massimo Greco Evacuato Porto vecchio, l'obiettivo cambia: sbarcare nel Canale navigabile di Zaule.

Cercasi spazio dove realizzare quel Mercato ittico, che da anni campa precariamente all'ex Gaslini vicino a Scalo Legnami e che il Comune vorrebbe accasare in un luogo di sua proprietà.

Il sindaco Dipiazza avrebbe preferito compattare mercato e "fish market" al Magazzino 30 di fianco al futuro centro congressi e al polo culturale, ma l'idea di un project financing, che aveva attratto un paio di manifestazioni di interesse, è passata in cavalleria, per ragioni tecniche legate all'approvvigionamento della struttura mercatale e per l'ardua compatibilità "ambientale" del combinato pesce/cultura.

Date queste premesse, ieri mattina l'assessore Lorenzo Giorgi, accompagnato dal direttore dei Lavori pubblici Enrico Conte, ha avuto un primo incontro con il segretario generale dell'Autorità portuale, Mario Sommariva, per individuare possibili soluzioni che abbiano il Canale come riferimento. Il Municipio paga all'Ap un canone annuo di 90 mila euro. Un primo spunto riguarda un'area di 10 mila metri quadrati in Riva Giovanni da Verrazzano, di proprietà privata, che coincidono più o meno con lo stabilimento ex Afa, confinante con SiMetal.

Lo spazio contiene una parte coperta e una scoperta, aveva a disposizione anche un pontile (ancora noto come ex Afa) sul Canale, che però ora è in concessione a un'azienda del Polo nautico alla radice della via d'acqua. In verità il rifornimento di pesce ha più bisogno di camion refrigerati che di barche, per cui l'accesso al Canale non sarebbe poi così importante.

«Ci bastano 2 mila metri quadrati per fare il mercato», chiarisce Giorgi. Da rammentare che nell'elenco delle opere pubbliche inserito nel Dup 2019-21 c'è una posta complessiva di 2,5 milioni, su due lotti, destinata a realizzare il Mercato.

Esiste poi una seconda ipotesi, che a Giorgi piace molto, e che riguarda l'ex Manifattura Tabacchi. Non è una novità assoluta, perché se ne era parlato 5-6 anni orsono come possibile mercato all'ingrosso, durante l'era cosoliniana. Anch'essa non è proprio sul Canale, ma nei pressi, in quanto è situata in via Alessandro Malaspina. Si tratta di un edificio molto grande, risalente agli anni '60, che si estende su oltre 50 mila metri quadrati. Da tredici anni è nella disponibilità di Cassa depositi e prestiti (Cdp) Immobiliare, sempre in vendita ma finora senza pretendenti. Si ricorda che tra Comune e Cdp è in piedi una trattativa sullo scambio tra palazzo Carciotti e l'ex caserma Vittorio Emanuele III in via Rossetti.

Il Canale navigabile, come auspicabile sorte del Mercato ittico, era stato prefigurato da Giorgi in tempi non sospetti, poi la suggestione del Porto vecchio aveva temporaneamente prevalso. Dal punto di vista logistico, la zona del Canale si presta alla bisogna, a cominciare dalla prossimità con la Grande viabilità e l'agevole collegamento con la costa istriana da cui proviene una buona quota del pescato fresco negoziato a Trieste.

La sistemazione provvisoria all'ex Gaslini può fruire di 2300 metri quadrati di piazzale, di altrettanti mq di banchina, di 1500 mq di specchio acqueo, di un migliaio di mq di struttura edificata.

Nell'estate 2016 era stato chiuso dai Nas Carabinieri per motivi igienici e riaperto dal Comune dopo un paio di settimane di lavori.

-- BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI.



Il Piccolo

Trieste

il terminal dell' alto adriatico

Autostrade del Mare, avanti tutta

I porti di Venezia e di Trieste giocano la carta dell' intermodalità: traffici a quota 10 milioni di tonnellate

Gianni Favarato VENEZIA. Si chiamano "autostrade del mare" e a tutti gli effetti sono un servizio intermodale di trasporto **marittimo**, alternativo al trasporto merci fatto con camion, tir e autorimorchi che inquinano l' aria e intasano strade, autostrade e valichi di frontiera in quanto le merci vengono caricate su mezzi rotabili (camion, autotreni-Tir e o vagoni ferroviari) che a loro vengono imbarcati su un traghetto ro/ro (rotabile) con procedure di caricamento orizzontale.

L' intermodalità L' Unione Europea e gli stati nazionali, consapevoli che si tratta di una grande opportunità per ridurre il traffico di automezzi pesanti dalle strade e con loro anche le loro pesanti emissioni di gas di scarico inquinanti, stanno sostenendo lo sviluppo dei terminal delle autostrade del mare, compresi quelli dell' Alto Adriatico, ovvero il nuovo terminal di Fusina, a Venezia e quello di Trieste di Riva Traiana e Molo V. Insieme, l' anno scorso, i due terminal dell' Alto Adriatico hanno movimentato un totale di 10 milioni di tonnellate di merci su mezzi rotabili caricati su traghetti: 1.841.000 tonnellate a Fusina con un aumento di ben il 20% rispetto al 2017 e ben di più a Trieste, 8.650.000 tonnellate ma con una flessione (-2 %) , dovuta ai problemi della Turchia. Del resto il traffico dei traghetti di merci rotabili (ro-ro), è in forte crescita in tutti gli scali del Paese, dove, dopo Venezia e Trieste, si stanno consolidando i porti storicamente più forti nel segmento: Napoli grazie a Salerno, Genova e Savona, e poi ci sono i terminal di Marina di Carrara e Bari. Il traffico ro/ro è uno dei punti di forza dell' intermodalità dei trasporti nel bacino del mare Mediterraneo, che nel 2050 avrà 650 milioni di abitanti contro i 450 attuali.

le banchine a Fusina A Venezia, ai bordi della laguna Sud, è stato aperto da pochi anni il terminal di Fusina, attrezzato per ricevere traghetti ro-pax e ro-ro, gestito dalla società Venice Ro-Port Mos spa, partecipata al 94% dal Gruppo Ingegnere Mantovani, dalla società di ingegneria Thetis (5%) e da Vtp (1%), la società che gestisce il terminal crocieristico alla Stazione Marittima di Santa Marta.

Il nuovo terminal è stato inaugurato nel 2013 ai bordi del tratto del canale Malamocco-Marghera prossimo al mare, con l' entrata in funzione - dopo i massicci lavori di bonifica dei terreni che prima ospitavano le fonderie ex Sava ed Alumix - della prima delle due darsene previste, con l' ufficio doganale e le prime due banchine dove approdano anche i traghetti passeggeri da e per la Grecia che prima dovevano arrivare e partire dalla Marittima a Santa Marta. La seconda darsena è stata quasi ultimata e presto saranno operative, in totale, quattro banchine, con un prevedibile aumento dei traffici.

La Rotta ferroviaria Il mese scorso proprio al terminal di Fusina è stata presentata una a nuova "rotta" commerciale a basso impatto ambientale che può movimentare le merci, via mare e ferrovia, dal porto Mediterraneo del Pireo fino a Venezia e da qui, via Tarvisio, al più grande porto interno del mondo, a Duisburg, nel Sud della Germania, alla confluenza del fiume Ruhr nel Reno, da dove si possono raggiungere la Scandinavia e il resto del Nord Europa. In posizione strategica per ottimizzare tempi e costi dei trasporti, il terminal di Fusina è attivo 7 giorni a settimana, 24 ore su 24, ogni giorno dell' anno. Si sviluppa su 38 ettari ed è dotato di due darsene, 4 banchine portuali per navigli da 210 a 245 metri di lunghezza , 4 binari ferroviari per l' interconnessione alla rete nazionale e 210 mila metri quadrati di piazzali per i traffici Schengen ed extra Schengen, con 4 varchi in entrata e 4 in uscita.

È prevista anche la prossima costruzione, nell' area Sud del terminal, di cinque nuovi edifici, su un' area di 63 mila metri quadrati: albergo, uffici, magazzini (anche a temperatura controllata) e parcheggi coperti e scoperti.

Il terminal triestino Gestito dalla società Samer Seaports & Terminals Srl e dall' armatore turco Un Ro-Ro di Istanbul, il terminal di Trieste, nella parte Sud del Porto, è dotato di tre banchine lunghe 900 metri - principalmente dedicati all' imbarco e allo sbarco di camion Tir che si muovono tra l' Europa e la Turchia - con uffici e dogane e un parcheggio di



100 mila metri quadrati. Le connessioni Ro-ro tra Trieste e la Turchia sono iniziate nel 1987 e attualmente collegano la città a Pendik (nella parte asiatica di Istanbul), Ambarli e Mersin (Turchia sud-orientale).

Il 48% del traffico merci su ferrovia, molto attivo nel Porto di Trieste diretto a nel Nord Europa e nei Paesi Baltici, fa capo proprio al terminal ro/ro. A Trieste due settimane fa è approdato il più grande traghetto merci mai approdato al terminal ro/ro, la motonave Ephesus Seaways che ha una capacità di carico quasi doppia rispetto alle navi attualmente impegnate sull' Autostrada del mare Trieste-Turchia e, in futuro, una volta risolte le instabilità politiche del Nord Africa, anche con i porti del sud del Mediterraneo. Oltre ai tir provenienti dall' estero, a Trieste c' è una grande via vai di treni, soprattutto dopo che l' anno scorso è stato inaugurato il nuovo parco ferroviario ro/ro di Riva Traiana, nel Porto Franco.

L' intervento di ammodernamento, per il quale sono stati investiti 12 milioni, è iniziato nel dicembre del 2016 e ha rivoluzionato lo storico Molo V, trasformandolo in una vera e propria infrastruttura ferroviaria collegata al Centro Europa, soprattutto Austria, Germania e Lussemburgo.

L' anno scorso i convogli sono stati raddoppiati con un totale di 3 mila treni smistati.

BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI.

Il Piccolo

Trieste

LE STRATEGIE DELLO SCALO

Trieste, così rinasce il punto franco

La nuova vita del porto dopo l'intesa con i Dragoni e Vienna al centro dei traffici nel Mediterraneo

Piercarlo Fiumanò TRIESTE. Un colossale déjà vu nel passato del più grande emporio commerciale dell'era asburgica. Lo scalo di Trieste ha una storia pluricentenaria (il 18 marzo 2019 ha festeggiato i trecento anni) ed è l'unico porto franco d'Europa. Un efficiente sistema integrato tra lo scalo e la rete ferroviaria (già esistente, ma resa più efficiente) rappresenta poi uno dei principali motivi che stanno alla base della crescita del porto guidato dal presidente dell'Authority Zeno D'Agostino; artefice di uno storico accordo sulla Via della Seta. Il porto, in asse con il colosso China Communication Construction Company, diventa uno snodo nevralgico dei traffici nell'Europa centrale e cuore delle esportazioni in Cina e nel Far East delle nostre Pmi. Dallo scalo già partono e arrivano 10 mila treni l'anno che portano le merci in buona parte del Vecchio Continente. Un fenomeno commerciale e industriale di cui si è accorta l'opinione pubblica mondiale dopo gli accordi Cina-Italia che turbano i sonni di Trump. Il Memorandum fra il governo italiano e Pechino costruisce come un grande ideogramma il nome di Trieste. Come ha osservato di recente il presidente della Fondazione Italia-Cina Vincenzo Petrone «i traffici commerciali fra Oriente e Europa si realizzano per il 90% per via marittima e con il raddoppio del canale di Suez le grandi navi cinesi approdano nei porti del Mediterraneo». Per questo «la nuova Via della Seta costituisce la sfida sistemica più ambiziosa in termini di raccordi intercontinentali, connettività euroasiatica, investimenti, produttività ed efficienza logistica». E senza rischi di assimilazione come è accaduto con il porto del Pireo, ha scandito D'Agostino. Intanto sullo sfondo di un grande ritorno alla Mitteleuropa il governo austriaco progetta il ripristino dell'antica linea ferroviaria fra la città di Svevo e Vienna. Partita ferroviaria entrata anche nel mirino dei cinesi che sarebbero interessati ai lavori di ampliamento del **Molo VII**, affidato in concessione a Trieste Marine Terminal e destinato alla movimentazione di container, che sarà allungato di cento metri. Ma sono i numeri che parlano di una costante crescita dei traffici per uno scalo capace di movimentare quasi 63 mila tonnellate di merci nel 2018, nuovo record storico che conferma il porto triestino al primo posto in Italia per volumi totali. Mentre la quantità di petrolio immessa nell'oleodotto è in calo dell'1,18%, i container si scatenano su volumi importanti (75.426 Teu) in crescita del 17,23%.

D'Agostino ha ricordato più volte che il Porto Franco ha aperto la città dal punto di vista economico, sociale e religioso. Da qui la grande rinascita rilanciando l'antica assetto istituzionale e normativo teresiano. In una parola: ritorno al vecchio emporio della Mitteleuropa. Anche sull'onda di questo storico déjà vu è partita la prima Free Zone industriale. Negli spazi ricavati nell'area che fino a pochi mesi fa era del colosso motoristico finlandese Wärtsilä, nel Comune di San Dorligo della Valle, su una superficie complessiva di 240 mila metri quadrati, 70 mila dei quali al coperto, è nata Freeeste, un punto franco di retroporto con aree per la logistica, lo stoccaggio, il confezionamento e l'imballaggio delle merci e la manifattura, valide non solo per l'import ma anche per le esportazioni di merce in regime extradoganale.

Operazione da 21 milioni, frutto dell'intesa fra vari soggetti, a cominciare dall'Interporto di Trieste, per proseguire con Autorità portuale, Prefettura, Regione, Comune di Trieste.

«Questa è un'operazione fondamentale - ha detto Giacomo Borruso, presidente dell'Interporto di Trieste - perché ha permesso la realizzazione di un'area retroportuale adeguata alle attuali esigenze di sviluppo dello scalo giuliano». Anche nella pregiata casa di spedizioni triestina Francesco Parisi, dove tutto sia rimasto come cristallizzato al 1807, anno di fondazione, ci si prepara alla grande svolta. Nell'open space dove lavorano gli impiegati sembra di sentire il ticchettio delle telescriventi che annunciano l'arrivo delle grandi navi piene di spezie e tessuti. Matteo Parisi con la regia del padre Francesco e il fratello Pier Tomaso, guida questa storica azienda di famiglia, uno dei nomi simbolo



della Trieste emporiale che di recente ha ceduto il 18,3% del **Molo** VI alla turca Ekol.

La vera sfida dei prossimi anni oggi si chiama piattaforma logistica, l'imponente terminal multipurpose da 132 milioni per le navi portacontainer e traffici ro-ro. Il gruppo Parisi ha ottenuto la concessione trentennale il primo settembre 2014 come socio principale con il 46% di Piattaforma Logistica Trieste Srl costituita assieme alla Icop del costruttore Vittorio Petrucco (44%), Interporto di Bologna (6%) e Kosmo Ambiente (4%). Con l'intuizione tipica delle grandi famiglie, la Parisi ha portato a Trieste uno dei migliori top manager nel settore della logistica portuale, per 25 anni numero uno del porto di Capodistria (presidente dal 2014 al 2017), Dragomir Matic. La piattaforma logistica è destinata a diventare la più importante opera in costruzione nel sistema dei porti adriatici mentre si prepara l'ingresso del colosso China Merchants Group.

I lavori, già completati al 75%, dovrebbero concludersi nella seconda metà di quest'anno.

Con fondali superiori ai 14 metri c'è in progetto il raccordo con una grande piastra ferroviaria e un futuribile **Molo** Ottavo. Fra Vecchia Austria e Dragoni imperiali il porto triestino è rinato a nuova vita.

-- BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI.

Il Piccolo

Trieste

nuove tecnologie

Il software Dbà Group per i traffici in mare

TREVISO. Gli investimenti sulle modalità di trasporto delle merci sono attuati con un occhio sempre più attento allo sviluppo del progetto cinese della Nuova Via della Seta.

«L'onda dello sviluppo cinese è partita, non è possibile fermarla», dice Francesco De Bettin presidente della trevigiana Dbà Group e, con i fratelli Raffaele, Stefano e Daniele, co-fondatore della società.

Dbà Group da tempo è lungo la Nuova Via della Seta, con la propria bandiera in numerosi gangli portuali del percorso marittimo delle merci Europa-Cina-Europa. È presente, con modalità e servizi diversi, in 36 porti nel mondo.

In Italia nei porti di Savona, La Spezia, Piombino, Taranto, Brindisi, Bari, Ortona, Pescara, San Benedetto del Tronto, Ancona, Falconara, Venezia e Trieste. Poi sulla "linea balcanica", a Koper (Slovenia), Ploce (Croazia), Bar (Montenegro), Baku (Azerbaijan), Aqaba (Giordania) e Dammam (Arabia Saudita). Con "Port-Line", software a moduli espandibili, Dbà fornisce alle attività di shipping semplificazione e accelerazione dei processi e riduzione dell'impatto ambientale, sia in mare che nell'entroterra. Con "Ismael", software nuovissimo in via di ingegnerizzazione, sviluppa il monitoraggio dell'ambiente in aree portuali e fornisce assistenza per modificare i traffici di mezzi e merci sia in mare che in terraferma.

"Ismael" si nutre di Big Data e Intelligenza artificiale ed ha capacità di predire condizioni ambientali indesiderate basate sull'apprendimento automatico dei dati dal passato. «Il futuro prossimo dello shipping è rappresentato da Internet delle cose (IoT), Intelligenza artificiale (AI) e tecnologia blockchain», dice De Bettin, «che possono interagire e alimentarsi tra loro. L'obiettivo è digitalizzare tutto il processo e percorso». La tecnologia blockchain, entrata da poco nello shipping, può migliorare uno dei maggiori oneri legati allo scambio di documenti cartacei che devono essere compilati e approvati prima che il carico possa entrare o uscire da un porto. Una singola spedizione può richiedere centinaia di pagine che devono essere consegnate fisicamente a dozzine di agenzie, banche, uffici doganali e altre entità. Con la tecnologia blockchain i documenti sono elaborati in pochi minuti, anziché in ore o persino giorni, e possono essere verificati autonomamente da parte di tutti coloro che sono coinvolti nel trasporto di merci.

--Maria Chiara Pellizzari BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI.

Il Piccolo

Trieste

Il rumore assordante dei traghetti turchi

Come ex dipendente del Lloyd Triestino, avendo lavorato nel settore dei container, non posso che compiacermi delle nuove belle prospettive che si stanno affacciando a Trieste in campo **marittimo**. Tuttavia, abitando in viale Romolo Gessi, devo purtroppo rimarcare, come già fatto in passato, che talvolta i traghetti provenienti dalla Turchia provocano durante le loro soste un rumore continuo e fragoroso. Questa situazione diventa insostenibile durante il riposo notturno. Faccio presente che, anche tenendo chiuse le finestre con tutte le protezioni del caso, il rumore rimane sempre forte.

Franco Del Fabbro.

26 TRIESTE CRONACA

SEGNALAZIONI

Fibra ottica, quando le aziende "sfruttano" il suolo privato

LA LETTERA DEL GIURNO

Voglio porre all'attenzione del lettore un problema che mi ha afflitto da tempo. Abito in viale Romolo Gessi, dove da anni si ferma un traghetto turco. Il rumore è insostenibile, soprattutto di notte. Ho già fatto presente al Comune e al Lloyd Triestino, ma non ho ottenuto alcun risultato. Sarei grato se potessi segnalare il problema a un'istituzione che si occupi di questo tipo di casi.

LETTURE

Triestemina
di Carlo...

La Divesa scade
non piace a Udine

IL RUMORE ASSORDANTE DEI TRAGHETTI TURCHI

Come ex dipendente del Lloyd Triestino, avendo lavorato nel settore dei container, non posso che compiacermi delle nuove belle prospettive che si stanno affacciando a Trieste in campo marittimo. Tuttavia, abitando in viale Romolo Gessi, devo purtroppo rimarcare, come già fatto in passato, che talvolta i traghetti provenienti dalla Turchia provocano durante le loro soste un rumore continuo e fragoroso. Questa situazione diventa insostenibile durante il riposo notturno. Faccio presente che, anche tenendo chiuse le finestre con tutte le protezioni del caso, il rumore rimane sempre forte.

Franco Del Fabbro.



La Stampa

Trieste

FOCUS

Trasporti, il motore della competitività

F. FE.

Lo dimostra lo sbilanciamento del traffico merci sulla modalità stradale a tutto svantaggio della rotaia. «Il ritardo sul fronte ferroviario è il nervo scoperto del Paese - conferma Merlo - sia dal punto di vista delle infrastrutture che dell'ultimo miglio. E le conseguenze sono talvolta paradossali. Pensiamo a Trieste: il porto ha tassi di crescita ferroviari sbalorditivi, ma fra pochi anni l'infrastruttura che utilizza rischia di essere insufficiente.

Poi c'è il tema del ritardo sui grandi corridoi europei, ma in questo caso bisognerebbe chiedere spiegazioni a chi, negli anni, si è opposto a opere come Tav e Terzo valico».

Nel frattempo, Svizzera e Austria in pochi decenni hanno investito 40 miliardi sulle reti ferroviarie. «In attesa di interventi che l'Italia ha colpevolmente ritardato - ribadisce Merlo - E se l'Austria una sua politica è riuscita comunque a portarla avanti, collegandosi al porto di Trieste, la Svizzera è ancora in attesa di collegarsi in modo efficace ai porti liguri.

Del resto, l'assenza di una piattaforma nazionale della logistica è il sintomo più evidente di un sistema che non funziona». Non tutte le scelte italiane sono però da buttare via. È il caso del Ferrobonus e del Marebonus, due incentivi introdotti per favorire l'intermodalità strada-ferro (i beneficiari sono aziende ferroviarie e autotrasportatori) e quella strada-mare (destinatari imprese armatoriali e dell'autotrasporto). «Si tratta di due misure che effettivamente hanno sostenuto, e continuano a farlo, modalità di trasporto più pulite e sostenibili - conferma il presidente di Federlogistica - Nel caso del Marebonus si sta cercando di trasformare l'incentivo economico da statale a europeo, con il coinvolgimento di Paesi come Francia e Spagna. La commissaria Ue Violeta Bulc si è espressa a favore. Ma, naturalmente, la decisione dovrà prenderla il prossimo Europarlamento».



Firmato accordo tra il porto di Trieste e China Communications Construction Company

ROMA - Firmato a Roma l'accordo di cooperazione tra il porto di Trieste e il gruppo cinese China Communications Construction Company - CCCC che favorirà

L'infrastrutturazione in Centro Europa e aumenterà le possibilità di accesso dei prodotti delle piccole e medie imprese italiane presso i mercati cinesi. Alla presenza dei capi di stato di Italia e Cina, il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale Zeno D'Agostino e il leader del gruppo cinese CCCC mr. Song Hailang hanno formalizzato un accordo chiave circa le infrastrutture ferroviarie collocate nella regione portuale del Mare Adriatico Orientale, in particolare le nuove stazioni di Servola e Aquilinia, rientranti nel progetto "Trihub", il piano integrato di rinforzo del sistema infrastrutturale ferroviario nell'area fra Cervignano del Friuli, Villa Opicina e Trieste, sviluppato in collaborazione con il gestore della rete ferroviaria italiana RFI. L'accordo con CCCC, che permetterà l'accrescimento dell'influenza del porto di Trieste sia in Europa centrale, sia presso i mercati marittimi cinesi, consentirà all'Autorità di Sistema Portuale di esplorare nuove opportunità collegate al progetto di CCCC per la costruzione e gestione del grande terminal intermodale di Kosie (Slovacchia). Il patto siglato oggi permetterà inoltre ad entrambi i firmatari di valutare collaborazioni per progetti logistico-industriali in Cina con lo scopo di facilitare i flussi logistici e il commercio. "Con questo accordo - ha dichiarato il presidente dell'Authority Zeno D'Agostino - puntiamo ad organizzare la logistica in uscita dal porto. Il nostro impegno è quello di supportare le esportazioni in Cina e nel Far East delle nostre PMI, che non hanno le dimensioni idonee ad affrontare questo tipo di investimenti. L'Autorità di Sistema si mette a disposizione delle imprese italiane per sviluppare in Cina piattaforme logistiche e portuali che permettano al Made in Italy di raggiungere i flussi commerciali verso questo grande mercato in espansione." Il presidente D'Agostino e Song Hailang hanno suggellato oggi un accordo di cooperazione che si inserisce a latere del protocollo fra Italia e Cina, sancendo di fatto l'ingresso del porto di Trieste nella cornice dell'iniziativa Belt and Road Initiative. L'impresa CCCC, detenuta dallo Stato cinese, è una delle più grandi imprese mondiali del settore delle infrastrutture, quotata alle borse di Hong Kong e Shanghai. CCCC è presente in 155 paesi, con un fatturato annuale di gruppo superiore ai 90 miliardi di dollari USA, in possesso di elevato know-how nel settore delle infrastrutture di trasporto. La firma dell'accordo conclude la due giorni collegata alla visita del presidente cinese, nell'ambito della quale si è svolto, fra gli altri eventi ufficiali, anche il Business Forum Internazionale Italia Cina per i Paesi Terzi, organizzato fra gli altri da Assindustria e dal Ministero dello Sviluppo Economico, al quale l'Autorità di Sistema Portuale ha partecipato fra i delegati e nel corso del quale si sono svolti incontri b2b con importanti soggetti cinesi, fra i quali Power China.

Porto - Firmato accordo tra il porto di Trieste e China Communications Construction Company

Firmato accordo tra il porto di Trieste e China Communications Construction Company
© 25 Mar 2019

ROMA - Firmato a Roma l'accordo di cooperazione tra il porto di Trieste e il gruppo cinese China Communications Construction Company - CCCC che favorirà l'infrastrutturazione in Centro Europa e aumenterà le possibilità di accesso dei prodotti delle piccole e medie imprese italiane presso i mercati cinesi.

Alla presenza dei capi di stato di Italia e Cina, il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale Zeno D'Agostino e il leader del gruppo cinese CCCC mr. Song Hailang hanno formalizzato un accordo chiave circa le infrastrutture ferroviarie collocate nella regione portuale del Mare Adriatico Orientale, in particolare le nuove stazioni di Servola e Aquilinia, rientranti nel progetto "Trihub", il piano integrato di rinforzo del sistema infrastrutturale ferroviario nell'area fra Cervignano del Friuli, Villa Opicina e Trieste, sviluppato in collaborazione con il gestore della rete ferroviaria italiana RFI.

L'accordo con CCCC, che permetterà l'accrescimento dell'influenza del porto di Trieste sia in Europa centrale, sia presso i mercati marittimi cinesi, consentirà all'Autorità di Sistema Portuale di esplorare nuove opportunità collegate al progetto di CCCC per la costruzione e gestione del grande terminal intermodale di Kosie (Slovacchia). Il patto siglato oggi permetterà inoltre ad entrambi i firmatari di valutare collaborazioni per progetti logistico-industriali in Cina con lo scopo di facilitare i flussi logistici e il commercio.

*Con questo accordo - ha dichiarato il presidente dell'Authority Zeno D'Agostino -

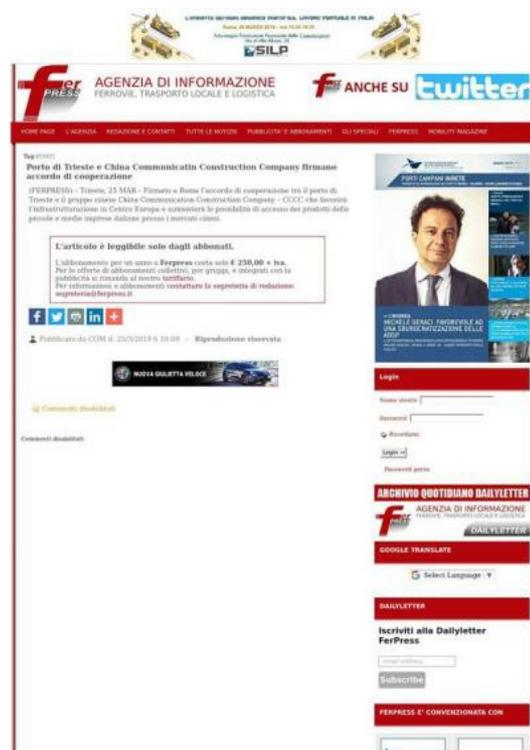
Toremar
AGENZIA MARITTIMA
ALDO SPADONI
Telefono + 0586 248111
Fax 0586 248200

CTN
CORPORAZIONE TUNISINE DE NAVIGATION
www.ctn.it

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

Porto di Trieste e China Communication Construction Company firmano accordo di cooperazione

(FERPRESS) - Trieste, 25 MAR - Firmato a Roma l' accordo di cooperazione tra il porto di Trieste e il gruppo cinese China Communication Construction Company - CCCC che favorirà l' infrastrutturazione in Centro Europa e aumenterà le possibilità di accesso dei prodotti delle piccole e medie imprese italiane presso i mercati cinesi. Alla presenza dei capi di stato di Italia e Cina, il presidente dell' **Autorità di Sistema Portuale** del Mare Adriatico Orientale Zeno D' Agostino e il leader del gruppo cinese CCCC Mr. Song Hailang hanno formalizzato un accordo chiave circa le infrastrutture ferroviarie collocate nella regione **portuale** del Mare Adriatico Orientale, in particolare le nuove stazioni di Servola e Aquilina, rientranti nel progetto "Trihub", il piano integrato di rinforzo del **sistema** infrastrutturale ferroviario nell' area fra Cervignano del Friuli, Villa Opicina e Trieste, sviluppato in collaborazione con il gestore della rete ferroviaria italiana RFI. L' accordo con CCCC, che permetterà l' accrescimento dell' influenza del porto di Trieste sia in Europa centrale, sia presso i mercati marittimi cinesi, consentirà all' **Autorità di Sistema Portuale** di esplorare nuove opportunità collegate al progetto di CCCC per la costruzione e gestione del grande terminal intermodale di Kosie (Slovacchia). Il patto siglato oggi permetterà inoltre ad entrambi i firmatari di valutare collaborazioni per progetti logistico-industriali in Cina con lo scopo di facilitare i flussi logistici e il commercio. "Con questo accordo - ha dichiarato il presidente dell' Authority Zeno D' Agostino - puntiamo ad organizzare la logistica in uscita dal porto. Il nostro impegno è quello di supportare le esportazioni in Cina e nel Far East delle nostre PMI, che non hanno le dimensioni idonee ad affrontare questo tipo di investimenti. L' **Autorità di Sistema** si mette a disposizione delle imprese italiane per sviluppare in Cina piattaforme logistiche e portuali che permettano al Made in Italy di raggiungere i flussi commerciali verso questo grande mercato in espansione." Il presidente D' Agostino e Mr. Song Hailang hanno suggellato oggi un accordo di cooperazione che si inserisce a latere del protocollo fra Italia e Cina, sancendo di fatto l' ingresso del porto di Trieste nella cornice dell' iniziativa Belt and Road Initiative. L' impresa CCCC, detenuta dallo Stato cinese, è una delle più grandi imprese mondiali del settore delle infrastrutture, quotata alle borse di Hong Kong e Shanghai. CCCC è presente in 155 paesi, con un fatturato annuale di gruppo superiore ai 90 miliardi di dollari USA, in possesso di elevato know-how nel settore delle infrastrutture di trasporto. La firma dell' accordo conclude la due giorni collegata alla visita del presidente cinese, nell' ambito della quale si è svolto, fra gli altri eventi ufficiali, anche il Business Forum Internazionale Italia Cina per i Paesi Terzi, organizzato fra gli altri da Assindustria e dal Ministero dello Sviluppo Economico, al quale l' **Autorità di Sistema Portuale** ha partecipato fra i delegati e nel corso del quale si sono svolti incontri b2b con importanti soggetti cinesi, fra i quali Power China.



Firmato accordo di cooperazione tra il porto di Trieste e Cina

Il presidente D' Agostino: "Facilitare logistica e commercio del Made in Italy in Cina è il nostro obiettivo" Trieste, 23 marzo 2019 - Firmato a Roma l' accordo di cooperazione tra il porto di Trieste e il gruppo cinese China Communications Construction Company - CCCC che favorirà l' infrastrutturazione in Centro Europa e aumenterà le possibilità di accesso dei prodotti delle piccole e medie imprese italiane presso i mercati cinesi. Alla presenza dei capi di stato di Italia e Cina, il presidente dell' **Autorità di Sistema Portuale** del Mare Adriatico Orientale Zeno D' Agostino e il leader del gruppo cinese CCCC Mr. Song Hailang hanno formalizzato un accordo chiave circa le infrastrutture ferroviarie collocate nella regione portuale del Mare Adriatico Orientale, in particolare le nuove stazioni di Servola e Aquilina, rientranti nel progetto "Trihub", il piano integrato di rinforzo del **sistema** infrastrutturale ferroviario nell' area fra Cervignano del Friuli, Villa Opicina e Trieste, sviluppato in collaborazione con il gestore della rete ferroviaria italiana RFI. L' accordo con CCCC, che permetterà l' accrescimento dell' influenza del porto di Trieste sia in Europa centrale, sia presso i mercati marittimi cinesi, consentirà all' **Autorità di Sistema Portuale** di esplorare nuove opportunità collegate al progetto di CCCC per la costruzione e gestione del grande terminal intermodale di Kosie (Slovacchia). Il patto siglato oggi permetterà inoltre ad entrambi i firmatari di valutare collaborazioni per progetti logistico-industriali in Cina con lo scopo di facilitare i flussi logistici e il commercio. "Con questo accordo - ha dichiarato il presidente dell' Authority Zeno D' Agostino - puntiamo ad organizzare la logistica in uscita dal porto. Il nostro impegno è quello di supportare le esportazioni in Cina e nel Far East delle nostre PMI, che non hanno le dimensioni idonee ad affrontare questo tipo di investimenti. L' **Autorità di Sistema** si mette a disposizione delle imprese italiane per sviluppare in Cina piattaforme logistiche e portuali che permettano al Made in Italy di raggiungere i flussi commerciali verso questo grande mercato in espansione." Il presidente D' Agostino e Mr. Song Hailang hanno suggellato oggi un accordo di cooperazione che si inserisce a latere del protocollo fra Italia e Cina, sancendo di fatto l' ingresso del porto di Trieste nella cornice dell' iniziativa Belt and Road Initiative. L' impresa CCCC, detenuta dallo Stato cinese, è una delle più grandi imprese mondiali del settore delle infrastrutture, quotata alle borse di Hong Kong e Shanghai. CCCC è presente in 155 paesi, con un fatturato annuale di gruppo superiore ai 90 miliardi di dollari USA, in possesso di elevato know-how nel settore delle infrastrutture di trasporto. La firma dell' accordo conclude la due giorni collegata alla visita del presidente cinese, nell' ambito della quale si è svolto, fra gli altri eventi ufficiali, anche il Business Forum Internazionale Italia Cina per i Paesi Terzi, organizzato fra gli altri da Assindustria e dal Ministero dello Sviluppo Economico, al quale l' **Autorità di Sistema Portuale** ha partecipato fra i delegati e nel corso del quale si sono svolti incontri b2b con importanti soggetti cinesi, fra i quali Power China.



Informazioni Marittime

Trieste

Trieste e Genova entrano nella belt and road cinese

Accordo con China Communication Construction Company. Le autorità di sistema portuale aiuteranno le pmi ad investire in Italia e in Cina

Sabato a Roma è stato firmato un accordo di cooperazione per i porti di Trieste e Genova con il gruppo cinese China Communications Construction Company (Cccc), grande società edilizia del paese asiatico, principale costruttore della belt and road initiative . Un accordo annunciato qualche settimana fa che rientra nella visita di Stato in Italia del week end scorso del presidente della Repubblica Popolare cinese, Xi Jinping . L' accordo, come hanno sottolineato le autorità di sistema portuale della Liguria e del Friuli-Venezia Giulia, favorirà l' infrastrutturazione del centro Europa e aumenterà le possibilità di accesso dei prodotti delle piccole e medie imprese italiane nei mercati cinesi. Trieste Per il porto giuliano la partnership è stata siglata tra il presidente del porto, Zeno D' Agostino , e il leader di Cccc, Song Hailang . Riguarderà le infrastrutture ferroviarie delle nuove stazioni di Servola e Aquilinia, rientranti nel progetto "Trihub", un piano di rinforzo dell' area fra Cervignano del Friuli, Villa Opicina e Trieste, sviluppato in collaborazione con Rete ferroviaria italiana (Rfi). Inoltre, Trieste esplorerà nuove opportunità collegate al progetto di Cccc per la costruzione e gestione del grande terminal intermodale di Kosie, in Slovacchia. Infine, verranno valutate nuove collaborazioni per progetti logistico-industriali in Cina. «Puntiamo ad organizzare la logistica in uscita dal porto», spiega D' Agostino. «Il nostro impegno - continua - è quello di supportare le esportazioni in Cina e nel Far East delle nostre piccole e medie imprese, che non hanno le dimensioni idonee ad affrontare questo tipo di investimenti. L' autorità di sistema si mette a disposizione delle

imprese italiane per sviluppare in Cina piattaforme logistiche e portuali che permettano al made in Italy di raggiungere i flussi commerciali verso questo grande mercato in espansione». Genova L' intesa è stata firmata dal presidente del porto ligure (che controlla anche lo scalo di Savona), Paolo Emilio Signorini , e dal commissario per la ricostruzione di Genova, il sindaco della città Marco Bucci . La cooperazione riguarda l' attuazione proprio del programma per la ricostruzione avviato in seguito al crollo del ponte Morandi del 14 agosto dell' anno scorso, come previsto dal "decreto Genova" (109/2018). Si tratta di opere programmate fino al 2021, tra le quali figurano lo spostamento e rafforzamento della diga foranea del porto di Genova, il miglioramento dei collegamenti stradali e ferroviari nell' ultimo miglio, il potenziamento del bacino portuale di Sampierdarena e il ribaltamento a mare dello stabilimento Fincantieri. «Attesa l' urgenza con cui è necessario procedere all' attuazione del programma, e in ragione della vastità e complessità degli interventi previsti - spiega Signorini - **Adsp** e Cccc condivideranno le proprie competenze tecniche, professionali e manageriali a supporto della sua realizzazione, valutando la possibilità di sviluppare iniziative di cooperazione su progetti specifici, sotto la supervisione del commissario straordinario e in conformità con il quadro legale italiano e comunitario». Cccc è controllata dallo Stato cinese. È una delle più grandi imprese infrastrutturali al mondo, quotata alle borse di Hong Kong e Shanghai. È presente in 155 paesi, con un fatturato annuale superiore ai 90 miliardi di dollari.



Porto di Trieste e China Communication Construction Company firmano accordo di cooperazione

TRIESTE Firmato oggi a Roma l'accordo di cooperazione tra il porto di Trieste e il gruppo cinese China Communication Construction Company - CCCC che favorirà l'infrastrutturazione in Centro Europa e aumenterà le possibilità di accesso dei prodotti delle piccole e medie imprese italiane presso i mercati cinesi. Alla presenza dei capi di stato di Italia e Cina, il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale Zeno D'Agostino e il leader del gruppo cinese CCCC Mr. Song Hailang hanno formalizzato un accordo chiave circa le infrastrutture ferroviarie collocate nella regione portuale del Mare Adriatico Orientale, in particolare le nuove stazioni di Servola e Aquilinia, rientranti nel progetto Trihub, il piano integrato di rinforzo del sistema infrastrutturale ferroviario nell'area fra Cervignano del Friuli, Villa Opicina e Trieste, sviluppato in collaborazione con il gestore della rete ferroviaria italiana RFI. L'accordo con CCCC, che permetterà l'accrescimento dell'influenza del porto di Trieste sia in Europa centrale, sia presso i mercati marittimi cinesi, consentirà all'Autorità di Sistema Portuale di esplorare nuove opportunità collegate al progetto di CCCC per la costruzione e gestione del grande terminal intermodale di Kosie (Slovacchia). Il patto siglato oggi permetterà inoltre ad entrambi i firmatari di valutare collaborazioni per progetti logistico-industriali in Cina con lo scopo di facilitare i flussi logistici e il commercio. Con questo accordo ha dichiarato il presidente dell'Authority Zeno D'Agostino puntiamo ad organizzare la logistica in uscita dal porto. Il nostro impegno è quello di supportare le esportazioni in Cina e nel Far East delle nostre PMI, che non hanno le dimensioni idonee ad affrontare questo tipo di investimenti. L'Autorità di Sistema si mette a disposizione delle imprese italiane per sviluppare in Cina piattaforme logistiche e portuali che permettano al Made in Italy di raggiungere i flussi commerciali verso questo grande mercato in espansione. Il presidente D'Agostino e Mr. Song Hailang hanno suggellato oggi un accordo di cooperazione che si inserisce a latere del protocollo fra Italia e Cina, sancendo di fatto l'ingresso del porto di Trieste nella cornice dell'iniziativa Belt and Road Initiative. L'impresa CCCC, detenuta dallo Stato cinese, è una delle più grandi imprese mondiali del settore delle infrastrutture, quotata alle borse di Hong Kong e Shanghai. CCCC è presente in 155 paesi, con un fatturato annuale di gruppo superiore ai 90 miliardi di dollari USA, in possesso di elevato know-how nel settore delle infrastrutture di trasporto. La firma dell'accordo conclude la due giorni collegata alla visita del presidente cinese, nell'ambito della quale si è svolto, fra gli altri eventi ufficiali, anche il Business Forum Internazionale Italia Cina per i Paesi Terzi, organizzato fra gli altri da Assindustria e dal Ministero dello Sviluppo Economico, al quale l'Autorità di Sistema Portuale ha partecipato fra i delegati e nel corso del quale si sono svolti incontri b2b con importanti soggetti cinesi, fra i quali Power China.



La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

la fiera all' arsenale dal 18 al 23 giugno

«Salone nautico per barche tipiche così potremo rilanciare la cantieristica»

Pasquale Ventrice, ha inviato un dossier al sindaco a nome delle associazioni. «Non possiamo far concorrenza a Genova»

Alberto Vitucci Salone Nautico all' **Arsenale**.

Occasione unica per rilanciare la nautica i mestieri legati alla marineria. Che potrebbero trovare spazio all' interno del grande complesso monumentale. È la proposta che un gruppo studiosi ha inviato al sindaco Luigi Brugnaro, invitandolo a partecipare al dibattito che si terrà stasera all' hotel Monaco, organizzato dal Rotary club di Venezia.

«Gli vogliamo sottoporre alcuni importanti quesiti», dice il professor Pasquale Ventrice, studioso di **Arsenale** e membro del Rotary. «E soprattutto avanzare proposte per la rinascita dell' **Arsenale**». Da sempre Ventrice e i comitati dell' **Arsenale** si battono per un uso «unitario» del grande complesso. La fabbrica navale più grande d' Europa, luogo dove si creava la potenza marinara della Serenissima. Poi base delle navi austriache, infine della Marina militare, che ancora vi è ospitata per le sue attività istituzionali. Sette anni fa il Comune ha ottenuto con un emendamento alla Finanziaria la proprietà del bene demaniale. Da allora si sono susseguiti progetti di riutilizzo, con la promessa apertura alla città della parte Nord. Ma il grande progetto stenta a decollare. Adesso, dal 18 al 23 giugno, la **Darsena** Grane e le Tese dell' **Arsenale** ospiteranno il primo «Salone Nautico di Venezia», organizzato dal Comune e da Vela. «Iniziativa encomiabile», dice Ventrice, «perché dopo un secolo l' **Arsenale** torna a essere un simbolo di resilienza di questa città nell' ambito della sua gloriosa tradizione marinara. Ma certo non potremo contrapporci con il Salone Nautico di Genova, che da mezzo secolo rappresenta le industrie e le piccole aziende della nautica da diporto».

«La strada vincente», suggerisce il professore, «è quella di approfittare dell' evento per incoraggiare scelte innovative ma legate alla tradizione. Barche in legno e motori non inquinanti. Che potrebbero dare lavoro agli artigiani specializzati, motoristi, meccanici, tappezzieri, fabbri, elettricisti. Insomma, la rinascita di un mondo produttivo che sta dietro la nautica. Sfruttando il «valore aggiunto» dell' **Arsenale**. Una mostra che andrebbe in qualche modo «declinata con modalità peculiari rispetto al modello genovese, ispirate al luogo storico che ospita la Fiera». «L' altra proposta, spiega Ventrice, «è quella di pensare all' **Arsenale** una Fiera permanente del mercato dell' usato». «A Venezia», «vi sono molte imbarcazioni storiche di pregio che spesso vengono abbandonate per i costi o l' impossibilità di trovare manodopera specializzata per ripararle. Una svalutazione che potrebbe essere recuperata con la Fiera dell' usato».

Domande che adesso saranno presentate al sindaco.

Con il tentativo di far «rimanere qualcosa» alla fine della fiera, dice il professore.

Intanto i preparativi per la grande esposizione del Salone Nautico, già annunciato qualche mese fa a Dusseldorf dal sindaco, sono avanzati.

Si aprirà il 18 giugno - fino al 23 giugno - su una superficie di 10 mila metri quadrati.

Aperte le Darsene, le Tese, della parte monumentale e i passaggi per arrivare al sottomarino Dandolo, con cento ormeggi per le barche dei veneziani che vorranno partecipare. Tra gli sponsor dell' evento il Comune, che ha stanziato 900 mila euro per il primo anno, ma anche Vela e la Fondazione Musei. Ci sarà anche un bando di concorso per progettare nuove imbarcazioni con propulsori a carattere innovativo. Barche elettriche e ibride che prima o poi dovranno soppiantare gli inquinanti motori a diesel o a miscela dei fuoribordo. E scafi in legno, per ridare ossigeno ai cantieri veneziani in crisi e senza nuova manodopera specializzata. Un auspicio fatto proprio dai comitati e dalle associazioni di categoria. «Con la Fiera Nautica all' **Arsenale**», dicono, «bisogna rilanciare la cantieristica veneziana».

-- BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI.



La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

Porto di Venezia punta sul servizio alla manifattura

Tre specializzazioni: container, project cargo e rinfuse Musolino: «Con Chioggia un sistema multipurpose»

Francesco Furlan VENEZIA. Container, ma soprattutto rinfuse e project cargo. Chi, pensando al Porto di Venezia, tratteggia solo il profilo delle grandi navi da crociera e del dibattito per allontanarle dal bacino di San Marco e quindi dal cuore della città, dimentica una fetta importante dell'attività portuale di quella che, con gli accorpamenti previsti dall'ultima riforma portuale è diventata l'Autorità di Sistema portuale del mare Adriatico settentrionale che comprende i porti di Venezia e Chioggia. «Un sistema dall'essenza multipurpose», la definisce il presidente dell'Autorità, Pino Musolino, «è questa la caratteristica che definisce sopra ogni altra il sistema portuale di Venezia e Chioggia». Per capirne i motivi bisogna leggere gli ultimi dati disponibili sull'attività portuale, relativi al confronto tra il bilancio delle merci tra il 2018 e l'anno precedente.

I DATI SULLE MERCI Venezia ha chiuso il 2018 con 1 milione e trecentomila tonnellate in più del 2017. L'anno scorso sono state movimentate merci per oltre 26 milioni di tonnellate, con una crescita del 5,4% rispetto all'anno precedente: metà delle merci trasportate sono del settore manifatturiero. Record per il traffico fluviale (+71,3%, attraverso la via navigabile Fissero-Tartaro-Canal Bianco e di quello ferroviario con 100.754 carri (+11,3%) e 2.596.742,96 tonnellate di merci (+11,2%), pari a 5.543 treni per anno gestiti alla stazione di Marghera Scalo in viaggio verso destinazioni a medio e lungo raggio del Nordovest come Cremona, Verona, Rho-Milano e verso l'estero. Il settore del Car Carrier è tra quelli che hanno portato nuova linfa al porto, grazie agli accordi siglati con Ford e Gefco (multinazionale francese della logistica che movimentava mezzi Peugeot Citroën).

PROJECT CARGO Nel 2018 è stata confermata la leadership nazionale nel campo dei trasporti eccezionali (project cargo), con la movimentazione di 800 pezzi unici. Reattori per il Qatar, maxi caldaie destinate al Kazakistan e all'Oman, serbatoi verso la Nigeria. Pezzi unici destinati alla costruzione di raffinerie, impianti idro-elettrici o acciaierie. In media transitano dal Porto di Venezia 800 project cargo all'anno. Multi Service è il terminal di riferimento, mentre sono due le aziende costruttrici che, negli anni, hanno deciso di aprire una sede a anche Porto Marghera, la Macchi (Caldaie) di Varese e l'Atb Riva Calzoni (reattori) di Brescia.

A trainare il settore sono i Paesi emergenti, dove c'è la maggiore fame energetica. Un comparto ad alto valore aggiunto: gli addetti ai lavori stimano un valore medio di ogni collo di 1 milione di euro. Pezzi che possono anche superare le 1500 tonnellate. Venezia è leader nella gestione e spedizione grazie a un mix di fattori: terminal e operatori che si sono specializzati, ampie aree per l'assemblaggio, movimentazione e imbarco dei colli eccezionali, assenza di gallerie o tunnel che ostacolano il trasporto dei pezzi fuori sagoma e fuori peso. Una rete di cinquanta destinazioni (in gran parte tra i Paesi emergenti) e 25 compagnie di comparto che scalo al Porto di Venezia.

Imprese di spedizioni «La pianura padana alle nostre spalle permette alle aziende di tutto il Nordest e anche della Lombardia di trasferire da noi i loro carichi senza ostacolo infrastrutturali, ma per la gestione dei project cargo serve anche una forte specializzazione delle competenze». A spiegarlo è Andrea Scarpa, presidente dell'Associazione delle imprese di spedizione di Venezia e consigliere nazionale di Fedespediti. A Venezia sono un centinaio le ditte che si occupano di spedizioni, per un totale di quasi 2000 addetti. «Il carico di navi a stiva aperta è una competenza antica, che è andata perdendosi quando le merci hanno cominciato a viaggiare all'interno dei container», spiega, «ma questa competenza a Venezia, proprio per la gestione dei project cargo non è mai andata persa». Project e rinfuse, segmento che registra, specie per le rinfuse solide, i principali ulteriori segni positivi di crescita, con un +7,8%; tra queste cresce più di tutti il settore dei cereali che segna un +27,6% su base annua con 200 mila tonnellate in più.

IL COMMENTO «Lo scalo veneziano è in grado di gestire e movimentare una grande varietà di merci, dai prodotti siderurgici alle rinfuse alimentari, dai container al break bulk, dai ro/ro fino ai project cargo», aggiunge il presidente del Porto, Musolino, «Questa specificità si sposa alla perfezione con la posizione geografica del porto, che è collocato all'intersezione tra due corridoi europei e dotato di un collegamento fluviale con i distretti industriali della Pianura

The image shows a page from an Italian newspaper with the following content:

- Shippings & Logistica** (Shipping & Logistics)
- ECONOMIA** (Economy)
- VENEZIA I NUMERI DEL TRAFFICO** (Venezia Traffic Numbers) - Includes a bar chart showing growth in various categories.
- Porto di Venezia punta sul servizio alla manifattura** (Port of Venice focuses on service to manufacturing) - The main headline.
- Il software Dbx Group per i traffici in mare** (The software Dbx Group for sea traffic) - A sub-headline.
- Multiple columns of text, including a photo of a port terminal.



Padana, facendo di Venezia uno scalo gateway per la manifattura nazionale e una risorsa fondamentale per l' export extra-UE di prodotti Made in Italy».

-- BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI.

La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

i piani del consorzio zai di verona

Quadrante Europa chiama Venezia

VERONA. Nuovi sviluppi per l' Interporto Quadrante Europa arriveranno grazie ai collegamenti su ferro con i porti, in particolare con quello di Venezia. Da qualche tempo il Consorzio Zai che gestisce l' interporto veronese è in trattativa con i porti della dorsale tirrenica e sta ragionando con quello lagunare. Per i collegamenti con quest' ultimo sono necessari però degli incentivi economici per renderli sostenibili.

«Le rotture di carico che avvengono sul breve tragitto non hanno una grande convenienza dal punto di vista economico, quindi per rilanciare il ruolo del porto di Venezia anche con l' entroterra servono dei bonus - spiega Matteo Gasparato, presidente Consorzio Zai Interporto Quadrante Europa -. Abbiamo constatato che non andremo incontro a restrizioni Ue sugli aiuti di Stato, dunque c' è la volontà di rilanciare il dialogo con l' Autorità portuale di Venezia e raggiungere a breve un accordo».

A breve ci sarà un incontro anche con il Porto di Civitavecchia e quello di Livorno, poi per la dorsale adriatica con Bari. Posto all' incrocio delle autostrade del Brennero (direttrice nord-sud) e Serenissima (direttrice ovest-est), e delle corrispondenti linee ferroviarie, l' Interporto Quadrante Europa è il primo in Italia per volumi di traffico combinato. Si estende su una superficie di 2,5 milioni di metri quadri, con espansione prevista fino a 4,2 milioni di metri quadrati.

È gestito dal Consorzio Zai e vi sono insediate 1.200 aziende con 13 mila addetti .

Con questo nuovo progetto arriverebbero al Quadrante Europa da Venezia merci provenienti dal Nord Africa o dall' Oriente, attraverso il Canale di Suez. Alcuni player della logistica si stanno già muovendo per rendere stabili i collegamenti ferroviari tra Venezia e Verona. «Siamo fiduciosi di arrivare ad un accordo con i porti tirrenici, che economicamente si sostengono da soli», prosegue Gasparato. Sono invece già attivi alcuni collegamenti via Tir con Venezia e il Quadrante sta ragionando su un apposito corridoio doganale per velocizzare le procedure. I dati ufficiali per il 2018 devono ancora essere resi pubblici. Le prime stime riferiscono di un totale delle coppie di treno arrivate e partite al Quadrante Europa pari a 7.938, in leggera flessione sul 2017 quando furono 8.129. «Abbiamo tenuto sostanzialmente i numeri dell' anno scorso, si è registrata una flessione dei flussi in particolare per il mercato dell' auto - conclude il presidente - Per il 2019 siamo fiduciosi».

--Nicola Brillo BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI.



le politiche economiche

Venezia, mini-porto con i cinesi, le carte a Roma

Dopo il no all' Off shore, Venezia consegna al ministero lo studio di «Cccc» per la banchina alti fondali. Investimento di 1,3 miliardi. Musolino: «Intanto l' accordo commerciale col Pireo porta già risultati»

FRANCESCO BOTTAZZO

VENEZIA I primi studi sono stati presentati la scorsa settimana al ministero delle Infrastrutture: un terminal in mare per far attraccare le grandi navi container con la collaborazione dei cinesi, proprio nei giorni in cui il governo italiano ha tagliato fuori il porto di Venezia dagli accordi con la Cina. Il progetto È la rivisitazione (in piccolo) del terminal off shore su cui aveva puntato l' ex presidente dell' Autorità portuale Paolo Costa per garantire l' accessibilità a Venezia anche con il Mose alzato. Ma né il successore Pino Musolino, tanto meno il governo hanno mai appoggiato il progetto su cui aveva cominciato a lavorare (aggiudicandosi il bando da circa 4 milioni di euro) il consorzio 4C3 composto da 3Ti Progetti Italia, E-Ambiente e la Cccc (China Communication Construction Company Group) protagonista in questi giorni degli accordi che il presidente cinese Xi Jinping ha firmato con l' Italia sulla «Via della Seta» sui quali sono state comprese le Autorità portuale di Genova e di Trieste, lasciando fuori Venezia, così come aveva fatto già il precedente governo Gentiloni. «Ma Venezia è molto attiva con veri e propri accordi economici che portano già oggi risultati - spiega il presidente Musolino - Nei mesi scorsi abbiamo ad esempio siglato un' intesa con il porto di Pireo che ricordo essere a maggioranza cinese. E' l' unico accordo di collaborazione rafforzata sottoscritto con gli scali del Mediterraneo». Il risultato è una nuova linea settimanale con Cosco Shipping (l' azionista di maggioranza) che collega Venezia al Pireo, che si va ad aggiungere alle portacontainer che arrivano nel terminal della Serenissima dall' Indonesia e dalle località sulla Via della Seta. Polemiche e intese D' accordo, le intese firmate da Genova e Trieste, dopo le polemiche delle settimane scorse alla fine sono state annacquate («Non sanno nemmeno cosa firmano. Prima di siglare un memorandum con la Cina, dobbiamo consolidare le alleanze principali, Stati Uniti e Europa, rafforzando i rapporti con Germania e Francia», aveva detto il sindaco Luigi Brugnaro nei giorni scorsi, promettendo un suo intervento nelle settimane successive per promuovere lo scalo lagunare), ma si fa notare eccome l' assenza di Venezia: problema di peso specifico (che manca) dice qualcuno, assenza di fondali (di qui il terminal a mare vuole essere una soluzione) dall' altra. «È chiaro che la Via della Seta aveva come terminale Venezia e su questo la scelta non è di nessuno dal momento che per i cinesi la Via della Seta significa Venezia come per i greci la via della Magna Grecia significava la Calabria e lo Ionio», aveva detto l' ex ministro delle Infrastrutture Graziano Delrio durante la missione italiana in Cina del maggio scorso. Non a caso dice il sindaco Luigi Brugnaro: «Alla Via della Seta ci lavoriamo da tanto, vorrei ricordare che Marco Polo è veneziano. Il governo cinese dice da dieci anni "noi vogliamo aprire le grandi rotte" e parla di Venezia. I nostri politici capiscono Trieste e Genova, credo ci sia un problema di lingua». Prime documentazioni La dimostrazione arriva dalla China Communication Construction Company Group che aveva già puntato su Venezia per la progettazione del terminal off shore, finalizzata alla gestione futura. E nonostante il memorandum tagli fuori proprio lo scalo veneziano, la prima opera realizzata potrebbe essere proprio la banchina alti fondali fuori dalla laguna di cui Pino Musolino ha presentato le prime documentazioni, con tanto di studio di fattibilità economica al ministro delle Infrastrutture Danilo Toninelli la settimana scorsa. Se infatti gli accordi Italia-Cina sui porti rimangono vaghi (quello con Trieste ad esempio parla di eventuali collaborazioni tra porto e Cccc per progetti logistico-industriali in Cina con lo scopo di facilitare i flussi logistici e il commercio), Venezia è già più avanti con il vivo interesse dei cinesi per il progetto del «mini off-shore». L' investimento Un investimento complessivo che dovrebbe arrivare a 1,3 miliardi di euro, e che potrebbe coinvolgere la Cccc nella gestione oltre che nella progettazione anche se Musolino ha avuto già modo di sottolineare in passato che un' eventuale partecipazione sarebbe solo di minoranza. Tutta da costruire l'



architettura economico-finanziaria così come il trasporto delle merci dal terminal a mare alla banchina a Porto Marghera dove verrebbero trasportate le merci. L' idea iniziale era quella di due approdi sulla scogliera già realizzata alla bocca di porto di Malamocco (comunque protetta per evitare la forza del mare) per consentire alle mega navi container di arrivare a Venezia senza entrare in laguna. L' intervento sarebbe modulare, non chiudrebbe a sviluppi futuri, e porterebbe anche l' adeguamento alle moderne necessità della conca di navigazione. «In questa fase di mercato la risposta del progetto penso sia la più consona alle nostre esigenze, costa molto meno di altri e non preclude il futuro, dobbiamo farlo prima che dell' inizio di funzionamento del Mose per non compromettere il lavoro degli operatori - aveva detto Musolino dopo il suo arrivo alla guida del Porto di Venezia - Quando e se il mio successore avrà la possibilità, assieme al successore del ministro delle Infrastrutture di ragionare sui mercati futuri potrà espandere il terminal». © RIPRODUZIONE RISERVATA 25 marzo 2019 (modifica il 25 marzo 2019 | 08:01)

Il Secolo XIX (ed. Savona)

Savona, Vado

FOCUS

Apm Terminal è ancora in cantiere ma i cinesi pensano già al raddoppio

A metà dicembre arriverà al terminal Apm di Vado Ligure - in gergo marinarresco Vado Gateway- la prima nave, si immagina carica di contenitori provenienti dalla Cina. Così come dalla Cina sono arrivate nei mesi scorsi, e continueranno a farlo, le piattaforme galleggianti che hanno trasportato le colossali attrezzature da **banchina** per le operazioni **portuali**. Quel giorno di dicembre la Belt and Road delineata da tanti discorsi ed evocata in vari trattati, si potrà toccare con mano: merci cinesi dirette in Europa sbarcheranno a Vado da una nave Cosco (China Ocean Shipping Company): qualche migliaio di contenitori che saranno impilati sui piazzali di un terminal che già per quasi la metà (49,9% del capitale) è di proprietà di società cinesi, e quindi del governo di Pechino.

Nulla di male, ovviamente, gli affari sono affari ed i primi a capirlo sono stati i danesi di Ap Møller-Mærsk, che hanno deciso di dividere gli oneri (150 milioni di euro) e i rischi della gestione del terminal savonese.

Un accordo su cui tuttavia pesano alcune incognite. Ad esempio la possibilità dell'acquisizione da parte dei cinesi di una quota societaria ulteriore che li porterebbe ad avere la maggioranza. Posizione di comando che Pechino, negli affari **portuali**, sembra prediligere, come già accaduto al Pireo, a Valencia, a Istanbul.

Ma c'è un altro aspetto che, secondo una strategia consolidata da parte di Cosco e in linea con le logiche dell'economia, va considerato. Nel porto del Pireo, dove i cinesi sono entrati con il 51% e con l'impegno a raggiungere almeno il 67%, il numero dei contenitori movimentati è passato da 600 mila a 3,6 milioni all'anno in poco più di un quinquennio, migliorando sensibilmente le economie di scala. Dal Pireo le merci sono inoltrate nei Balcani, soprattutto con i tir, ma anche con qualche treno.

Non mancano i paralleli con il caso savonese. Gli iniziali 600 mila containers sbarcati nel porto di Atene rappresentano (quasi) l'intera capacità del terminal Apm Vado. Già a questi livelli, tuttavia, emergono seri problemi logistici per l'inoltro delle merci, in mancanza di corposi interventi sui raccordi stradali (nuovo casello di Bos sarino) e ferroviari (lavori sulle linee per Torino e Alessandria, raddoppio della tratta Finale - Andora). Opere per le quali si fa fatica a trovare i fondi.

A pensarci con un po' di malizia si trova una sola soluzione logica a tutte le incognite del problema: servono più contenitori da sbarcare per raggiungere la massa critica soddisfacente per i gestori del terminal e per rendere redditivi gli investimenti sui collegamenti. Peccato che le dimensioni del terminal di Vado nell'attuale configurazione consentano l'accosto di una sola grande portacontainer da 20 mila teu; al massimo se ne può aggiungere, in contemporanea, una molto più piccola.

Il terminal di taglia 700 per 300 (metri), come sottolineato in tempi non sospetti da chi ne contestava la realizzazione, non sarà in grado di rispettare gli standard di competitività europei (figurarsi quelli cinesi). Ecco perché tutto sembra andare nella direzione di un raddoppio: si tratterebbe di allungare di alcune centinaia di metri verso il mare la **banchina** sud (quella di ponente) per consentire l'accosto contestuale di due navi giganti. I fondali, anche nell'ipotesi di spingersi con il terrapieno ad un chilometro dalla costa, non salirebbero oltre i 30 metri e al massimo si tratterebbe di allungare di un altro po' la diga di sopra flutto. Forse a quel punto il 49,9% della partecipazione cinese in Apm Terminal Vado Ligure, con un piccolo salto, andrebbe oltre il 50% e dalla Cina, oltre ai contenitori, potrebbero arrivare i soldi necessari a far quadrare i conti, sia sul mare, sia a terra.



COMMERCIO MONDIALE

La Liguria guarda al Far Est e si consolida negli States

Il polo commerciale Genova-Savona è uno dei più importanti del Mediterraneo L'Asia si conferma il partner naturale, mentre crescono gli affari in Nord America

ALBERTO GHIARA

Il traffico totale dei porti di Genova e Savona è rimasto stabile nel 2018. La piccola crescita (+1,7 per cento) ha però consentito di varcare la soglia delle 70 milioni di tonnellate complessive movimentate.

Analogo andamento nel 2018 per i passeggeri (4,3 milioni, +1,6 per cento), trascinati dall' aumento delle crociere (1,86 milioni, +4,5 per cento), mentre i traghetti hanno avuto una flessione (2,43 milioni, -0,5 per cento).

Per quanto riguarda le merci, il 2018 è stato caratterizzato da una prima metà più brillante e una seconda metà più difficile. A pesare sono stati due fattori. Uno, tragico, è il crollo del ponte Morandi che ha tagliato parte dei collegamenti stradali e ferroviari del porto verso il suo entroterra. L' altro è un complessivo raffreddamento dell' economia e dei traffici in tutto il mondo.

Nel settore contenitori, il porto di Genova ha perso l' aumento che aveva ottenuto nel 2017. A sostenere il sistema **portuale** è stato il leggero aumento registrato a Savona. Alla fine i teu (unità di misura dei container) movimentati sono stati 2.674.404 contro i 2.666.244 del 2017 (+0,3 per cento). La flessione a Genova era già cominciata a luglio (-2,1 per cento), ma la catastrofe del Morandi ha peggiorato la situazione (-16,6 per cento ad agosto).

I dati dei primi mesi del 2019 non sono ancora noti ufficialmente, ma Spediporto, associazione delle case di spedizione genovesi, ha anticipato che il calo è terminato con una ripresa a febbraio del 3 per cento.

Le rinfuse solide sono ormai una tipologia di merce che interessa soprattutto Savona. E infatti il brusco ulteriore calo di Genova (-16 per cento) ha avuto un' incidenza ridotta grazie al buon momento del porto savonese, che ha permesso al sistema di chiudere l' anno in forte crescita (3,4 milioni di tonnellate, +12 per cento).

Gli oli minerali sono cresciuti in linea con i traffici complessivi dei due scali (21,4 milioni di tonnellate, +1,8 per cento), mentre le altre rinfuse liquide, come oli vegetali, vino e prodotti chimici, di minor volume, ma di maggior valore aggiunto, hanno visto una flessione (762 mila tonnellate, -2,5 per cento).

In crescita il traffico convenzionale non containerizzato, come ad esempio rotabili e prodotti di dimensioni eccezionali o comunque non stivabili in container, che ha raggiunto i 15,3 milioni di tonnellate (+6,7 per cento rispetto al 2017). Per quanto riguarda le aree del mondo con cui ci sono stati i maggiori scambi, oltre all' Italia, il Far East è sempre quella principale, ma ha avuto una flessione in termini di tonnellate rispetto al 2017, mentre è in crescita in Nord Africa, terza area di riferimento dietro all' Europa, anch' essa in calo. Il Nord Africa traina soprattutto i traffici di rotabili, settore in cui sono stati superati per la prima volta 1,6 milioni di tonnellate, dopo il calo del 2017. Nei container in calo il Far East il Medio Oriente e in crescita i traffici con il Nord America e il Nord Africa.

BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI.



La Stampa (ed. Savona)

Savona, Vado

NEL 2018 MOVIMENTATO UN MILIONE DI TONNELLATE

Porto di Savona, il traffico delle merci cresce del 7%

Mareggiate, incendi e disagi per il crollo del Morandi non hanno fermato lo scalo portuale di Savona-Vado.

Nel 2018 si è registrata la movimentazione di oltre 1 milione di tonnellate di merci in più, con un incremento del 7,4%. Buone notizie anche dalle elaborazioni statistiche dell' Ufficio studi della Camera di Commercio Riviere di Liguria sui dati dell' **Autorità di Sistema portuale** del Mare Ligure Occidentale: rispetto al 2017 è infatti migliorato il mix qualitativo dei traffici.

Complessivamente sono state manipolate 14 milioni 891 mila tonnellate di merci, contro i 13 milioni 867 mila dell' anno precedente, con un saldo positivo pari a + 1024 tonnellate. Le rinfuse liquide sono diminuite del 2,7% passando da 6 milioni 609 mila a 6 milioni 431 mila tonnellate, di cui 5 milioni 930 mila sono costituite da petrolio greggio e 454 mila da prodotti raffinati. Le rinfuse solide invece hanno conosciuto una forte crescita e sono passate da 2 milioni 428 mila a 2 milioni 808 mila tonnellate facendo registrare un incremento di + 19, 4%. Da sottolineare la crescita dei carboni, passati da 777 mila a 982 mila tonnellate e dei cereali, cresciuti passando da 443 a 534 mila tonnellate. Crescono a due cifre anche le merci varie in colli movimentate a banchina.

Hanno registrato un incremento del 15,2%, passando da 4 milioni 830 mila a 5 milioni 563 mila tonnellate.

Exploit anche per la frutta con 471 mila tonnellate(+29,7%) e degli acciai 306 mila tonnellate con un +31%. I prodotti forestali sono a quota 228 mila tonnellate e sono cresciuti del 7,7%, i rotabili con 4 milioni 206 mila tonnellate sono cresciuti del 10%. In aumento anche i contenitori, in aumento da 44 a 66 mila Teu, pari a +48,1%.

Il traffico dei passeggeri ha fatto registrare una contrazione (-1,6%), dovuta soprattutto ai traghetti (309 mila, -5,1%) e meno croceristi 848 mila con un (-0,7%). Graduale il riequilibrio tra l' attività dei due bacini portuali: a Savona movimentate 6,6 milioni di tonnellate di merci (+4,9%), a Vado 1,9 milioni (+81,7%) e in rada 6,4 milioni (-2,8%).

BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI.



Area di crisi complessa del Savonese: incontro in Prefettura il prossimo 1° aprile

Sarà presente una delegazione della X Commissione permanente del Senato

Annuncio della Prefettura di Savona: "Si rende noto che l' audizione dei soggetti istituzionali, da parte di una delegazione della X Commissione permanente del Senato, finalizzata all' esame della situazione attuale e dei futuri sviluppi dell' area di crisi complessa di Savona, già programmata presso questa Prefettura - U.T.G. per il 25 marzo 2019, si terrà lunedì 1° aprile 2019, alle ore 11. Alla riunione sono stati invitati il sig. Presidente della Giunta Regionale della Liguria, il Sig. Presidente della Provincia di Savona, i Signori Sindaci dei Comuni dell' area complessa, il sig. Presidente della Camera di Commercio, Industria, Artigianato e Agricoltura di Savona, il sig. Presidente dell' **Autorità di Sistema Portuale della Liguria Occidentale - Porto di Savona e Vado Ligure**, il sig. Presidente dell' Unione Industriali di Savona, i signori Segretari Provinciali di CGIL, CISL, UIL, UGL ed il sig. Presidente di Invitalia, Agenzia nazionale per l' attrazione degli investimenti e lo sviluppo dell' impresa S.p.A".

SAVONA
 - Il giornale che risponde le notizie che vedete -

PRIMA PAGINA CRONACA POLITICA ATTUALITÀ EVENTI AGRICOLTURA AL DIRITTOLO CIRROSTIA SOLIDARIETÀ SANITÀ ECONOMIA SPORT

TUTTE LE NOTIZIE

SAVONA ALASSIO ALBINGHESI LOANISE PIEMONTE ALBROZZESE VARAZZINO VAL BORMIDA

ECONOMIA

CHE TEMPO FA

24 ORE

Savona, il caprese in lotta per la scomparsa di Giancarlo Otello

Savona, prima di insediarsi di Rifondazione Comunista sul "Toro Savonese": "Non è degno di permanere nelle istituzioni comunali"

Offre 400

ECONOMIA | 25 marzo 2019, 15:52

Area di crisi complessa del Savonese: incontro in Prefettura il prossimo 1° aprile

Sarà presente una delegazione della X Commissione permanente del Senato

PALAZZO DEL GOVERNO

Annuncio della Prefettura di Savona: "Si rende noto che l' audizione dei soggetti istituzionali, da parte di una delegazione della X Commissione permanente del Senato, finalizzata all' esame della situazione attuale e dei futuri sviluppi dell' area di crisi complessa di Savona, già programmata presso questa Prefettura - U.T.G. per il 25 marzo 2019, si terrà lunedì 1° aprile 2019, alle ore 11.

Alla riunione sono stati invitati il sig. Presidente della Giunta Regionale della Liguria, il sig. Presidente della Provincia di Savona, i Signori Sindaci dei Comuni dell' area complessa, il sig. Presidente della Camera di Commercio, Industria, Artigianato e Agricoltura di Savona, il sig. Presidente dell' Autorità di Sistema Portuale della Liguria Occidentale - Porto di Savona e Vado Ligure, il sig. Presidente dell' Unione Industriali di Savona, i signori Segretari Provinciali di CGIL, CISL, UIL, UGL ed il sig. Presidente di Invitalia, Agenzia nazionale per l' attrazione degli investimenti e lo sviluppo dell' impresa S.p.A".

RUBRICHE

Maltempo

Giudizi

Attualità e Società

Politica

La Stampa con Pillole

Il Venerdì di Cronaca

Colloquio Esterno

Chiacchierata Italiana

BREVE

Home-25 marzo

Un'agorà culturale non è mai stata così semplice

Economista stampa

domenica 24 marzo

Commissario Partecipazione, come tra Liguria e Valle d'Aosta, era

Ti potrebbero interessare anche:

Il Nautilus

Savona, Vado

Il Porto di Savona si apre ai ragazzi con l'iniziativa Fabbriche Aperte

Salgono ormai a 9000 gli studenti coinvolti dal 2008 ad oggi, in quasi 200 visite aziendali. Sono numeri che confermano il successo di un progetto, Fabbriche Aperte®, nato come iniziativa di orientamento scolastico e che, negli anni, ha creato tra scuola e mondo dell'impresa un dialogo efficace per far conoscere le industrie savonesi e le richieste di professionalità da parte del mondo del lavoro. Voluta dall'Unione Industriali di Savona, con il sostegno della Camera di Commercio Riviere di Liguria Imperia La Spezia Savona ed il contributo dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale, l'iniziativa è stata realizzata grazie al supporto della Regione Liguria nell'ambito del progetto di orientamento #Progettiamocilfuturo fase 2 e della specifica azione Ragazzi in Azienda finanziata dal FSE e realizzata da ALISEO -Agenzia ligure per gli studenti e l'orientamento. La dodicesima edizione, quella 2019, è iniziata con la preparazione in classe attraverso il depliant Fabbriche Aperte® ed il gioco Alla conquista di una mente scientifica secondo il format originale di Noisiamofuturo® che ha trasformato gli studenti in veri propri reporter capaci di raccontare, in modo efficace ai loro coetanei ed alle loro famiglie, le aziende che visitano, affiancati dai loro insegnanti, dai membri dell'Associazione Giovani per la Scienza e del Consolato Provinciale di Savona della Federazione dei Maestri del Lavoro d'Italia. Un viaggio tra reparti di produzione, laboratori, magazzini, uffici, alla scoperta di processi, competenze e professionalità, innovazione ed eccellenze. Con numeri ancora in crescita come numero di aziende coinvolte, quest'anno 20, e di classi partecipanti, ben 43.

Dichiarazione REGIONE LIGURIA Regione Liguria, tramite le risorse del Fondo Sociale Europeo, sostiene un'iniziativa che ha dimostrato nel tempo di essere utile e funzionale ad una scelta consapevole per il proprio futuro. ha affermato Ilaria Cavo, assessore alla Formazione di Regione Liguria Il progetto, infatti, sposa in pieno quella che è la nostra filosofia ormai da tempo nell'intendere l'orientamento al lavoro degli studenti e dei giovani, di questa provincia e non solo. Questa iniziativa, nata per supportare l'orientamento scolastico, ha creato un canale privilegiato tra scuola e impresa, per consentire ai giovani di conoscere le aziende che operano sul territorio e quali siano le figure professionali maggiormente ricercate dal mondo del lavoro. Attualmente è questa la soluzione migliore per aiutare i nostri giovani a costruirsi un futuro lavorativo soddisfacente e consapevole. Per questo Regione Liguria ha investito molto in #Progettiamocilfuturo, progetto di durata triennale, che aiuta i giovani ad orientarsi verso le professioni del domani: in futuro formazione e orientamento dovranno essere sempre maggiormente legati al mondo delle aziende ed è necessario che tutti i soggetti coinvolti lavorino in una direzione comune, come già sta accadendo, per raggiungere il miglior risultato possibile. Dichiarazione Camera di Commercio Riviere di Liguria Imperia La Spezia Savona In un periodo in cui si registra una crisi del sistema produttivo ed occupazionale poter dire che esistono realtà industriali solide e competitive, come quelle che partecipano a Fabbriche Aperte, e che guardano al futuro, investendo in ricerca, innovazione, servizi efficienti, qualità del prodotto e professionalità dichiara Luciano Pasquale, Presidente della Camera di Commercio Riviere di Liguria Imperia La Spezia Savona è un dovere e un servizio alla collettività. E' un impegno importante che ci assumiamo nei confronti di centinaia di famiglie, sensibilizzate a far intraprendere ai propri figli quei percorsi tecnico scientifici che si confermano, al momento, una garanzia di occupazione all'interno delle aziende del territorio Dichiarazione Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale Da otto anni i porti di Savona e Vado aderiscono all'iniziativa a fianco di Unione Industriali e delle realtà produttive della provincia. Ritengo che la formula scelta per Fabbriche Aperte sia apprezzabile per la sua concretezza e che siano totalmente condivisibili gli scopi: far conoscere agli studenti e alle famiglie le attività che si svolgono sulle banchine portuali; aiutare i giovani nella scelta del proprio futuro scolastico prima e lavorativo poi. E' una nostra finalità come Autorità di Sistema Portuale che unisce Genova e Savona fornire ai ragazzi la conoscenza diretta delle realtà produttive così che i giovani investano nella formazione più idonea. Questo il commento del Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale, Paolo Emilio Signorini. Dichiarazione Unione Industriali di Savona Quest'anno



abbiamo raggiunto un traguardo veramente importante: quasi 1.000 sono gli studenti coinvolti. E se dopo 12 anni di attività, rileviamo che la partecipazione a Fabbriche Aperte, sia come aziende che come scuole, continua a crescere è perchè l'orientamento verso percorsi formativi tecnico scientifici ha portato a risultati concreti; dichiara Enrico Bertossi, Presidente dell'Unione Industriali di Savona. Siamo entusiasti di aver lavorato con continuità, grazie a questo Progetto fatto in sinergia con gli importanti partner istituzionali coinvolti, per favorire un cambiamento culturale che sia utile per il futuro dei ragazzi e per lo sviluppo delle aziende del territorio. Oggi studiare materie tecnico scientifiche significa poter acquisire competenze e professionalità richieste da parte di industrie con chiari obiettivi di sviluppo e crescita in un mercato globale ed avere minori difficoltà ad inserirsi nel mercato del lavoro. Intanto ferve il lavoro degli studenti che visita dopo visita, con videoriprese, interviste e brevi redazionali, realizzeranno il Tg Fabbriche Aperte®. Una produzione video originale, in cui i ragazzi divulgano contenuti relativi a produzioni, figure professionali, innovazione e ricerca delle aziende savonesi con un linguaggio fresco ed immediato e di forte impatto comunicativo. Come ogni anno il TG Fabbriche Aperte®, insieme alla premiazione dei vincitori del gioco Alla conquista di una mente scientifica caratterizzerà le due cerimonie finali organizzate al Teatro Chiabrera a Savona. Gli Istituti comprensivi del territorio coinvolti in questa dodicesima edizione sono: Istituto Comprensivo Albenga I, Istituto Comprensivo Albisole, Istituto Comprensivo Cairo Montenotte, Istituto Comprensivo Carcare, Istituto Comprensivo Finale Ligure, Istituto Comprensivo Loano, Istituto Comprensivo Millesimo, Istituto Comprensivo Quiliano, Istituto Comprensivo Savona I, Istituto Comprensivo Savona II, Istituto Comprensivo Savona IV, Istituto Comprensivo Spotorno, Istituto Comprensivo Vado Ligure, Istituto Comprensivo Val Varatella, Istituto Comprensivo Varazze-Celle. 20 invece, le aziende che si sono messe a disposizione dei ragazzi: A.D.R.- Aziende Dolciarie Riunite S.p.A., APM Terminals S.p.A., Autorità di Sistema del Mar Ligure Occidentale, Bitron S.p.A., Bombardier Transportation Italy S.p.A., Cabur S.r.l., Continental Brakes Italy S.r.l., Esso Italiana S.r.l., Trenitalia S.p.A., Infineum S.r.l., Loano Due Village, Matrunita Mediterranea S.r.l., Noberasco S.p.A., Reefer Terminal S.p.A., Verallia Italia S.p.A., Schneider Electric S.p.A., Tirreno Power S.p.A., TPL Linea S.r.l., Vetreria Etrusca S.p.A.

L'operazione

Costa torna dopo 15 anni le crociere si allargano

Oggi la prima "toccata" di Fortuna al Ponte Andrea Doria parte il riassetto che toccherà Hennebique, Parodi e Porto Antico

MASSIMO MINELLA

Se n'era andata nel momento in cui Genova sembrava aver raggiunto il suo apice, 2004, capitale europea della Cultura.

Costa Crociere, che qui aveva e continua ad avere la sua sede, scelse proprio in quell'anno di spostare l'home port delle sue navi nella vicina Savona. Ora ha deciso di tornare, ricominciando da una nave, Costa Fortuna, che per tutto l'anno (per oltre trenta "toccate") scalerà il ponte Andrea Doria. Un inizio, un segnale importante che copre un vuoto non indifferente, anche se va detto che la compagnia armatoriale ha sempre mantenuto qui il suo quartier generale e fino a che ha potuto (2012), ha affidato al cantiere di Sestri Ponente la costruzione delle sue ammiraglie. Poi il gigantismo navale ha fatto la differenza e Sestri, che per spazi e logistica non può andare oltre la costruzione di navi di 115mila tonnellate di stazza lorda, ha dovuto cedere il passo ad altri stabilimenti del gruppo Fincantieri. Il porto ha assorbito rapidamente l'addio di Costa con l'arrivo e la crescita esponenziale di Msc e la stessa Sestri, dopo qualche anno di pausa, ha ripreso a lavorare senza soste sulle navi di stazza medio-piccola. Ma allora, in quel 2004, nulla di tutto questo si poteva anche solo ipotizzare. La grande crisi che si sarebbe abbattuta di lì a poco sull'economia globale non era certo prevedibile, il porto aveva già iniziato la sua risalita, Genova aveva ricevuto robusti sostegni pubblici per la sua nomina europea. Proprio in quell'anno si abbatté sul business delle crociere genovesi un doppio macigno, perché oltre all'addio di Costa Genova dovette fare i conti con il crac di Festival Crociere. La Lanterna, che aveva conquistato la leadership nazionale, si trovava a ricominciare dal basso. Oggi che ha superato il milione di passeggeri e si appresta a crescere ancora, lo scenario è sicuramente diverso, ma il ritorno di Costa ha comunque un valore molto importante. Perché si parte da Fortuna, ma si punta a crescere. Genova, ovviamente, verrà messa alla prova dalla compagnia armatoriale che chiede standard adeguati al servizio via mare anche per l'accoglienza dei passeggeri a terra. Così, infatti, avviene nel Palacrociere che la compagnia ha in concessione nel porto di Savona. Ma il ritorno della nave, a 15 anni dall'addio, ha valore anche per altri elementi. Non solo strettamente collegati a Costa, ma più in generale al business delle crociere.

Due, in particolare, gli ambiti che possono dare valore aggiunto al settore, l'Hennebique e Ponte Parodi. A fine mese, infatti, partirà il bando dell'autorità portuale per le nuove funzioni da affidare al grande manufatto in cemento armato che si affaccia su Santa Limbania. Fra queste, anche le opzioni dedicate al turismo e al comparto crociere.

Fra l'Hennebique e Ponte Parodi, inoltre, ci sarà un passaggio coperto che terminerà proprio sul ponte oggetto in questa fase di lavori di ampliamento. In prospettiva, infatti, dovrebbe nascere qui un nuovo accosto per navi da crociera di piccola stazza, unità extralusso del tipo di quelle che Msc intende affidare a Fincantieri.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



L' economia del mare

Via della Seta diga e dragaggi il porto di Genova subito al lavoro

Previsto anche un nuovo varco a ponente e un collegamento via mare Vte-Sampierdarena I cinesi di Cccc apriranno una sede in città

MASSIMO MINELLA

Tre anni di lavoro a partire da adesso, per avviare tutte quelle opere fondamentali per il rilancio del porto. Perché se è impossibile pensare di avere la nuova **diga** entro l' inizio del 2022, si può già progettare e far partire i primi cantieri. L' accordo-quadro che inserisce il porto di Genova sulla rotta della Nuova Via della Seta, facendone uno dei suoi terminali mediterranei, non basta certo a risolvere tutte le questioni ancora aperte, ma è il passo iniziale senza il quale non si andrebbe da nessuna parte. Ora si tratta di riempire di contenuti questo "agreement". E qui inizia davvero la sfida.

L' arco temporale breve fissato nell' accordo coincide con i termini già definiti dalla struttura commissariale guidata dal sindaco Marco Bucci con il governo. Si tratta ora di far partire tutti i progetti, sapendo di avere come partner strategico il colosso cinese delle infrastrutture Cccc. Non è un accordo esclusivo né per Genova né per i cinesi, altri partner si potranno e dovranno aggiungere per realizzare i progetti individuati. Ma resta il fatto che Cccc, da subito impegnato nella progettazione, potrebbe veder crescere il suo ruolo a Genova e in Liguria nel prossimo futuro. Non a caso, aprirà qui una sua base operativa, in una sede ancora da definire, per presidiare meglio i singoli interventi. Anche il fronte genovese ha già individuato un suo referente diretto il cui nome compare nell' accordo-quadro appena firmato, Marco Rettighieri, presidente del Cociv, general contractor del Terzo Valico, che manterrà il suo impegno ma si dedicherà anche a seguire nel dettaglio i progetti che potranno nascere da questo accordo-quadro. Il lavoro, peraltro, è già iniziato su alcuni dossier quanto mai strategici per il porto di Genova. Vediamo quali.

I fondali. Le grandi navi portacontainer che arrivano dalla Cina, ma non solo da qui, e che trasportano ventimila teu (unità di misura del container pari a un pezzo da 20 piedi) hanno necessità di fondali profondi, non meno di 17 metri. Peccato che nel porto di Sampierdarena ci si fermi a 15. È quindi necessario intervenire con un abbassamento del fondo marino attraverso dragaggi. Non è un' operazione semplice, perché non si tratta di rimuovere solo sabbia, ma in alcuni punti anche di pietre. Quindi va strutturato un intervento complesso in un bacino **portuale** delicato come quello del porto vecchio, inserito nel centro storico urbano.

La **diga**. Il gigantismo navale mal si coniuga con un porto, quale quello di Sampierdarena, che ha un impianto vecchio ormai più di un secolo, con calate strette e pettini ravvicinati fra una banchina e l' altra. Il tema più delicato è però legato all' evoluzione delle navi, alla loro entrata e alla loro uscita dal porto, che dev' essere compiuta in sicurezza, sia per le portacontainer, sia per le passeggeri. Non è nemmeno ipotizzabile che una nave si possa incagliare all' imboccatura del porto, si paralizzerebbe tutto il traffico **portuale**. Diventa fondamentale spostare più in là la **diga foranea**, 500 metri più avanti rispetto a quella attuale. Un' opera mai tentata finora, con fondali profondi più di 50 metri, dal costo di un miliardo di euro, tutta ancora da progettare.

I collegamenti a ponente. Nei progetti generati dall' accordo quadro della via della seta si possono già ipotizzare l' apertura di un nuovo varco a ponente, alla foce del Polcevera e oggi utilizzato pochissimo, ma anche un nuovo collegamento via mare fra il Vte e Sampierdarena, per ovviare anche alle difficoltà via gomma dopo il crollo del Ponte Morandi.

Su tutti questi temi, Cccc sarà il partner del porto di Genova. O, meglio, uno dei partner, sia per la progettazione, sia per la realizzazione. La regia, come si diceva all' inizio, sarà comunque italiana. Questo governo, come spiegava anche ieri su Repubblica il presidente di Confindustria Genova Giovanni Mondini, è "abbastanza" sovranista da non pensare di cedere ad altri Paesi asset strategici quali quelli portuali. E il regista in campo, Marco Rettighieri, vigilerà



su tutto questo. L' obiettivo è che nel tempo stabilito dall' accordo, tutto venga definito, senza necessità di proroghe, pur previste. Si cercherà insomma di avviare tutte le opere, lavorando in parallelo al completamento delle infrastrutture ferroviarie (Terzo Valico) e stradali, ma legate alla viabilità interna al porto (la Gronda, per intenderci, resta di competenza della struttura commissariale in dialogo con il governo).

Cccc, come si diceva all' inizio, aprirà una sua succursale a Genova, che darà lavoro a propri rappresentanti, ma anche a tecnici e maestranze, quando si dovranno aprire i cantieri. Allora il colosso cinese da 90 miliardi di dollari di fatturato, dovrà stringere alleanze con società italiane.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

L' intervento

PORTO, PERCHÉ DIRE SÌ ALLA VIA DELLA SETA

FRANCESCO MUNARI *

Cara Repubblica, i memorandum firmato nello scorso weekend tra Italia e Cina, insieme con gli accordi e i contratti ad esso collegati, alcuni dei quali di grande rilievo anche per il nostro porto, hanno suscitato - e non poteva mancare - polemiche di ordine politico non solo interne all' Italia, ma anche in ambito UE. Pur essendo sinceramente convinto della necessità di potenziare l' Europa, essendo da soli i suoi membri inadeguati a governare il nostro futuro, cercherò di spiegare il motivo per il quale queste critiche sono, a mio avviso, largamente infondate. Partirò dalla considerazione più banale, che è di rapporti tra Paesi UE: può forse dettare scalpore che l' Italia sia il primo grande Paese UE a firmare un accordo strategico con la Cina; ma è un fatto che arriviamo (quasi) ultimi su iniziative analoghe che altri Stati hanno già posto in essere: si pensi al progetto del gasdotto Nordstream II che la Germania ha firmato con la Russia, nonostante l' esistenza di una politica energetica europea che rende assai più incerta rispetto al MOU italiano la compatibilità col diritto dell' Unione di tale progetto; oppure ai molteplici accordi tra aziende cinesi e francesi firmati in questi anni, col patrocinio del Governo francese, non dissimili, in sostanza, da quelli che il MOU vuole favorire. E al riguardo, non mi pare che, di questi tempi, la presidenza francese sia particolarmente collaborativa con l' Italia, e sia anzi fortemente interessata, ad onta di proclami piuttosto vuoti sull' Europa, a perseguire con grande determinazione il progetto di indebolire e isolare l' Italia sul piano europeo e internazionale a vantaggio esclusivo della Francia, ritenendo, a ragione, che siamo noi il suo vero competitor in ambito continentale; la Germania, purtroppo, gioca ormai un campionato a parte, e anche lei, e anche lei, negli ultimi anni, e specie in prospettiva, non sembra agevolare coesione e solidarietà tra Stati membri. Insomma, dà un po' fastidio subire critiche perché intendiamo sviluppare rapporti privilegiati con una potenza terza, quando gli altri fanno altrettanto. Tristemente, è un momento di crisi per l' Europa, ma proprio per questo bene fa il nostro Paese a non essere succube di altri che, al nostro posto, molti problemi non se ne sono fatti. Anzi, il " direttorio franco- tedesco" che vedrà Xi Jinping nelle prossime ore (lo strapuntino riservato a Junckers appare una excusatio non petita) costituisce la più chiara giustificazione dell' assoluta legittimità internazionale ed europea dell' iniziativa italiana. Ciò posto, alcune più confortanti indicazioni di ordine tecnico- giuridico rendono ancor meno persuasive le critiche. Innanzitutto, il MOU è un documento rientrante nelle prerogative di politica estera degli Stati UE ed è coerente con le norme UE sulla politica estera e sicurezza comune, materia nella quale, com' è noto, Stati e Unione mantengono competenze parallele: come è stato spiegato in ogni sede dal nostro Governo, il MOU è e sarà coerente con gli impegni che l' Italia si è assunta in Europa, e visto che la UE non è tuttora riuscita a negoziare documenti simili (chiedere il perché alle cancellerie degli altri Stati membri, che governano la PESC), da un lato l' Italia ha ogni diritto di sviluppare la propria politica estera con la Cina; dall' altro lato, il principio della fiducia reciproca impone agli altri Stati membri di dar credito alle rassicurazioni dell' Italia. Mr. Trump può dire quello che vuole (e ognuno di noi può valutare se lo fa per altruismo verso di noi o per altri motivi), ma francamente il "fuoco amico" dei partner europei e anche di qualche esponente politico italiano meritano miglior causa. Beninteso, nei limiti del contenuto del MOU stesso, e ferme la basi per avviare, in altri contesti, colloqui e confronti con la Cina relativi ad altri profili di interesse, quali quelli sollevati, come sempre con grande saggezza, dal nostro Presidente Mattarella. Soprattutto, stupiscono le critiche sui rischi che il MOU possa determinare sul piano degli investimenti cinesi in settori strategici: dal 2009 gli investimenti costituiscono materia di competenza esclusiva UE. (Solo) pochi giorni fa è stato finalmente varato dal Consiglio un regolamento protettivo degli interessi strategici europei rispetto a investimenti esteri, che era già stato approvato da tempo dal Parlamento europeo (lo stesso, per inciso, che un anno e mezzo fa ha approvato la riforma del regolamento di Dublino sui migranti in chiave fortemente solidaristica, e quindi pro-Italia,



che il Consiglio i.e. i nostri partner europei, si guardano bene dal discutere). Esistono quindi norme UE idonee a prevenire, quali che siano gli sviluppi del MOU italo-cinese, quei rischi per la sicurezza nazionale ed europea paventati dai critici dell' iniziativa. E trattandosi di regolamento, l' Italia (e tutti gli altri Stati UE) saranno tenuti al suo rispetto, come si dice, senza se e senza ma. Prendiamo quindi quanto di buono il MOU ci prospetta: per i nostri porti e infrastrutture, un importante elemento di recupero di competitività dei nostri scali rispetto ai concorrenti nordeuropei, auspicabilmente esteso all' intera catena logistica, dove si creano ancor più valore, lavoro e opportunità di sviluppo, oggi minacciate da pericolosi oligopoli dei vettori **marittimi** globali. Per le nostre aziende, incluse quelle con sedi o "testa" a Genova, possibilità di espandere la propria attività, e competere meglio su scala globale. Diceva Mao: « se non puoi battere il tuo nemico, fattelo amico » . La Cina non è affatto un nostro nemico. E in ogni caso è cosa buona averla amica.

* docente di Diritto dell' Unione Europea università di Genova © RIPRODUZIONE RISERVATA.

L' intervento

SÌ AL RISPETTO DELLE REGOLE

MAURIZIO MARESCA *

Cara Repubblica, le intese con la Cina sono concepite per non produrre effetti da sole: anzi il profilo giuridico internazionalistico del Memorandum of Understanding (MoU) è davvero molto tenue se addirittura il testo esclude espressamente che dall' accordo possano sorgere diritti ed obblighi sulla base del diritto internazionale e interno. Non solo si prevedono obiettivi generici, ma addirittura questi obiettivi sono privi di alcun valore giuridico.

In breve un modello davvero singolare di intesa fra Stati che tende a respingere qualsivoglia vincolo giuridico neppure in funzione interpretativa. Detto questo, pur in un contesto di regole precarie (o di "non regole"), è innegabile, tuttavia, il senso politico e l' importanza di questi diversi accordi: non solo perché la Cina è un grande mercato di importazione ed esportazione, ma anche perché controlla uno dei più importanti vettori mondiali (Cosco) protagonista sulla "Belt and Road" e quindi interessato ai corridoi europei. Bene quindi che finalmente si lavori ad un disegno politico di rilancio del Mediterraneo attraverso due importanti gateway **portuali**, alla radice dei tre corridoi Reno Alpi, Mediterraneo e Baltico Adriatico e che di giova dei tunnel del Brennero, del Gottardo, di Koralm e Semmering.

in qualche modo si attendeva una diversa politica dei trasporti alternativa ai porti del Nord Europa. E potrebbe essere che questa politica non sia così gradita ai nostri partner europei. Questo non vuol dire però che gli atti successivi a questa nuova politica più decisa ed aggressiva verso l' Europa non debbano essere rispettosi delle regole nazionali, internazionali ed europee che presidiano il mercato: ad iniziare da quelle in materia di concorrenza, concessioni, appalti e accesso al mercato. Ed in questo senso costituisce una garanzia il ruolo pubblicitario ed autoritativo delle autorità **portuali** di Genova e Trieste: dalle quali si attendono le procedure necessarie in tema di uso e trasformazione del demanio **marittimo** e di accesso al mercato così da assicurare la parità fra gli operatori interessati secondo gli standard precisati dalla corte europea. Nel caso di Genova poi, intervenendosi in un contesto commissariale, l' attenzione alle regole di ingaggio di provenienza europea sarà ancora maggiore essendo la Struttura commissariale vincolata ad attuare le norme internazionali ed europee di diretta applicazione.

Da ultimo ben si comprende la ragione del vertice fra Cina, Francia, Germania e Commissione europea: l' agenda di questo vertice consiste, infatti, a) nella discussione di una riforma del WTO e b) nella elaborazione delle intese fra Unione Europea e Cina proprio per quanto riguarda gli investimenti diretti. È ragionevole pensare che una collaborazione leale che dia luogo ad un " level playing field" presupponga nei fatti un ravvicinamento in materia di concorrenza, aiuti di stato e concentrazioni, di mercato interno e di tutela del lavoro: regole che siano valutate dalle pubbliche amministrazioni preposte al rilascio di concessioni, autorizzazioni o diritti esclusivi. Ed al riguardo, una volta chiare le regole, è davvero poco rilevante che la competenza al controllo degli investimenti stranieri sia attribuita all' Ue o, come oggi, ai singoli stati membri.

* docente di Diritto Internazionale università di Udine © RIPRODUZIONE RISERVATA



La Stampa

Genova, Voltri

edoardo rixi , viceministro dei Trasporti: «Nel MoU i capitoli sui porti sono i meno operativi Ma in Nord Europa c' erano soggetti contrari: certi patti non erano stati fatti alla luce del sole»

«L' accordo con Pechino porta tutele e trasparenza»

ALBERTO QUARATI

Giovedì sera, mentre il presidente cinese Xi Jinping arrivava a Roma, Edoardo Rixi lasciava la Capitale per tornare a Genova, dopo aver messo in sicurezza i punti 16 e 17 del Memorandum of Understanding tra l'Italia e la Cina, quelli relativi a porti di Trieste e del capoluogo ligure. L'ambasciata cinese ha ricevuto le carte definitive della documentazione del ministero dei Trasporti più o meno quando Xi, a Pechino, stava per salire in aereo, segno di una trattativa particolarmente intensa: «Se andiamo a leggere i documenti del Memorandum - spiega il viceministro dei Trasporti - scopriamo che gli accordi sui due porti sono, se vogliamo, quelli più leggeri, i meno operativi. Eppure abbiamo dovuto lavorare fino all'ultimo per poterli inserire: per un certo tempo si era parlato di un documento separato».

Come mai?

«Premesso che i dubbi degli Stati Uniti sono stati superati nel momento in cui il governo ha dato le giuste garanzie su tecnologie e 5G, l'accordo sui porti ha sollevato perplessità della Germania, nei porti del Nord Europa. Forse per il fatto che con questi accordi l'Italia sigla in maniera trasparente, con i corretti riferimenti e nel quadro della normativa comunitaria, un tipo di operazioni che altrove sono state fatte un po' meno alla luce del sole».

La Cina ha comprato il porto del Pireo, in Nord Europa società cinesi operano da tempo terminal portuali. Gli accordi italiani di terminal.

«Certo, perché la valenza è diversa: il possibile ingresso di Cccc nella progettazione della diga foranea a Genova, il coinvolgimento dello stesso gruppo a Trieste nello sviluppo della piattaforma logistica, devono costituire un modello per eventuali operazioni successive, e non per forza legate a queste, ma comunque mirate a sviluppare i rapporti di traffico con la Cina: proprio come hanno già fatto le ferrovie tedesche sulla parte a terra della Via della Seta. Un esempio: oggi nei porti italiani i terminalisti possono vendere e acquistare quote informando l'Autorità di sistema portuale, cioè lo Stato, a cose fatte. Ecco, rapportandoci con quella che è una delle maggiori potenze marittime globali, mettere un cappello istituzionale penso possa costituire senz'altro un importante elemento di trasparenza e di tutela».

In pratica li possiamo definire accordi pilota?

«Sono due accordi pilota, rinnovabili, e con clausole di risoluzione automatica».

I termini diplomatici sono chiari, ma dal punto di vista dei traffici che cosa cambierà?

«Volendo rimanere su numeri credibili, posso dire che questo accordo vale un milione di teu. Attenzione: un milione di teu che in termini di traffico possiamo guadagnare, ma anche un milione di teu che avremmo rischiato di perdere nel momento in cui non avessimo dato un segnale di apertura alle politiche di investimento. Ed è evidente che le cose non si esauriscono qui: gli investimenti sono tasselli di un puzzle - fatto di connessioni, intermodalità, retroporti a monte delle banchine - che è ancora tutto da completare, e che per l'Italia è fondamentale, visto che l'interesse della Cina ai mercati che ci stanno di fronte, cioè l'Africa e il Medio Oriente».

BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI.



La Stampa

Genova, Voltri

COMMERCIO MONDIALE

La Liguria guarda al Far Est e si consolida negli States

Il polo commerciale Genova-Savona è uno dei più importanti del Mediterraneo L'Asia si conferma il partner naturale, mentre crescono gli affari in Nord America

ALBERTO GHIARA

Il traffico totale dei porti di Genova e Savona è rimasto stabile nel 2018. La piccola crescita (+1,7 per cento) ha però consentito di varcare la soglia delle 70 milioni di tonnellate complessive movimentate.

Analogo andamento nel 2018 per i passeggeri (4,3 milioni, +1,6 per cento), trascinati dall' aumento delle crociere (1,86 milioni, +4,5 per cento), mentre i traghetti hanno avuto una flessione (2,43 milioni, -0,5 per cento).

Per quanto riguarda le merci, il 2018 è stato caratterizzato da una prima metà più brillante e una seconda metà più difficile. A pesare sono stati due fattori. Uno, tragico, è il crollo del ponte Morandi che ha tagliato parte dei collegamenti stradali e ferroviari del porto verso il suo entroterra. L' altro è un complessivo raffreddamento dell' economia e dei traffici in tutto il mondo.

Nel settore contenitori, il porto di Genova ha perso l' aumento che aveva ottenuto nel 2017. A sostenere il sistema portuale è stato il leggero aumento registrato a Savona. Alla fine i teu (unità di misura dei container) movimentati sono stati 2.674.404 contro i 2.666.244 del 2017 (+0,3 per cento). La flessione a Genova era già cominciata a luglio (-2,1 per cento), ma la catastrofe del Morandi ha peggiorato la situazione (-16,6 per cento ad agosto).

I dati dei primi mesi del 2019 non sono ancora noti ufficialmente, ma Spediporto, associazione delle case di spedizione genovesi, ha anticipato che il calo è terminato con una ripresa a febbraio del 3 per cento.

Le rinfuse solide sono ormai una tipologia di merce che interessa soprattutto Savona. E infatti il brusco ulteriore calo di Genova (-16 per cento) ha avuto un' incidenza ridotta grazie al buon momento del porto savonese, che ha permesso al sistema di chiudere l' anno in forte crescita (3,4 milioni di tonnellate, +12 per cento).

Gli oli minerali sono cresciuti in linea con i traffici complessivi dei due scali (21,4 milioni di tonnellate, +1,8 per cento), mentre le altre rinfuse liquide, come oli vegetali, vino e prodotti chimici, di minor volume, ma di maggior valore aggiunto, hanno visto una flessione (762 mila tonnellate, -2,5 per cento).

In crescita il traffico convenzionale non containerizzato, come ad esempio rotabili e prodotti di dimensioni eccezionali o comunque non stivabili in container, che ha raggiunto i 15,3 milioni di tonnellate (+6,7 per cento rispetto al 2017). Per quanto riguarda le aree del mondo con cui ci sono stati i maggiori scambi, oltre all' Italia, il Far East è sempre quella principale, ma ha avuto una flessione in termini di tonnellate rispetto al 2017, mentre è in crescita in Nord Africa, terza area di riferimento dietro all' Europa, anch' essa in calo. Il Nord Africa traina soprattutto i traffici di rotabili, settore in cui sono stati superati per la prima volta 1,6 milioni di tonnellate, dopo il calo del 2017. Nei container in calo il Far East il Medio Oriente e in crescita i traffici con il Nord America e il Nord Africa.

BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI.



La Stampa

Genova, Voltri

flotta onorato

A Genova il traghetto più grande ed ecologico

Il più grande traghetto merci del Mediterraneo entrerà in servizio a partire da maggio sulla linea Genova-Livorno-Catania-Malta. La nave "Maria Grazia Onorato", varata lo scorso agosto a Flensburg, è anche in grado di abbattere il contenuto di CO2 nei fumi dal 3,5 allo 0,1%.

LA STAMPA | SPECIALE SHIPPING & LOGISTICA

COMMERIO MUNDIALE

La Liguria guarda al Far East e si consolida negli States



Il nuovo container è stato varato a Flensburg, in Danimarca, il più grande traghetto merci del Mediterraneo entrerà in servizio a partire da maggio sulla linea Genova-Livorno-Catania-Malta. La nave "Maria Grazia Onorato", varata lo scorso agosto a Flensburg, è anche in grado di abbattere il contenuto di CO2 nei fumi dal 3,5 allo 0,1%.

La Liguria guarda al Far East e si consolida negli States. Il nuovo container è stato varato a Flensburg, in Danimarca, il più grande traghetto merci del Mediterraneo entrerà in servizio a partire da maggio sulla linea Genova-Livorno-Catania-Malta. La nave "Maria Grazia Onorato", varata lo scorso agosto a Flensburg, è anche in grado di abbattere il contenuto di CO2 nei fumi dal 3,5 allo 0,1%.

LA STAMPA | SPECIALE SHIPPING & LOGISTICA

LA STAMPA

A Genova il traghetto più grande ed ecologico



Sarà il più grande traghetto merci del Mediterraneo entrerà in servizio a partire da maggio sulla linea Genova-Livorno-Catania-Malta. La nave "Maria Grazia Onorato", varata lo scorso agosto a Flensburg, è anche in grado di abbattere il contenuto di CO2 nei fumi dal 3,5 allo 0,1%.

LA STAMPA | SPECIALE SHIPPING & LOGISTICA

LA STAMPA

LA SPEZIA E MARINA DI CARRARA: DUE PORTI, UN SOLO GATEWAY



<https://www.adspmarligureorientale.it/>

La Stampa

Genova, Voltri

IL PORTO

Genova, l'emergenza non affossa i traffici

Sospiro di sollievo per gli spedizionieri «Ma la Gronda resta fondamentale»

MATTEO DELL' ANTICO Ancora qualche mese, forse qualcosa di più. Secondo Alessandro Pitto, presidente di Spediporto - l'associazione che rappresenta centinaia di case di spedizioni genovesi - è ancora presto per sapere con certezza se «i principali problemi per il porto di Genova dovuti al crollo del viadotto Morandi sono ormai alle spalle».

Lo scalo ligure, dopo la tragedia dello scorso 14 agosto, ha infatti registrato un importante calo di traffico e solo di recente è stata registrata un' inversione di tendenza. «Il crollo del viadotto - spiega Pitto - ha creato enormi disagi specialmente per le merci dirette dal bacino portuale di Sampierdarena verso Piemonte, Lombardia e Nord Europa. La situazione è migliorata con la riapertura di tutte le linee ferroviarie occupate dalle macerie del Morandi ma è evidente che molti disagi restano per quanto riguarda tutto il traffico su gomma. Il porto di Genova, da agosto ad oggi, non ha perso navi ma le portacontainer che scalano le nostre banchine hanno certamente trasportato meno merce rispetto a quella programmata prima del 14 agosto scorso».

Dopo un 2018 che si è chiuso con un pesante consuntivo con una perdita di traffico merci sul 2017 di oltre l' 8% ed un segno meno che dal 14 agosto ha caratterizzato la chiusura di tutti i mesi, compreso gennaio 2019 che ha registrato un pesante meno 4%, lo scorso febbraio il porto di Genova - secondo i dati raccolti da Spediporto - ha rialzato la testa con un più 3% di media tra traffici import ed export. Secondo Pitto «è comunque presto per cantar vittoria. L' assenza del ponte Morandi - precisa - rappresenta un evidente problema che sicuramente non avrebbe avuto, dal punto di visto dei danni al porto, queste pesanti ripercussioni se solo avessimo già oggi avuto a disposizione opere come Gronda e Terzo valico. Infrastrutture - prosegue il presidente degli spedizionieri - che Genova e più in generale il Nord Ovest chiedono da tempo: per la Gronda ancora non sono partiti i cantieri mentre se parliamo di Terzo valico il completamento dell' infrastruttura è in forte ritardo rispetto al progetto iniziale».

L' obiettivo di Spediporto e di tutti gli operatori del principale scalo d' Italia continua ad essere quello di permettere al porto di Genova di proseguire una crescita fondamentale per l' intero settore produttivo del Nord Ovest.

«Siamo consapevoli - analizza Pitto - che quello del capoluogo ligure è il porto di riferimento di centinaia di imprese piemontesi e lombarde e le ripercussioni negative dovute al crollo del Ponte Morandi non si sono registrate unicamente in Liguria. Da mesi - chiude Pitto - stiamo dicendo che nonostante quello che è successo, il nostro porto è sempre stato operativo e nessuno ha mai smesso di lavorare per consentire alla prima industria della nostra città di non perdere traffici e di conseguenza posti di lavoro».

BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI.



La Stampa

Genova, Voltri

L' APPELLO DI SILVIA MORETTO

Fedespedi: «Merci libere, ma regole uguali per tutti»

SI.GAL.

«Lavoriamo dietro le quinte, ma siamo gli architetti della supply chain, i riduttori di complessità e i consulenti strategici per l' internazionalizzazione delle imprese grazie alle nostre competenze trasversali». Silvia Moretto guida da poche settimane Fedespedi l' associazione degli spedizionieri italiani. La numero uno analizza la logistica dal suo osservatorio privilegiato, da quello cioè degli operatori in prima linea: «Le nostre caratteristiche ci rendono partner strategici delle aziende che operano nei mercati internazionali» spiega Moretto. Il primo capitolo è dedicato alle infrastrutture: «La collaborazione tra pubblico e privato è fondamentale nella progettazione e realizzazione di opere che siano in grado di intercettare una quota sempre più ampia dei flussi intercontinentali delle merci - spiega la presidente - Ecco perché è importante investire su quelle utili, sul potenziamento ed ammodernamento delle reti ferroviarie come il Terzo valico, la Tav, il versante tirrenico del Mezzogiorno, le reti dell' ultimo miglio nei porti gateway, come Genova e Trieste, e in quelli del Sud. La merce verso i Paesi europei rappresenta il 60% del nostro export, i progetti di corridoio e nodo alpino sono cruciali e richiedono un dialogo con i Paesi confinanti: Austria per il Brennero, Svizzera per Sempione e Gottardo, Francia per il Frejus. Questo perché dobbiamo garantire la continuità dei traffici e la libera circolazione delle merci». E ancora su questo punto «dobbiamo proseguire il dialogo, insieme ad Anama, con i Decisori pubblici perché si arrivi alla semplificazione delle procedure di controllo per garantire facilità di accesso al traffico e-commerce, affinché gli aeroporti italiani, in particolare Malpensa, possano diventare hub di riferimento del cargo aereo per Sud Europa e Mediterraneo». Bene le aperture, ma con una raccomandazione: «È però fondamentale che tutti gli attori possano operare a parità di regole». In Europa Fedespedi ha già espresso parere negativo alla deroga antitrust per i consorzi degli armatori «perché così è stata favorita la nascita di tre grandi alleanze del trasporto marittimo container, che oggi sulla rotta East- West movimentano il 95% della merce. Il risultato è stato un unfair imbalance nelle dinamiche di mercato tra gli attori principali della supply chain, favorendo tendenze oligopolistiche che oggi si stanno espandendo dal mare alla terra». Si.Gal. BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI.

The image shows a newspaper page with the following elements:

- Page Header:** 'La Stampa' logo and 'Genova, Voltri'.
- Section Header:** 'L' APPELLO DI SILVIA MORETTO' and 'Fedespedi: «Merci libere, ma regole uguali per tutti»'.
- Main Article:** A large text block discussing supply chain logistics, infrastructure (Terzo Valico, Tav), and international trade.
- Map:** A map titled 'La Galleria ferroviaria del Giovi' showing the route from Genova to Torino with various stations and distances.
- Advertisement:** An advertisement for 'SAIMARE S.p.A.' with the text 'servizi ausiliari internazionali marittimi dal 1924' and contact information.

La Stampa

Genova, Voltri

il maxi-silos

Genova, via libera al bando per recuperare l' Hennebique

È stata presentata la scheda tecnica relativa all' edificio Hennebique, l' imponente silos granario di fine '800 a ponente della stazione marittima di Genova e in disuso da 50 anni. L' **Autorità di Sistema portuale**, proprietaria dell' edificio, sta predisponendo il bando e lo renderà pubblico dal 30 marzo per due mesi. L' obiettivo è il recupero ad usi urbani del fabbricato. Le stime filtrate parlano di possibili investimenti fino a 100 milioni per il solo restauro dell' edificio, con l' attesa che la concessione duri 90 anni. «Ci aspettiamo una discreta risposta del mercato grazie al lavoro che abbiamo fatto per oltre un anno con il lavoro di Regione, Comune e Soprintendenza e Università di Genova», ha detto il presidente dell' Authority del porto di Genova Paolo Emilio Signorni. «Abbiamo credo accumulato tutte le informazioni perché il mercato possa formulare proposte di investimento ragionevoli».

The image shows a page from the newspaper 'La Stampa' with two main sections. The top section is an article titled 'Genova, via libera al bando per recuperare l' Hennebique'. The article discusses the restoration of the Hennebique silo, a large granary building in Genoa, and mentions the involvement of the Authority of the Port System, the Region, the Municipality, and the University of Genoa. The article is signed by Paolo Emilio Signorni, President of the Authority of the Port System of Genoa. The bottom section of the page features a table titled 'SPECIALE SHIPPING & LOGISTICA' and 'Il traffico container nei porti italiani'. The table lists various ports and their container traffic in 2017 and 2018. Below the table, there is an advertisement for Linde and Tricom, featuring images of forklifts and contact information for Tricom S.p.A. in Genova.

Porto	2017	2018	% var.
Genova	2.802,2	2.800,5	-0,1%
La Spezia	2.468,4	2.504,4	+1,4%
La Spezia	1.475,1	1.488,8	+0,9%
Genova	794,1	788,1	-0,8%
Venezia	631,4	632,0	+0,1%
Trieste	569,3	576,3	+1,2%
Palermo	494,7	482,0	-2,6%
Capri	463,3	377,0	-18,4%
Genova	379,4	378,3	-0,3%
Genova	188,4	170,1	-9,2%
Chercheto	94,1	92,7	-1,5%
Genova	44,1	45,3	+2,7%
Palermo di Catania	39,4	37,4	-5,1%
Genova	28,1	27,4	-2,5%
TOTALE	10.509,4	10.284,5	-2,1%

Accordo di collaborazione fra Genova e CCCC

Programma di interventi per raddoppiare i teu movimentati

Massimo Belli

GENOVA Nel quadro degli accordi siglati a Palazzo Madama fra la Repubblica Italiana e la Repubblica Popolare Cinese per lo sviluppo delle relazioni fra i due Stati, e in particolare dell'accordo bilaterale sulla nuova Via della seta, il Commissario straordinario per la ricostruzione di Genova, l'Autorità di Sistema portuale del Mar Ligure occidentale e la China Communication Construction Company (CCCC), hanno sottoscritto un accordo di collaborazione con la finalità di cooperare all'attuazione del Programma straordinario di investimenti urgenti per la ripresa e lo sviluppo del porto di Genova e delle relative infrastrutture di accessibilità previsto dal decreto legge Genova n. 109 del 2018. Il Programma predisposto dall'Autorità di Sistema portuale è stato adottato il 16 Gennaio dal Commissario straordinario e raccoglie gli interventi da realizzarsi entro il 2021 per rilanciare e sviluppare le attività del porto di Genova, tra i quali il progetto della nuova diga, una delle due iniziative italiane inserite fra i progetti strategici della EU-China Connectivity Platform, tavolo di confronto fra Ue e Cina volto a rafforzare le connessioni di trasporto tra Europa ed Asia, mettendo a sistema la rete trans europea di trasporto Ten-T e la Belt and Road Initiative. La società CCCC, di proprietà dello Stato Cinese, è impegnata in attività di progettazione, costruzione, finanziamento e gestione di infrastrutture di trasporto, sviluppo urbanistico ed industriale in 155 Paesi ed è uno dei pionieri della nuova Via della seta, lanciata dal presidente cinese Xi Jinping nell'Ottobre 2013. Attesa l'urgenza con cui è necessario procedere all'attuazione del Programma e in ragione della vastità e complessità degli interventi previsti, **AdSp** e CCCC condivideranno le proprie competenze tecniche, professionali e manageriali a supporto della realizzazione del Programma, valutando la possibilità di sviluppare iniziative di cooperazione su progetti specifici, sotto la supervisione del Commissario straordinario e in conformità con il quadro legale italiano e comunitario. L'obiettivo ultimo dell'Accordo è rafforzare la competitività e le ricadute economiche positive sul sistema portuale di Genova e Savona che opera al servizio dell'economia del Nord Italia, offrendo servizi in grado di soddisfare le esigenze del mercato internazionale. I programmi di investimento degli operatori terminalisti privati mirano ad assicurare lo sviluppo del traffico caratterizzato da una crescente dimensione delle navi all'accosto e da un processo di progressiva concentrazione dello stesso in capo a pochi grandi player internazionali che attraverso il principale porto gateway del Mediterraneo accedono ai mercati nazionali e internazionali. Tra il 2012 e il 2018 la crescita delle dimensioni delle navi nel bacino di Sampierdarena ha fatto registrare una crescita media dell'85% in termini di capacità, di 50 metri in lunghezza e di 11 in larghezza. Il citato Programma straordinario di investimenti pubblici a sostegno dei flussi commerciali generati dal sistema produttivo del Nord Italia prevede, tra l'altro, i seguenti investimenti urgenti di: miglioramento dell'accessibilità via mare (prima fase della nuova diga foranea) e di ultimo miglio stradale e ferroviario (per circa 160 milioni di euro) nel bacino portuale di Sampierdarena sviluppo delle attività di costruzione e riparazione navale, che oggi concentra a Genova circa 6.500 7.000 unità dirette e indotte dalle lavorazioni, di cui oltre la metà concentrate nel polo industriale di Fincantieri al fine anche in questo caso di adeguare i cantieri alla forte crescita dimensionale delle navi, con impatti sociali ed economici particolarmente rilevanti per il territorio e per il ruolo della città. Grazie ai predetti interventi infrastrutturali di potenziamento, rispetto agli attuali volumi (oltre 1 milione di teu), le previsioni fornite dagli operatori individuano a regime un raddoppio dei volumi movimentati fino a 2 milioni di teu. Sempre nel solo bacino di Sampierdarena, in termini di ricadute economiche, sociali e produttive a livello locale e nazionale, l'incremento di traffico potrà generare entrate per circa 20 milioni di euro annui rispetto ai 11,5 milioni di euro annui del 2018 quale effetto della crescita delle tasse sulle merci e di quella di ancoraggio connessa alle dimensioni della nave. Ulteriori significativi effetti si avranno per quanto riguarda il gettito Iva; come è noto il porto di



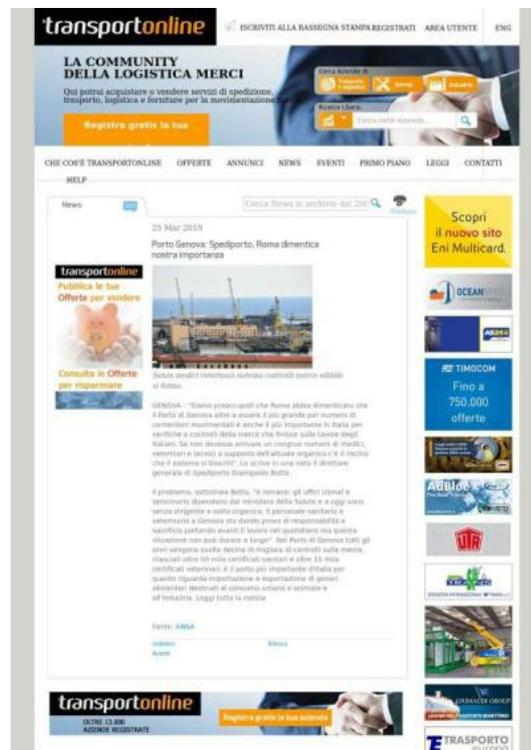
Genova nel suo complesso rappresenta il 25% del gettito nazionale sulle importazioni per circa 2,2 miliardi di euro annui che potrebbe crescere significativamente in corrispondenza dell'incremento dei flussi in import. Positivo anche l'impatto stimato sull'occupazione che, pur condizionato dall'innovazione tecnologica e digitale, sarà destinato a crescere di conseguenza con effetti sia sugli occupati diretti del porto sia su quelli delle attività lungo la catena logistica.

Transportonline

Genova, Voltri

Porto Genova: Spediporto, Roma dimentica nostra importanza

GENOVA - "Siamo preoccupati che Roma abbia dimenticato che il Porto di Genova oltre a essere il più grande per numero di contenitori movimentati è anche il più importante in Italia per verifiche e controlli della merce che finisce sulle tavole degli italiani. Se non dovesse arrivare un congruo numero di medici, veterinari e tecnici a supporto dell'attuale organico c'è il rischio che il sistema si blocchi". Lo scrive in una nota il direttore generale di Spediporto Giampaolo Botta. Il problema, sottolinea Botta, "è romano: gli uffici Usmaf e Veterinario dipendono dal ministero della Salute e a oggi sono senza dirigente e sotto organico. Il personale sanitario e veterinario a Genova sta dando prova di responsabilità e sacrificio portando avanti il lavoro nel quotidiano ma questa situazione non può durare a lungo". Nel Porto di Genova tutti gli anni vengono svolte decine di migliaia di controlli sulla merce, rilasciati oltre 50 mila certificati sanitari e oltre 15 mila certificati veterinari: è il porto più importante d'Italia per quanto riguarda importazione e esportazione di generi alimentari destinati al consumo umano e animale e all'industria.



La Stampa

La Spezia

Carla Roncallo, presidente del porto: «Investiremo 40 milioni per la nuova stazione ferroviaria. Presto la pubblicazione dei bandi»

«Container e passeggeri La Spezia prepara il decollo»

ALBERTO GHIARA I porti dell' **Autorità** di **sistema portuale** del mar Ligure orientale, ossia La Spezia e Marina di Carrara, hanno chiuso il 2018 in linea con l'anno precedente per le merci (18,3 milioni di tonnellate e 1,54 milioni di teu) e in crescita nel settore dei passeggeri (495 mila crocieristi).

«Alla Spezia - spiega la presidente dell' Authority, Carla Roncallo - siamo cresciuti di qualche decimale rispetto al 2017, e non era scontato, perché era un anno in cui c'era stata una forte crescita rispetto al 2016. In base ai dati dei primi mesi ci attendiamo un 2019 in linea con il 2018. E a Carrara siamo andati molto bene (tonnellate complessive +9,5 per cento, ndr) grazie all'arrivo di un terzo terminalista, la Dario Perioli, accanto a quello storico, Porto di Carrara, e a Grendi, arrivato negli anni scorsi. C'è stato un aumento notevole e confidiamo che la tendenza prosegua nel 2019».

E per quanto riguarda i passeggeri?

«Come crociere, sono aumentati sia La Spezia (480 mila passeggeri) sia Marina di Carrara (23.000)».

Quali sono gli investimenti in corso?

«Abbiamo 40 milioni per il riassetto della stazione ferroviaria della Spezia Marittima, che passa dalla fase progettuale e alla realizzazione.

Anche i privati, Contship e Terminal del Golfo, hanno tutte le autorizzazioni e devono adesso fare i bandi, come richiesto da Anac. Si tratta di grosse opere che porteranno la capacità del porto dagli attuali 1,5 milioni a 2,5 milioni in tre anni. Sono investimenti che i privati faranno in cambio di un allungamento della concessione fino al 2065 per Contship e al 2055 per Terminal del Golfo. Entro le prossime due settimane affideremo il servizio crocieristico in project financing con Royal Caribbean, Msc e Costa, con cui poi realizzeremo il nuovo terminal crociere da 40 milioni di euro su calata Paita, appena sarà liberata da Contship, al termine dei lavori di ampliamento del molo Garibaldi. Costruiremo anche un quarto molo per le crociere. Nel 2019 arriveranno 700 mila crocieristi».

L'uscita di Contship da Gioia Tauro avrà effetti sulla Spezia?

«Stiamo cercando di capirlo, speriamo che ci sia un effetto positivo perché la società sarà libera dalle preoccupazioni che dava Gioia Tauro e potrà concentrarsi sulla Spezia, che è un terminal redditizio e verso cui in questo periodo c'era una certa disattenzione».

Rapporti con la Cina?

«Siamo già sulla Via della seta, ma non abbiamo bisogno di infrastrutture oltre a quelle programmate, non abbiamo bisogno di accordi come quello per la diga di Genova».

BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI.



Il Piccolo

La Spezia

nuovi collegamenti

Un "corridoio rapido" tra Interporto Padova e porto di La Spezia

Tempi accelerati per le merci soggette a controllo doganale Nell'orizzonte di sette anni obiettivo a quota 500 mila Teu

Riccardo Sandre

PADOVA. Circa 22 milioni di euro di investimenti in infrastrutture e digitale, un "fast corridor" doganale con il porto di La Spezia che permette di accelerare i tempi di carico e scarico delle merci soggette a dogana direttamente da Padova e una crescita dei volumi movimentati del 6% circa solo nei primi tre mesi del 2019. Sono queste alcune delle attività dell' Interporto di Padova, nodo centrale della logistica intermodale del Nordest che guarda, per ora, principalmente alle rotte internazionali dello shipping dell' Alto Tirreno e dell' Atlantico ma che sta lavorando per trasformarsi in un punto di riferimento anche per Venezia e Trieste.

Ad oggi infatti i circa 300 mila Teu che la società movimenta ogni anno (291.902 Teu nel 2018) viaggiano via treno verso i porti liguri di Genova (32%) e La Spezia (20%) e verso quello di Livorno (8%). Ma il 18% delle merci provenienti da Padova e dal resto del Veneto attraverso lo snodo lombardo di Melzo prende la via di Rotterdam. Il restante volume si muove verso i terminal di Bari (14%), Londra (2%), Palermo, Marcianise-Caserta, Catania ecc. Un polo che vede Padova (29%) prevalere di poco rispetto alle altre province venete per merce movimentata e destinata all' export, seguita da Treviso (19%), Venezia e Vicenza (17%), Verona (13%), Rovigo e Belluno rispettivamente con quote di carico pari al 3 e al 2%.

Ma Interporto guarda con interesse e con volumi crescenti anche alla Via della Seta dove, a pochi mesi dalla chiusura degli accordi per l' apertura di un canale di collegamento, vede già circa l' 1% delle proprie merci prendere la destinazione della Cina, sempre attraverso lo snodo ferroviario lombardo di Melzo. «Il canale ferroviario che chiamiamo "Via della Seta» spiega Roberto Tosetto, direttore di Interporto di Padova Spa «non è affatto alternativo allo shipping quanto piuttosto al traffico merci aereo. I tempi di consegna door to door (in sostanza da azienda che spedisce a azienda che riceve) sono intorno ai 15 giorni, contro i 30 della nave ed i costi sono conseguenti. Un canale utilizzato per prodotti ad alto valore aggiunto che per ovvie ragioni di volumi e costi non possono prendere la via aerea».

Tempi ed efficienza della movimentazione sono al cento di un percorso di investimenti che vede Interporto protagonista di una rivoluzione digitale in pieno svolgimento.

«Dopo avere realizzato e messo a regime le quattro gru elettriche a portale» conclude Tosetto «non ci resta che procedere alla conclusione dei lavori del nuovo terminal, con i gate automatici per i mezzi su gomma e per i treni. Nel frattempo stiamo implementando i nostri gestionali per ottimizzare, in via digitale, tutte le operazioni di gestione dei container, dall' ingresso al terminal fino alla partenza dei treni. Un progetto che ci permetterà di raggiungere, a parità di infrastrutture, i 500 mila Teu movimentati entro 5-7 anni. La nostra evoluzione non prescinde da servizi come quelli che già si trovano in Interporto (ad esempio pesa, corridoio doganale, metano liquido per i mezzi su gomma), che stiamo implementando (prova freni dei convogli ferroviari, carico e scarico dei container, ecc) e da un livello di efficienza garantito da innovazioni digitali di ultima generazione».

-- BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI.



Il Tirreno

Marina di Carrara

Non solo marmo: Carrara si fa in 4 per conquistare rimorchi e crociere

Il salto di qualità sul fronte delle love boat con l'arrivo dei tre big che hanno vinto la gara a La Spezia

Manuela D' Angelo Dall' antica spiaggia di Avenza ai moli; dalla "solitudine" di un piccolo gioiello del mar Ligure orientale, alla convivenza, inizialmente forzata, con il grande vicino scalo di La Spezia: il porto di Marina di Carrara ha attraversato 2200 anni di storia, una tradizione antichissima partita dal leggendario "Portus lunae", dove venivano imbarcati i marmi bianchi apuani, destinati a Roma e alle città dell' impero, tramite grandi navi chiamate "naves lapidariae", per raggiungere, nel prossimo 2020 il record storico di movimentazione merci, con la prospettiva di superare le 3 milioni di tonnellate.

Progetti, obiettivi, punti di forza e punti critici sono ben chiari nella mente di Carla Roncallo, presidente dell' **Autorità di Sistema Portuale** del Mar Ligure Orientale. «Lo sforzo che stiamo affrontando - dice - è quello di far diventare il porto di Marina di Carrara grande e forte, con un nuovo piano regolatore e un progetto di ampliamento fattibile: potenziare l' area commerciale e intensificare i traffici crocieristici. Ci scontriamo, però quotidianamente, con la mancanza di un nuovo e attuale strumento di pianificazione, che ci costringe a dialogare con un piano regolatore del 1981, ormai inadatto».

La convivenza tra i due porti, quello di Marina di Carrara e quello di La Spezia è oggi sana e positiva: «Sono due realtà talmente diverse - spiega Roncallo - che non possono farsi concorrenza. Possono solo specializzarsi al meglio e aiutarsi; a Carrara puntiamo sulle rinfuse, e i traffici speciali; Spezia fa più crociere; entrambi, in questi tre anni, hanno aumentato i loro traffici».

SOS INFRASTRUTTURE Il punto debole di Marina di Carrara? «Rimangono le infrastrutture», afferma: «È un porto molto piccolo e non possiamo avere progetti troppo ambiziosi. Chi ci ha provato prima di noi ha fallito. Il nostro traguardo deve essere più concreto, seppur modesto, con l' obiettivo di dare più respiro ai traffici già esistenti. Senza inventarci nulla».

Nel futuro del porto di Marina c' è la costruzione di una nuova darsena davanti al piazzale Città di Massa, per spostare tutta la parte commerciale sulle banchine Fiorillo e Buscaiol e lasciare a Taliercio e Chiesa la nautica e le crociere.

«Per far questo - dice Roncallo - è necessaria l' approvazione del documento di pianificazione strategica, che abbiamo già pronto e tenderemo di concludere entro due mesi.

Poi occorrerà metter mano al piano regolatore. Il che porterà via, purtroppo, molto più tempo».

stazione per love boat Un altro grande obiettivo sarà la stazione crocieristica: le toccate delle navi da crociera si sono attestate sulle 10-12 all' anno, troppo poche per l' **Autorità portuale**. Ma in soccorso di Marina di Carrara arriva il fratello maggiore di La Spezia. I tre big del settore crocieristico, Msc, Royal Caribbean e Costa Crociere, si sono infatti aggiudicati la gara d' appalto per le banchine della Spezia e «all' interno di questa gara, che prevede lo svolgimento di un project financing siamo riusciti ad inserire anche il porto di Marina di Carrara, ottenendo che la triade prendesse in concessione la banchina Taliercio, veicolando lì un certo numero di navi e realizzando a sue spese un terminal per il traffico crocieristico. Insomma, noi vediamo una banchina sempre piena di navi da crociera e sfruttata al massimo».

I dettagli dell' operazione sono prematuri, ma si parla di almeno 70mila passeggeri all' anno e di un investimento minimo di 250mila euro per realizzare una stazione marittima provvisoria (in attesa del nuovo piano regolatore che invece potrebbe rendere le opere fisse) di circa 400 metri quadri.

DA UNO A 4 OPERATORI «La più grande soddisfazione fino ad oggi - conclude Carla Roncallo - è stata passare nel giro di pochi anni da un solo operatore (la Porto Carrara spa, storica compagnia imbarchi e sbarchi con i "buscaiol" di ogni tipo di merce e attualmente le mega turbine del Nuovo Pignone, ndr) a quattro». Il riferimento è al prestigioso gruppo marittimo Grendi per il traffico ro-ro, alla ditta Dario Perioli, per il traffico merci con la Tunisia e alla triade



crocieristica in arrivo a cui verrà affidata la banchina Taliercio.

«Se aggiungiamo che stiamo lavorando al nuovo waterfront, che i progettisti per l' esecutivo sono già sotto contratto e su largo Fiorillo e Molo Italia l' idea è di ricavare una zona di solarium e una piscina per la balneazione pubblica, - conclude - direi che abbiamo dimostrato il nostro coraggio e siamo convinti della possibilità di fare sempre meglio».

--

Il Tirreno

Livorno

cannito (città diversa)

«Il governo snobba il porto e lo snobbava anche prima»

livorno. L' esclusione del porto dalla via della Seta è «un' occasione persa, non trascendentale, ma che spiace perché tutti dovremmo remare a favore di Livorno e del suo porto». A sottolinearlo è Marco Cannito, candidato sindaco di Città Diversa, insieme a DemA e a Sinistra unita per Livorno.

«Sul Tirreno - intervengo - leggo che la via della seta passa in maniera inderogabile da Genova e Trieste e nei fatti taglia fuori Livorno malgrado le sue potenzialità. Sgomento e preoccupazione per il futuro del porto della nostra città sono le prime reazioni che ho provato. Purtroppo nulla di nuovo visto che già nel 2017 in un articolo del Sole24 ore si leggeva che il governo cinese in accordo con il governo di allora voleva inserire nella priorità di investimenti prima Genova e poi Trieste». «Perfetta continuità - riprende - con l' attuale governo, per cui nei fatti non si è avuto a cuore il nostro scalo. Parliamo di concorso di colpa? I governi non hanno dato alcuna assicurazione sul porto. Vedi la partecipazione minima di 50 milioni allo sviluppo della piattaforma Europa. Così come l' operazione del memorandum Italia - Cina passata sopra la testa di tutti con il sindaco e coordinatore nazionale dei comuni portuali che non ha mosso foglia. Il porto sia sviluppato e nessuno lo strumentalizzati durante la campagna elettorale».

Il Tirreno

Livorno

Porti, merci e export La nostra Toscana non è Disneyland, ecco l'altra faccia

47 milioni di tonnellate via mare: secondi solo alla Liguria Altro che Nord Est, è qui il cuore produttivo dell'economia

Quasi 50 milioni di tonnellate. È una montagna, anzi un Everest di merce quella che è stata imbarcata o sbarcata nei tre porti principali della Toscana: a cominciare da Livorno, che ha una storia plurisecolare di scalo fra i più importanti del Mediterraneo e ancora oggi è fra i primi 4 del Paese. Ma senza dimenticare Marina di Carrara, che ha una forte specializzazione ovviamente nei lapidei ma ha anche tutte le prospettive sul fronte del turismo che la vicinanza con il cuore della Toscana può offrire.

Un aspetto che vale ancor di più per Piombino, che ha da mettere sul tavolo non solo la relazione con l'entroterra ma anche quella con l'Arcipelago e il suo parco marino (senza contare cosa può significare un porto nuovo che ha banchine con fondali quasi record e con la speranza che riparta il polo siderurgico).

SOLO LA LIGURIA CI SUPERA C'è un grosso volume di merci che partono e arrivano via mare: secondo, se misurato su scala regionale, solo a quanto totalizzato dalla Liguria (al netto, è logico, del flusso dei prodotti petroliferi e del caso di Gioia Tauro che in ogni statistica sui traffici fanno storia a sé). E questo la dice lunga sull'idea bislacca di costruire la competitività del sistema portuale made in Italy semplicemente sulle "ascelle" della penisola e dunque almeno per metà sull'Adriatico: gli scali tirrenici movimentano complessivamente quasi 200 milioni di tonnellate, poco meno due terzi di tutto quel che passa dai porti italiani.

Cosa c'entra la Toscana?

C'entra eccome: è sostanzialmente il crocevia dei flussi in direzione nord sud (in arrivo da Suez per raggiungere i mercati da Firenze insù, in primis la Padania) e della successione di toccate nella metà ovest del Mediterraneo (i traffici nei porti da Gibilterra alla Sicilia valgono più di mezzo miliardo di tonnellate di merce).

LA PORTA DI TOSCANA Questi tre scali rappresentano la porta di tutta la regione, e non solo in termini di blue economy: vale sia in fatto di export di nostre merci che sul versante dell'import di turisti.

«È una Toscana più viva e attuale di quella che noi stessi toscani immaginiamo quando ci disegniamo dentro uno scenario troppo musealizzato», dice il governatore toscano Enrico Rossi. Come se oltre Leonardo Da Vinci non ci fosse più niente. Invece no: ecco in quegli stessi anni Amerigo Vespucci e Giovanni da Verrazzano alla scoperta di cosa c'è al di là dell'Oceano Atlantico. Magari partendo, secondo leggenda, dal molo mediceo di Livorno.

«Invece - aggiunge - eccola qui una Toscana meno da cartolina in dolce stil Disneyland.

Anche se quando si parla di produzione si guarda solo al Nord Est e a Milano».

rossi: passi in avanti Ma Rossi non si mette ad agitare il vessillo dell'orgoglio e stop. Lo sa bene che «il problema della Toscana era la costa e, dentro la costa, il problema dei problemi erano il porto di Livorno e quello di Piombino: ma - rincara - qualche passo avanti l'abbiamo fatto». Insomma, non siamo sdraiati nell'angolo come un pugile suonato che non ha più chance. Anzi, le chance le chiama per nome e cognome: per Livorno cita Carlo Azeglio Ciampi quando ricordava che «a Livorno la geografia ha dato un retroterra straordinario che può funzionare da retroporto mentre a Genova bisogna andare a 80 chilometri di distanza». E Piombino? «I fondali a meno 20 metri sono un vantaggio competitivo».

Certo però che, secondo il presidente della Regione, le cose potrebbero andare diversamente se da Roma ci fosse un po' più di collaborazione («e non mi riferisco solo a questo governo»). Per dirne una: la Darsena Europa è indispensabile per garantire un futuro al porto di Livorno ma «il governo centrale non è andato oltre 50 milioni» mentre la Regione si è impegnata per cinque volte tanto. Per dirne un'altra: «Se il memorandum con la Cina fosse stato allargato ai porti dell'Alto Tirreno, il nostro Paese avrebbe dato una qualificazione maggiore alla propria portualità nel suo complesso». Per dirne un'altra ancora: «Lo scavalco ferroviario per trasformare l'interporto in una sorta di banchina extralarge alle spalle del porto c'è bisogno che il ministero sblocchi i due milioni e mezzo di euro che deve

Porti, merci e export
La nostra Toscana non è Disneyland, ecco l'altra faccia
47 milioni di tonnellate via mare: secondi solo alla Liguria Altro che Nord Est, è qui il cuore produttivo dell'economia

SPEDIMAR
ASSOCIAZIONE TRALE IMPRESE
DI SPEDIMAR INTERNAZIONALI E DI LOGISTICA
LIVORNO - Via Strozzi, 1 - tel 0586 884561
spedimar@associazione-spedimar.it
www.associazione-spedimar.it

tirar fuori: noi Regione ne mettiamo 19 su 24 complessivi, mi sembra di non chiedere la luna...».

E CARRARA È IN LIGURIA...

Eccettuato lo stretto di Messina, la Toscana è l' unica Regione che ha un porto (Carrara) sotto l' Authority di un' altra Regione (La Spezia). Rossi voleva un' istituzione unica per i tre porti toscani, ma adesso il governatore dà un giudizio positivo del rapporto con l' Authority guidata da Carla Roncallo e, indirettamente, con la Regione presieduta da Giovanni Toti (centrodestra). «Va avanti - dice Rossi - il progetto che rivisiterà lo sviluppo delle banchine anche in tandem con i collegamenti ferroviari: c' è la crescita del rapporto con General Electric e c' è la potenzialità che offre il traffico turistico. La prospettiva c' è».

-- BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI.

Il Tirreno

Livorno

Mai così tanta merce movimentata (oltre 44 milioni di tonnellate) mai così tanti guai (dopo l'inchiesta choc arriva il commissario)

Authority decapitata nell' anno dei record 4 rebus per i porti di Livorno e Piombino

L'ANALISI Per la prima volta vola al di sopra della soglia dei 44 milioni di tonnellate la movimentazione della merce nel sistema portuale dell' Alto Tirreno, cioè Livorno capofila in accoppiata con Piombino più i piccoli porti dell' Arcipelago Toscano. Quasi sette punti e mezzo in più a confronto di dodici mesi prima, poco meno di 35 se il paragone risale all' indietro di cinque anni: segno che qualcosa ha ingranato. Soprattutto a Livorno: mai prima di ora si era arrivati a veder transitare 36,5 milioni di tonnellate nei terminal delle banchine labroniche.

La "locomotiva" che traina l' incremento? Le "autostrade del mare", che a Livorno da un quindicennio rappresentano (in peso) la prima tipologia di traffici, sono a un niente dai 16 milioni di tonnellate: più di quanto totalizzano tutti insieme i porti dell' Adriatico dal "tacco" della penisola fino a Venezia inclusa, passando per Bari, Brindisi, Ravenna e Ancona.

E se mettiamo nel conto anche Piombino e l' Elba ecco che il dato complessivo dell' intero sistema portuale oltrepassa i 22 milioni. La metà di tutte le merci che sono state sbarcate o imbarcate lo scorso anno nei porti del territorio livornese.

A ciò si aggiunga che i container tornano a puntare l' obiettivo degli 800mila teu e il network di porti è a un passo dai 10 milioni di passeggeri a bordo di crociere o traghetti.

C' è questa sventagliata di cifre dietro il fatto che il tandem Livorno-Piombino è tornato nel radar dei big dell' economia del mare. A cominciare dalla guerra aperta fra grandi flotte del settore traghetti come Grimaldi e Onorato (con i marchi Moby, Tirrenia e Toremar) che da più di un anno hanno fatto del porto di Livorno il principale campo di battaglia. Non c' è da sorprendersi per almeno due aspetti: 1) Livorno, come detto, è il primo porto nelle "autostrade del mare" e qui si tratta dei due soggetti-guida del settore; 2) a far deflagrare il conflitto è stato l' attacco di Grimaldi all' egemonia del rivale nei traffici da/per la Sardegna e a Livorno il 57% del traffico dei traghetti fa la spola con le coste sarde.

Come se non bastasse, a rendere ancora più incandescente la situazione c' è l' altolà dell' Antitrust alla proroga della convenzione (valore 72 milioni di euro di sussidi pubblici ogni anno) che Onorato ha "ereditato" quando si è aggiudicato la privatizzazione di Tirrenia.

La guerra Onorato-Grimaldi è anche in buona misura la quinta di scena dell' inchiesta giudiziaria più esplosiva di tutta la portualità italiana: quella che ha portato alla decapitazione dei vertici dell' Authority in virtù dell' interdizione decisa dal gip e al conseguente commissariamento con l' arrivo dell' ammiraglio Pietro Verna.

Con una missione: far decantare la conflittualità all' interno del porto, parola del viceministro leghista Edoardo Rixi. Ma non c' è solo la "guerra dei cent' anni": nel porto di Livorno (così come in quello di Piombino) si sono riaffacciati negli ultimi anni i grandi operatori. Il terminal Tdt, uno dei primi 25 del Mediterraneo, è passato nelle mani dei fondi internazionali Infravia e Infracapital, dopo esser stato in quelle della cordata genovese capitanata da Luigi Negri (che comunque è rimasto in Cilp, socio dei portuali insieme a Piero Neri). Un colosso come Msc, il secondo armatore al mondo nel trasporto container, ha conquistato posizioni nel terminal Lorenzini prima mettendovi lo zampino (33%) e poi salendo fino al 50%. Grimaldi è cresciuto in Coifi (Fremura) fino ad averne il controllo quasi totale ed è fifty-fifty con la famiglia Neri in Sintermar. Palumbo è entrato nella galassia di Iss sotto l' ombrello di un fondo sovrano del Golfo Persico. Quanto basta - in realtà, l' elenco potrebbe continuare... - per dire che le partite riguardanti il porto di Livorno fanno parte di un campionato che non ha più a che vedere con squadre di Ovosodo, Ardenza e Pontino o giocatori nati fra i 4 Mori e i Fossi.

Al tempo stesso, però, è come se la retrocessione fosse sempre in agguato. Talmente rovinosa che è come se da



giocare con la Juventus di Allegri o l' Inter di Spalletti Livorno rischiasse di ritrovarsi sui campetti spelacchiati di periferia.

Ci sono almeno quattro rebus da risolvere.

Il primo riguarda la **Darsena** Europa. O c' è l' espansione a mare o le strozzature fisico-geografiche ridurranno l' accessibilità concreta del porto condannandolo a una decrescita infelice. Le avvisaglie ci sono già: nel 2018 i contenitori sono cresciuti di neanche due punti percentuali, ed è diminuito il numero delle portacontainer di tutte le taglie possibili, ad eccezione di quelle sopra i 5mila teu (ben venga l' exploit di riuscire a far entrare navi da 9mila teu ma sappiamo tutti bene che è possibile solo riducendo il carico).

Il secondo è relativo al ritorno al normale funzionamento dell' Authority. C' è da capire quanto andrà avanti questa situazione di galleggiamento istituzionale in attesa che il Riesame confermi o annulli l' interdizione dei vertici dell' Authority. Il commissario-ammiraglio Pietro Verna si è posto in atteggiamento di ascolto della comunità **portuale** proprio per cercare di allentare le tensioni, ma adesso l' esigenza di fare scelte forti bussa alla porta di Palazzo Rosciano, sede dell' istituzione **portuale**: già un pezzettino dell' operazione maxi-**Darsena** è partita con gli appalti per la progettazione delle opere a mare e le indagini geologiche sui fondali, entrambi già in corso.

Il terzo ha a che vedere con l' intesa con la Cina. Per adesso non c' è niente né di deciso né di definitivo ma tutti sanno bene che si è scelto di puntare su Genova e Trieste, senza nessun confronto né dibattito.

Non è difficile capire che gli stock di traffici marittimi utili a remunerare gli investimenti si tradurranno in una concentrazione tanto delle risorse che dei traffici sulle due direttrici. Magari drenandoli dal resto degli scali.

Mauro Zucchelli.

Il Tirreno

Livorno

Equivoco sulle concessioni Ma così si rischia la paralisi

Dubbi sugli effetti involontari del provvedimento anti-Bolkestein: si teme che non riguardi solo le ditte balneari ma anche i terminal. Con effetti paradossali

Mauro Zucchelli La sirena d' allarme l' ha suonata per prima "Port News", la rivista on-line dell' Authority livornese, parlando di «porti italiani a rischio paralisi». Il motivo?

Sta in quello che viene chiamato "il giallo nella finanziaria 2019". Occhi puntati sulle concessioni demaniali: stiamo parlando a livello nazionale, ovviamente, ma la segnalazione arriva proprio nel porto finito nel mirino di una inchiesta choc e proprio sulle regole delle concessioni. Si potrebbe dire: per un autogol involontario.

Tutto nasce dal fatto che, sulla scia delle promesse elettorali, il governo ha voluto neutralizzare gli effetti della direttiva Bolkestein.

L' ha fatto «prorogando di altri 15 anni la durata delle concessioni turistico-ricreative».

Solo che, al pari delle ciambelle che riescono con il buco e talvolta un po' meno, la soluzione di un problema ha portato con sé la nascita di un problema ancor più rilevante per un errore materiale nella formulazione del testo del provvedimento. E qui casca l' asino: stiamo parlando del comma 682 dell' articolo 1 («le concessioni disciplinate dal comma 1 dell' articolo 01 del decreto-legge 5 ottobre 1993, n. 400, convertito, con modificazioni, dalla legge 4 dicembre 1993, n. 494, vigenti alla data di entrata in vigore della presente legge hanno una durata, con decorrenza dalla data di entrata in vigore della presente legge, di anni quindici»).

L' intenzione del legislatore era magari quella di pensare alle concessioni balneari ma alla fine, almeno secondo l' interpretazione di "Port News", la cosa è sfuggita di mano e il perimetro della proroga alla fine "comprenderebbe anche quelle rilasciate da qualsiasi altro ente".

Rispondendo all' autorevole sito web specializzato Meditelegraph, è Daniele Rossi, numero uno di **Assoporti**, l' organizzazione di categoria che raggruppa le istituzioni portuali, a gettare acqua sul fuoco: si tratta «senza dubbio di un equivoco», la finalità «è chiara e non riguarda i porti» («ci attiveremo per chiedere al ministero dei trasporti un' intervento legislativo interpretativo»).

Resta il fatto che nella stessa legge di bilancio si dà appuntamento al futuro decreto del presidente del Consiglio dei Ministri, cioè quattro mesi entro la finanziaria, per «la generale revisione del sistema delle concessioni demaniali marittime».

È un argomento all' ordine del giorno: l' ha ribadito anche il viceministro Edoardo Rixi nel corso dell' ultima visita a Livorno: c' è bisogno di rivedere le concessioni evitando la conflittualità che quelle troppo brevi ingenerano ma anche aumentando la capacità di guardare "dentro" le concessioni a più lunga durata per impedire furbate tipo programmi d' investimenti che slittano di continuo in avanti senza che nessuno possa eccepire niente.

E non è tutto. Di fronte alle domande del cronista, Rixi ha precisato che c' è anche bisogno di smetterla con una gestione tutta locale delle concessioni: è necessaria «una qualche forma di supervisione», dunque Roma avrà più voce in capitolo. Soprattutto sulle concessioni lunghe: cioè quelle più importanti, in cui gli investitori sono chiamati a impegnarsi di più.

Ecco, ma questo "di più" finirebbe per cozzare con l' eventualità di uno sbarramento che per salvare i balneari stabilisca per durano quindici anni anche le concessioni di terminal che ora hanno durate trentennali se non di più.

Cosa accadrebbe a chi ha ora una concessione lunga e si vedrebbe messo alla porta dopo 15 anni? Inutile dire che c' è il rischio di dar da lavorare per anni agli avvocati a suon di ricorsi. E cosa accadrebbe a realtà come la Darsena Toscana dove i piani di ammortamento degli investimenti non possono che avere un orizzonte di 50-60 anni? E la proroga automatica di 15 anni non finirebbe a chi già c' è (e magari è in scadenza) per dare agio di svincolarsi da qualsiasi piano d' impresa? Proprio l' opposto dell' intenzione che è stata dichiarata dal viceministro.

Gli esperti consultati dal "Secolo XIX" mettono in evidenza una incongruenza: chi ha in mano una concessione



potrebbe lucrare su una rendita di posizione per 15 anni «senza ritorni per il territorio, senza investimenti, senza un'idea se non quella di fare cassa sfruttando il suolo pubblico»; al contrario, chi è in attesa di una concessione per investire si troverebbe intrappolato.

-- BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI.

L' ECONOMIA DEL MARE I DUE IMPONENTI SERBATOI IMBARCATI AL TERMINAL LORENZINI

Partiti i 'bomboloni' di Gas & Heat

NON SOLO contenitori in forte crescita nel terminal Lorenzini & C sulla sponda est della Darsena Toscana. A confermare il suo ruolo di "multipurpose" il terminal ha imbarcato nei giorni scorsi due imponenti serbatoi di carburante progettati e realizzati da Gas and Heat, prestigiosa azienda del settore con sede a San Pietro a Grado, sul canale dei Navicelli. I due "bomboloni" andranno a formare il sistema di carico e contenimento di carburante a Gnl di navi in costruzione a Singapore; hanno un peso superiore alle 350 tonnellate ciascuno e 40 metri di lunghezza. Trasportati via chiatte fino al terminal, hanno attraversato il canale dei Navicelli e oltrepassato le porte vinciane che permettono l'accesso alla Darsena grazie ad una operazione di logistica integrata e alla collaborazione continua tra tutti i player coinvolti.

Le fasi di imbarco sono durate tre giorni, supervisionate continuamente dal personale del terminal.

Il rizzaggio e la stabilizzazione del carico hanno richiesto grande professionalità e lavorazioni anche in quota, svolte nel totale rispetto delle normative sulla sicurezza del lavoro. Nel 2018 Lorenzini ha movimentato oltre 120.000m3 di merce varia, continuando a rappresentare la realtà multipurpose più importante del porto di Livorno. Già nelle prossime settimane il Terminal riceverà oltre 25.000m3 di merce che andranno ad aggiungersi alle navi già schedulate e permettendo di superare le previsioni di crescita e i volumi dell' anno precedente a parità di trimestre.

I serbatoi della Gas and Heat sono quanto di più avanzato oggi esista nella tecnologia dello stivaggio a bordo del gas Gnl.

L' azienda sta tra l' altro lavorando intensamente anche per il primo "hub" del Gnl in area Oristano in Sardegna ed ha ulteriori progetti in atto in tutto il mondo.

A.F.

The image shows a newspaper clipping from 'IL TELEGRAFO' dated 'MARTEDÌ 26 MARZO 2019'. The main headline is 'I FATTI DELLA CITTÀ' and the sub-headline is 'L'ECONOMIA DEL MARE I DUE IMPONENTI SERBATOI IMBARCATI AL TERMINAL LORENZINI'. The main article title is 'Partiti i "bomboloni" di Gas & Heat'. The article text describes the loading of two large gas and heat storage tanks at the Lorenzini & C terminal. It mentions that the tanks are 40 meters long and weigh over 350 tons each. The article also notes that the operation was supervised by the terminal staff and involved collaboration from all parties involved. The article is signed 'A.F.' at the end.

Livorno, operazione eccezionale per Lorenzini

GIORGIO CAROZZI

Livorno - È stato completato da pochi giorni l'imbarco di due imponenti serbatoi di carburante progettati e realizzati da Gas and Heat, nota azienda del settore, che ha scelto la partnership con Lorenzini & C. (foto). «I due tank, che andranno a formare il sistema di carico e contenimento di carburante a Gnl di navi in costruzione a Singapore - si legge in una nota - hanno un peso superiore alle 350 tonnellate ciascuno e 40 metri di lunghezza. Trasportati via chiatte fino al terminal, hanno attraversato il canale dei Navicelli e oltrepassato le porte Vinciane che permettono l'accesso alla Darsena grazie ad una operazione di logistica integrata e alla collaborazione continua tra tutti i player coinvolti. Le fasi di imbarco sono durate tre giorni, supervisionate continuamente dal personale del Terminal. Il rizzaggio e la stabilizzazione del carico hanno richiesto grande professionalità e lavorazioni anche in quota, svolte nel totale rispetto delle normative sulla sicurezza del lavoro. Nel 2018 Lorenzini ha movimentato oltre 120.000m3 di merce varia, continuando a rappresentare la realtà multi purpose più importante del **porto di Livorno**. Già nelle prossime settimane il Terminal riceverà oltre 25.000m3 di merce che andranno ad aggiungersi alle navi già schedate e permettendo di superare le previsioni di crescita e i volumi dell'anno precedente a parità di trimestre».



Project cargo/Livorno, Lorenzini Terminal imbarca due maxi tank costruite da Gas and Heat

Livorno, il Terminal Lorenzini, imbarca due maxi serbatoi dal peso superiore alle 350 tonnellate ciascuno e 40 metri di lunghezza. Continua la

specializzazione del terminal in project cargo e la partnership con Gas and Heat. Nel 2018 dal Terminal sono state movimentate oltre 120 mila m3 di merce varia, continuando a rappresentare la realtà multi purpose più importante per il porto. **LIVORNO** - Due maxi serbatoi di carburante progettati e realizzati da Gas and Heat, sono stati imbarcati a **Livorno** dal Terminal Lorenzini. Con questo ultimo imbarco si conferma pertanto la specializzazione del terminal Lorenzini & C. nel settore del project cargo e la partnership con Gas and Heat, azienda italiana leader nella progettazione, costruzione e installazione di impianti per navi gasiere destinate al trasporto marittimo di gas liquefatti (GNL, LPG, Etilene). I due enormi tank, che andranno a formare il sistema di carico e contenimento di carburante a GNL di navi in costruzione a Singapore, hanno un peso superiore alle 350 tonnellate ciascuno e 40 metri di lunghezza. Trasportati via chiatte fino al terminal, hanno attraversato il canale dei Navicelli e oltrepassato le porte Vinciane che permettono l'accesso alla Darsena grazie ad una operazione di logistica integrata e alla collaborazione continua tra tutti i player coinvolti. Le fasi di imbarco sono durate tre giorni, supervisionate continuamente dal personale del Terminal. Il rizzaggio e la stabilizzazione del carico hanno richiesto grande professionalità e lavorazioni anche in quota, svolte nel totale rispetto delle normative sulla sicurezza del lavoro. Nel 2018 Lorenzini ha movimentato oltre 120.000m3 di merce varia, continuando a rappresentare la realtà multi purpose più importante del porto di **Livorno**. Già nelle prossime settimane il Terminal riceverà oltre 25 mila m3 di merce che andranno ad aggiungersi alle navi già schedate e permettendo di superare le previsioni di crescita e i volumi dell'anno precedente a parità di trimestre.

Il Tirreno

Piombino, Isola d'Elba

Piombino, in arrivo Pim con costruzioni e logistica

È l'unico progetto vicino alla realizzazione: 300 milioni pubblici di investimenti ma il porto non decolla. Ripresa dei traffici siderurgici, bene solo riparazioni e crociere

Cristiano LozitoPIOMBINO. Nel porto di Piombino proseguono i lavori per l'adeguamento delle banchine su cui sorgerà il cantiere della Pim (Piombino industrie marittime), che si pone l'obiettivo di realizzare una piattaforma polifunzionale di demolizione, costruzione e logistica, con investimenti per 14 milioni entro il 2022.

Le previsioni sono di un'apertura del cantiere il mese prossimo, per un progetto che prevede occupazione tra 80-100 dipendenti, oltre l'indotto, con punte fino a 200 nei momenti di picco.

Il progetto si è rafforzato di recente con l'ingresso di un colosso come Fincantieri come azionista di Gin (Genova industrie navali), la holding che ha attività in una miriade di cantieri navali e che partecipa col Gruppo Neri, attraverso San Giorgio del Porto, all'iniziativa di Piombino industrie marittime.

San Giorgio ha ottenuto di recente commesse per due navi di lusso e per un traghetto che potrebbe rappresentare il primo progetto da realizzare sulle banchine piombinesi.

È questa l'unica vera attività in procinto di partire in un porto che ancora non è riuscito a convertire in posti di lavoro e più in generale in sviluppo i circa 300 milioni di finanziamenti pubblici per nuove banchine e per vari interventi tra cui il dragaggio che ha portato fondali a meno venti in grado di ospitare navi di grandi dimensioni.

Investimenti che anche di recente il presidente Enrico Rossi (solo la Regione ha messo sul porto di Piombino circa 200 milioni) ha ricordato per indurre alla chiarezza sulle proprie intenzioni in particolare la Bhge Nuovo Pignone, che a dicembre ha firmato in Comune a Piombino un protocollo d'intesa, ribadendo il suo interesse per occupare 200mila metri quadri di banchine con l'obiettivo di realizzare un progetto per l'assemblaggio e il collaudo di grandi moduli industriali per la compressione del gas o la produzione di energia elettrica, in supporto all'attività in corso ad Avenza. Interesse confermato, dunque, ma al momento senza essere accompagnato da atti concreti tanto da generare molte incertezze sull'effettiva realizzazione del progetto.

Così il porto, per mettere a frutto la propria competitività, attende ancora il completamento della strada 398, che dopo 15 anni di annunci e promesse sembra finalmente possibile, seppur non in tempi brevi, dopo la pubblicazione sulla gazzetta ufficiale della delibera del Cipe che prevede entro metà settembre il completamento del progetto esecutivo a carico di Anas.

Se i nuovi progetti dunque faticano a prendere corpo, sul porto si registra una ripresa dei traffici siderurgici dopo l'arrivo della società indiana Jsw che ha rilevato da circa un anno le acciaierie ex Lucchini e che non disponendo in questa fase di impianti produttivi, per svolgere le attività di laminazione riavviate nei suoi tre comparti (rotaie, barre e vergella) riceve semiprodotti da lavorare in arrivo via mare dall'India e all'Oman.

Se si esclude l'attività legata al turismo con i collegamenti con l'isola d'Elba e con la Sardegna (peraltro fortemente diminuiti per lo spostamento di gran parte del traffico su Livorno, deciso da Moby), le novità più interessanti degli ultimi tempi sono legati allo sviluppo delle riparazioni-manutenzioni e delle crociere.

Nel primo caso sembra essersi aperto un business nuovo per lo scalo piombinese grazie alla collaborazione fra Jobson, con cui opera l'agenzia piombinese Freschi, e San Giorgio del Porto, la società ligure che insieme all'azienda livornese Fratelli Neri è titolare della "Piombino industrie marittime".

Sul porto - grazie ai fondali a meno 20 - negli ultimi mesi si sono alternate varie maxiportacontainer, che per parecchi giorni hanno dato lavoro ad aziende di carpenteria, alla Compagnia portuali che dispone di gru di grandi dimensioni, a ormeggiatori, piloti, e all'indotto, cioè alberghi e ristoranti.

Il settore crocieristico, dopo i primi timidi esperimenti nel 2017, nel 2018 ha registrato un forte incremento, 13 scali con migliaia di passeggeri che hanno invaso il centro storico di Piombino dando impulso alla diversificazione turistica



a cui la città aspira.

-- BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI.

Il Resto del Carlino (ed. Ancona)

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

Al via la demolizione dei silos granari in porto

INIZIERÀ oggi la demolizione meccanica dei silos che si trovano nell'area demaniale in concessione a Silos Granari della Sicilia srl. L'avvio della demolizione meccanica potrebbe subire uno spostamento temporale nel caso di diverse esigenze del cantiere. Nei giorni scorsi, nel cantiere sono state realizzate le operazioni di preparazione alla demolizione.

I lavori per l'abbattimento dei 34 silos in concessione a Silos Granari, come indicato nell'ordinanza dell'Autorità di sistema portuale dello scorso 19 marzo, sono previsti fino al 20 giugno 2019. Il cronoprogramma potrebbe subire delle variazioni a seconda delle esigenze del cantiere. Se le attività di demolizione non dovessero essere completate entro questa data, dovranno essere sospese nel periodo estivo, quello a massimo flusso di traffico traghetti nello scalo, per poter riprendere dal 9 settembre 2019.

Porto, iniziano martedì i lavori di demolizione dei 34 silos

L' avvio della demolizione meccanica potrebbe subire uno spostamento temporale nel caso di diverse esigenze del cantiere

Inizierà domani la demolizione meccanica dei silos che si trovano nell' area demaniale in concessione a Silos Granari della Sicilia srl. L' avvio della demolizione meccanica potrebbe subire uno spostamento temporale nel caso di diverse esigenze del cantiere. Nei giorni scorsi, nel cantiere sono state realizzate le operazioni di preparazione alla demolizione. I lavori per l' abbattimento dei 34 silos in concessione a Silos Granari, come indicato nell' ordinanza dell' Autorità di sistema portuale dello scorso 19 marzo, sono previsti fino al 20 giugno 2019. Il cronoprogramma potrebbe subire delle variazioni a seconda delle esigenze del cantiere. Se le attività di demolizione non dovessero essere completate entro questa data, dovranno essere sospese nel periodo estivo, quello a massimo flusso di traffico traghetti nello scalo, per poter riprendere dal 9 settembre 2019.

ANCONATODAY Cronaca

Porto, iniziano martedì i lavori di demolizione dei 34 silos

L'avvio della demolizione meccanica potrebbe subire uno spostamento temporale nel caso di diverse esigenze del cantiere

Redazione 25 MARZO 2019 17:44

I più letti di oggi

- Trovata riversa in casa, Angiola è morta per una grave emorragia
- «Apro il mio centro estetico a ridosso di clienti, ci si sperava per il commercio d'arte»
- In avanti nave costruita ad Ancona, in corso il salvataggio di 1.500 persone
- Chiodo e falce, liberata la sala di teatro media per 20 studenti

10 viaggi SARDEGNA
Scegli il tuo 5° che fa per te!

GRIMALDI LINES
Nella condizione di crociera al porto del Canal del Sud, una grande Ancona

APPUNTAMENTI

Il porto di Ancona, prima superporta - Spontane l'approdo dei traghetti - 25 MARZO 2019

I lavori per l'abbattimento dei 34 silos in concessione a Silos Granari, come indicato nell'ordinanza dell'Autorità di sistema portuale dello scorso 19 marzo, sono previsti fino al 20 giugno 2019. Il cronoprogramma potrebbe subire delle variazioni a seconda delle esigenze del cantiere. Se le attività di demolizione non dovessero essere completate entro questa data, dovranno essere sospese nel periodo estivo, quello a massimo flusso di traffico traghetti nello scalo, per poter riprendere dal 9 settembre 2019.

Rimorchiatori la flotta si arricchisce con Sansone

PORTO La flotta dei Rimorchiatori Laziali sta per accogliere il nuovo arrivato: Sansone. A poco meno di un anno dall' entrata in servizio di Laziale (inaugurato lo scorso giugno) verrà consegnato questa mattina il gemello. Anche questa unità, che rientra nel programma di investimenti per il rinnovamento della flotta sociale e il miglioramento della sicurezza in porto, è stata commissionata al cantiere turco Sanmar Shipyard di Tuzla (Istanbul), leader nella costruzione per Rimorchiatori a livello mondiale. «Le dimensioni compatte - spiegano dalla società - in grado di disimpegnarsi agevolmente anche in specchi acquei ristretti, insieme all' importanza che riveste la formazione del personale nelle politiche aziendali, testimoniano la costante attenzione della Rimorchiatori Laziali spa alla qualità del servizio erogato in termini di efficienza e rapidità di intervento». Qualità che sono state verificate recentemente in situazioni di emergenza, causate da condizioni meteorologiche avverse, che hanno visto coinvolte alcune navi ormeggiate nello scalo.

Il Sansone è lungo 28 metri per poter operare in spazi ristretti tipici dell' ambiente portuale e ha una velocità di 14,5 nodi sia in avanti che all' indietro per garantire maggiore prontezza di intervento.

Inoltre è dotato di impianto Fire-fighting con due spingarde per interventi su navi incendiate con una portata per singola cannone di 1.200 metri cubi all' ora e lunghezza di getto fino a 120 metri. In linea con le politiche dello scalo di contenimento dei fattori inquinanti, il mezzo è predisposto per il montaggio di eventuali convertitori catalitici per un ulteriore abbattimento delle sostanze nocive presenti nei fumi di scarico ed equipaggiato con sistemazioni fisse e dotazioni mobili per la rimozione di prodotti oleosi dalla superficie del mare. Il tipo di scafo e le dotazioni a bordo permettono lo svolgimento del servizio di scorta di navi o altri tipi di unità durante la navigazione. La cerimonia di inaugurazione alla quale sono invitate autorità civili e militari si terrà oggi alle 12 al Molo San Teofanio.

Cristina Gazzellini © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Civitavecchia: Di Majo, crescita autotrasporto in chiave ecosostenibile sfruttando potenzialità del porto

(FERPRESS) - Civitavecchia, 25 MAR - "La crescita dell' autotrasporto deve essere fatta in chiave ecosostenibile, sfruttando le potenzialità del porto di Civitavecchia". Questo il punto chiave dell' intervento del Presidente dell' Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale, Francesco Maria di Majo, nel corso del convegno "Autotrasporto e Portualità: Analisi e Proposte" promosso da Assotir presso la sede dell' **AdSP**. "Ecologia ed economia - ha spiegato di Majo - devono essere affrontati congiuntamente. Il porto di Civitavecchia deve crescere come dotazione infrastrutturale per accogliere le navi RO/RO di ultima generazione, con capacità di carico superiori ai 3000 metri lineari e dotate di apparati propulsivi di alta velocità navale". "Oggi abbiamo 9 accosti RO/RO di cui solo 4 sono adeguati alle esigenze del naviglio moderno. A nord dello scalo, la nuova darsena traghetti, grazie anche ai finanziamenti europei, sarà dotata di quattro nuovi accosti RO/RO e, a breve, finita l' istruttoria, saremo in grado di individuare il soggetto concessionario". Il traffico RO/RO è in forte crescita a Civitavecchia (+11% nel 2018) grazie soprattutto ai collegamenti con Barcellona, Sicilia, Sardegna e Tunisia. E l' **AdSP** intende sviluppare ulteriormente questi collegamenti a servizio del traffico RO/RO nel Mediterraneo, promuovendo l' utilizzo dello Short Sea Shipping (trasporto marittimo a corto raggio) e, contestualmente, sviluppando la logistica integrata intesa come esercizio di far convogliare a Civitavecchia, e negli altri porti del network, le merci in esportazione o importazione da paesi come l' Egitto e il Marocco. "Ma l' autotrasporto - continua il presidente dell' **AdSP** - deve crescere anche in chiave ecosostenibile. Dobbiamo dotare i nostri porti e le aree retroportuali di punti di rifornimento /distribuzione di GNL e l' autotrasporto ha capito che bisogna scommettere sull' ecosostenibilità vista l' enorme crescita di mezzi pesanti alimentati a GNL immatricolati nel 2018". L' attenzione dell' **AdSP** per il settore dell' autotrasporto e le sue ricadute sia in termini economici che ambientali è dimostrata anche dalla costituzione di un tavolo interistituzionale con il Consorzio Autotrasportatori di Civitavecchia (CAC) nell' ambito dell' Organismo di Partenariato al fine di verificare e risolvere le criticità dello scalo in relazione al mercato. Fondamentale, in tal senso, è risultato il contributo del CAC e di ASSOTIR, che ha portato ad un programma per la realizzazione, nella zona settentrionale dello scalo, di un' infrastruttura provvisoria per rispondere alle esigenze più innovative ed urgenti che il mercato degli autotrasportatori ha rappresentato all' Ente. "Dobbiamo, quindi, valorizzare le aree demaniali marittime e le zone retroportuali (anche attraverso lo sviluppo delle ZLS) a servizio del mercato dell' autotrasporto inteso come la realizzazione e razionalizzazione di tutti quei servizi che integrano il rapporto tra la nave, il veicolo e le amministrazioni deputate al controllo in uscita/entrata dei flussi di traffico", ha concluso il presidente dell' **AdSP**. Al Convegno, moderato dal Direttore della rivista TIR, Massimo De Donato, oltre al Segretario Generale Assotir, Claudio Donati e al Rappresentante Autotrasportatori nell' Organismo di Partenariato, Patrizio Loffarelli, sono intervenute numerose personalità della politica e delle Istituzioni: l' Assessore ai Lavori Pubblici e Tutela del Territorio Mobilità della Regione Lazio, Mauro Alessandri, il Sindaco di Civitavecchia, Antonio Cozzolino, i consiglieri alla Regione Lazio Marietta Tidei e Gino De Paolis e il Presidente della Compagnia Portuale Enrico Luciani. Presenti in sala anche gli studenti delle classi quinte dell' Istituto Tecnico Economico "Guido Baccelli" di Civitavecchia, frequentanti l' indirizzo "Economia del Mare", un' occasione questa per loro di confronto con il mondo produttivo che anima il porto di Civitavecchia.



Convegno Autotrasporto e portualità a Civitavecchia

Di Majo: crescita autotrasporto ecosostenibile sfruttando potenzialità del porto

Massimo Belli

CIVITAVECCHIA Questi i punti chiave affrontati dal presidente dell'Autorità di Sistema portuale del Mar Tirreno centro settentrionale, Francesco Maria di Majo intervenuto al convegno Autotrasporto e Portualità: Analisi e Proposte promosso da Assotir che si è tenuto nella sede dell'AdSp. Ecologia ed economia devono essere affrontati congiuntamente. Il porto di Civitavecchia ha spiegato di Majo deve crescere come dotazione infrastrutturale per accogliere le navi ro-ro di ultima generazione, con capacità di carico superiori ai 3000 metri lineari e dotate di apparati propulsivi di alta velocità navale. Oggi abbiamo 9 accosti ro-ro di cui solo 4 sono adeguati alle esigenze del naviglio moderno. A nord dello scalo, la nuova darsena traghetti, grazie anche ai finanziamenti europei, sarà dotata di quattro nuovi accosti ro-ro e, a breve, finita l'istruttoria, saremo in grado di individuare il soggetto concessionario. Il traffico dei rotabili è in forte crescita a Civitavecchia (+ 11% nel 2018) grazie soprattutto ai collegamenti con Barcellona, Sicilia, Sardegna e Tunisia. E l'AdSp intende sviluppare ulteriormente questi collegamenti a servizio di questo traffico nel Mediterraneo, promuovendo l'utilizzo dello Short Sea Shipping e, contestualmente, sviluppando la logistica integrata intesa come esercizio di far convogliare a Civitavecchia, e negli altri porti del network, le merci in esportazione o importazione da paesi come l'Egitto e il Marocco. Ma l'autotrasporto deve crescere anche in chiave ecosostenibile, continua il presidente dell'AdSp. Dobbiamo dotare i nostri porti e le aree retroportuali di punti di rifornimento /distribuzione di Gnl e l'autotrasporto ha capito che bisogna scommettere sull'ecosostenibilità vista l'enorme crescita di mezzi pesanti alimentati a Gnl immatricolati nel 2018. L'attenzione dell'AdSp per il settore dell'autotrasporto e le sue ricadute sia in termini economici che ambientali è dimostrata anche dalla costituzione di un tavolo interistituzionale con il Consorzio Autotrasportatori di Civitavecchia (Cac) nell'ambito dell'Organismo di Partenariato al fine di verificare e risolvere le criticità dello scalo in relazione al mercato. Fondamentale, in tal senso, è risultato il contributo del Cac e di Assotir, che ha portato ad un programma per la realizzazione, nella zona settentrionale dello scalo, di un'infrastruttura provvisoria per rispondere alle esigenze più innovative ed urgenti che il mercato degli autotrasportatori ha rappresentato all'Ente. Dobbiamo, quindi, valorizzare le aree demaniali marittime e le zone retroportuali (anche attraverso lo sviluppo delle ZIs) a servizio del mercato dell'autotrasporto inteso come la realizzazione e razionalizzazione di tutti quei servizi che integrano il rapporto tra la nave, il veicolo e le amministrazioni deputate al controllo in uscita/entrata dei flussi di traffico, ha concluso il presidente dell'AdSp. Al convegno, moderato dal direttore della rivista Tir, Massimo De Donato, oltre al segretario generale Assotir, Claudio Donati e al rappresentante autotrasportatori nell'Organismo di partenariato, Patrizio Loffarelli, sono intervenute numerose personalità della politica e delle istituzioni: l'assessore ai Lavori pubblici e Tutela del territorio mobilità della Regione Lazio, Mauro Alessandri, il sindaco di Civitavecchia, Antonio Cozzolino, i consiglieri alla Regione Lazio Marietta Tidei e Gino De Paolis e il presidente della Compagnia Portuale Enrico Luciani. Presenti in sala anche gli studenti delle classi quinte dell'Istituto Tecnico Economico Guido Baccelli di Civitavecchia, frequentanti l'indirizzo Economia del Mare, un'occasione questa per loro di confronto con il mondo produttivo che anima il porto di Civitavecchia.

Porto, stangata tariffe Ormeggiatori al Tar

LA QUERELLE Fiorangela d' Amora Porto: aumento tariffe demaniali, gli ormeggiatori ricorrono al Tar. È questo il terzo atto di un braccio di ferro che da due anni tiene con il fiato sospeso titolari di banchine, negozi, bar e ristoranti che si trovano nella darsena stabiese.

LA VICENDA Tutto nasce a seguito di una delibera del 13 dicembre 2017, con la quale il presidente dell' Autorità di sistema portuale del Mar Tirreno, Pietro Spirito, decise l' adeguamento delle tariffe di locazione, con cifre maggiorate del 300%. Il 30 novembre 2018 il sindaco Gaetano Cimmino riuscì anche a mettere tutti attorno ad un tavolo: al termine di una riunione infuocata al Comune, fu redatto un verbale che sanciva una tregua tra le parti e l' istituzione di nuove tariffe. «Oggi la parola data, ma le stesse firme apposte sul verbale vengono smentite - commenta il presidente Spirito - per ora solo due concessionari hanno fatto causa dimenticando quando stabilito insieme e firmato da tutti». Il presidente dell' Autorità si dice pronto a far saltare gli accordi presi. «Se loro non terranno fede a quanto firmato non lo faremo neanche noi - precisa Spirito - gli sconti decisi per gli anni pregressi andranno persi, così come le nuove tariffe».

L' accordo siglato a Palazzo Farnese fu contestato sin da subito dai portuali che, lo scorso novembre, poco dopo essere scesi dalla sede comunale, si resero conto che a fronte della rinuncia dell' Autorità ad incassare già le nuove tariffe per gli anni 2017 e 2018 e il ricalcolo degli altri spazi, alcune modifiche sarebbero andate a loro discapito. Prima fra tutte l' aumento del canone per lo specchio acqueo che passa da 0,98 a 2,46 euro al metro quadro. Un adeguamento che vuol dire pagare ogni anno dai 20 ai 40 mila euro per la porzione di mare occupata da ogni ormeggiatore. Le tariffe delle opere murarie sono invece più favorevoli. Le attività commerciali dovrebbero pagare 81,6 euro al metro quadrato rispetto ai 162 euro decisi in precedenza dall' Autorità, risparmio anche per gli uffici che da una previsione di 99,60 euro avrebbero pagato 49,2 euro.

«Il presidente Spirito conferma il suo atteggiamento arrogante nei nostri confronti - commenta il portuale Paolo Cesino - ricorrere contro una decisione che non ci favorisce è un nostro diritto. Già durante altri incontri ci aveva minacciato di revocare le concessioni. Siamo concessionari storici, solo grazie al nostro lavoro centinaia di diportisti sono arrivati a Castellammare. Abbiamo creato un mercato che ora Spirito ci vuole sottrarre forse per favorire altre persone». In tutto i titolari sono otto, con decine di lavoratori stagionali che d' estate accolgono centinaia di barche. Ma qualcosa già il prossimo anno potrebbe cambiare.

All' orizzonte c' è la scadenza delle concessioni per il 2020 e la conversione del porto in polo crocieristico. Una scelta che potrebbe di fatto escludere gli ormeggiatori oggi presenti.

LA PAURA Intanto proprio all' interno del porto la sosta vietata di alcune vetture stava per mettere in pericolo la vita di una ragazza. È successo domenica pomeriggio quando il trasferimento in eliambulanza di una 19enne, ricoverata al San Leonardo e colpita da aneurisma, stava per essere intralciato dalla sosta non autorizzata di alcune auto. «Le zone necessarie alle operazioni di soccorso devono essere lasciate libere - dice il comandante della Guardia Costiera Ivan Savarese - per questo abbiamo provveduto alla rimozione forzata delle auto che occupavano abusivamente gli spazi per l' emergenza».

© RIPRODUZIONE RISERVATA.



Stylo 24

Napoli

Dragaggi al porto di Napoli, ritardi nella consegna delle opere

Secondo quanto dichiarò il presidente dell' Authority Pietro Spirito avrebbero dovuto concludersi entro marzo 2019 ma si è fermi all' 80% rispetto al completamento. Nel frattempo a Salerno quattro ditte ammesse alla seconda fase della gara bandita per le attività di escavo dei fondali

di Giancarlo Tommasone Dragaggi al porto di Napoli, dove eravamo rimasti? A giugno del 2018, quando con una dichiarazione resa all' Ansa, il presidente dell' Autorità di sistema portuale del Mar Tirreno Centrale, Pietro Spirito , affermava: «I dragaggi al porto di Napoli sono ripresi dopo uno stop and go per l' ennesima rimodulazione della matrice dei controlli da parte dell' Arpac, ora lo abbiamo superato e riprendiamo. Dovevano finire a dicembre e invece finiremo a marzo» . Ma interpellati in merito ai tempi, da Stylo24 , dall' Adsp fanno sapere che i lavori (quelli che dovevano finire entro questo mese) sono attualmente all' 80% rispetto alla realizzazione totale. A meno di una settimana dalla fine di marzo, è immaginabile, dunque, che il crono-programma ipotizzato da Spirito, non sarà rispettato Le opere, come tenne sempre a sottolineare il presidente dell' Authority partenopea avevano subito un paio di stop poiché, nonostante fosse «già stato concordato il sistema di controlli sulle sabbie con l' Arpac prima dell' inizio dei lavori, ci hanno chiesto poi di rimodularli a lavori in corso. Quindi i lavori sono partiti, poi sono stati interrotti, poi sono ripartiti e interrotti di nuovo» . Nel frattempo procede l' iter per l' affidamento delle opere di dragaggio al porto di Salerno La gara è stata avviata lo scorso dicembre . I lavori riguarderanno l' intero scalo salernitano e porteranno, una volta conclusi, i fondali dell' area commerciale a 14,50 metri, e quelli dell' area passeggeri a 11,50 metri di profondità. Il costo complessivo a base di gara è pari a 38 milioni, così suddivisi: 25 milioni di euro per i lavori di dragaggio, 13 milioni di euro per attività connesse alla realizzazione dei lavori. I volumi che dovranno essere dragati ammontano a 3.250.000 metri cubi. I lavori, secondo quanto prescritto dal Ministero dell' Ambiente e dalla Stazione Zoologica Anton Dornh, devono essere effettuati in due diversi periodi: la metà dei volumi da dragare dovrà essere compiuta da metà novembre 2019 a metà aprile 2020, l' altra metà da metà novembre 2020 a metà aprile 2021. Lo scorso 7 marzo, con deliberazione del presidente dell' Adsp, la numero 74/2019, è stato deliberato di ammettere alla seconda fase della procedura di gara (relativa ai lavori di escavo dei fondali del porto commerciale di Salerno e del canale d' ingresso) i quattro concorrenti che hanno prodotto documentazione conforme alle richieste del bando di gara. Si tratta delle ditte: Jan De Nul N. V. con sede legale in Belgio e sede secondaria italiana a Pisa; Dravo S. A con sede legale a Madrid (Spagna) e con succursale in Italia avente domicilio fiscale a Roma; Costituendo R.T.I. Società Italiana Dragaggi S.p.A. (mandataria) - Consorzio Stabile Grandi Lavori- S.c.r.l. (mandante) - Meridiana Costruzioni Generali s.r.l. (mandante) con sede legale in ROMA; Boskalis Italia Srl Unipersonale con sede legale a Roma.



L'economia, gli appalti

Lavori al molo Manfredi controlli dell' Antimafia

L'«accesso» disposto dalla procura su un cantiere da 3,8 milioni di euro Verifiche sull' aggiudicazione della gara e sui certificati della ditta che l' ha vinta

Petronilla Carillo

I lavori di riqualificazione del molo Manfredi nel mirino della Direzione investigativa Antimafia. Quelli che dovevano essere dei «normali» controlli ai cantieri pubblici, così come disposto dalla prefettura di Salerno, potrebbero invece riservare delle «sorprese» investigative. L'accesso sarebbe avvenuto alcune settimane fa ma, dalle carte acquisite, sarebbero emerse delle irregolarità che sono ora sotto il vigilante sguardo della procura di Salerno. Tutto, al momento, è però tenuto riservato in attesa che ogni tassello venga sistemato al posto giusto e che gli inquirenti possano avere chiaro il quadro della situazione. In particolare, all'attenzione degli inquirenti sono finite le compagini societarie della Eurosaf di Ercolano che sta procedendo con i lavori di ripavimentazione del molo. E tutto ciò per verificare che nessuno dei soci sia destinatario di misure interdittive e sia le modalità di aggiudicazione dell'appalto. Ma potrebbe non essere l'unico controllo che - su input della prefettura - riguarderà le aree portuali salernitane.

IL PROGETTO L'importo contrattuale complessivo dell'impresa è di quasi 3 milioni e 800mila euro. I lavori prevedono la ripavimentazione e la riqualificazione dell'area portuale nell'ambito dell'ammodernamento dell'intero waterfront croceristico che tocca anche altre aree portuali cittadine. Diversi gli interventi previsti e che mirano alla riqualificazione di tutta la zona, a partire dalla spiaggia di Santa Teresa sino alla parte del porto commerciale.

I lavori sono stati affidati, tramite una gara dal Provveditorato interregionale per le opere pubbliche Campania Molise Puglia Basilicata, ad una società campana. Il progetto è diviso in sei fasi: il riassetto viario del molo Manfredi; il restyling architettonico, soprattutto della parte prospiciente alla stazione marittima; il consolidamento della banchina che va dal mareografo fino all'inizio della stazione marittima. Il progetto comprende, inoltre, alcuni sottoservizi, come il sistema della raccolta delle acque meteoriche, e un impianto di illuminazione artistica nella parte prospiciente alla stazione marittima.

LA NORMATIVA Il decreto sicurezza pubblicato in gazzetta ufficiale ad ottobre scorso, del resto, detta regole precise per quanto riguarda i lavori pubblici. In particolare la segnalazione di avvio dei lavori stessi, ora deve essere comunicata anche al prefetto. Da qualche anno, invece, presso tutte le prefetture italiane è attivata la cosiddetta white list che prevede l'iscrizione delle imprese che hanno «superato» il vaglio dell'Antimafia. In questo modo il sistema delle cautele si basa su una nuova piattaforma informatica, la Banca Dati Nazionale Unica Antimafia, che raccoglie tutte le imprese iscritte alla lista. L'istanza di iscrizione in white list è un onere per l'impresa che intende accedere al settore dei contratti pubblici, mentre sulle stazioni appaltanti grava l'obbligo di acquisire, soltanto attraverso la consultazione delle white list, la documentazione antimafia nei casi in cui l'attività contrattuale afferisca ai settori cosiddetti sensibili.



NICOLA PALMITESSA*

La mediazione sulla Via della seta

Mentre i pescatori di Barletta si fanno disertori di una strana chiamata a pescare in un mare non più di pesci ma di plastica, il signor Daniele Cascella ci offre un primo piano di acque torbide di liquami del solito canale alluvionale Ciappetta Camaggio. Puro risultato tra malapolitica e inquinamento ambientale in cui presto potrebbe ritrovarsi la sorgente di Andria (Gazzetta del Mezzogiorno 12 marzo). D'altro lato, mentre il sindaco Cannito dice di voler capire ancora cosa sarebbe la storia di Barletta come antica città marinara - pur senza contare conseguenti inappetibili piani strategici sul turismo culturale -, incombe come uno strano marziano, l'imprevista figura in Italia del Presidente cinese Xi Jinping per siglare il Memorandum commerciale con il Governo. È in questo contesto che Barletta si propone come antica città /repubblica marinara, secc.

XII -XIX, con il suo porto dell' AdSP MAM e area industriale della Zes Adriatica -, nel solco proprio della via della seta dai tempi di Marco Polo (dal sec. XIII -XIV in poi). Una città ed una Via della Seta che oggi avrebbe a buon diritto di dire la sua, in prosieguo di quanto già avemmo accennato nei primi di gennaio 2019.

Cosa offrirebbe l'Italia e l'Europa, tra i grandi e mutevoli scenari del commercio mondiale?

Tra Occidente e Oriente, quali riproposizioni identitarie di sviluppo effettivamente culturali? Quale sarebbe il ruolo del governo italiano? Grandi e piccole repubbliche marinare sarebbero in svendita con i loro porti ed i loro mirabili centri storici, oppure andrebbero unitariamente meglio tutelati e valorizzati?

La nuova Via della Seta (Silk and Road) - dopo quella del secc.

XIII -IV italia ed europea di Marco Polo e di Manuali della Mercatura Occidentale - è il nuovo grande palcoscenico globale dove gli effettivi attori del teatro decidono di recitare il proprio ruolo, dietro le quinte. La vasta platea planetaria dovrà accontentarsi solo di uno strano altalenante bisbiglio e assordante vociare degli stessi attori principali. Firmare o non firmare il memorandum tra Italia e Cina?

L'Italia sarebbe il primo Paese del G7 e il primo membro fondatore dell'Europa ad aderire al grande piano cinese. Il Governo prosegue le precedenti relazioni con la Cina. Già da tempo tra Roma e Pechino si auspicava una certa regolarità degli incontri diplomatici. La migliore periodicità pare che non sia stata tutta merito del Governo giallo verde, il quale ha semplicemente proseguito il cammino del governo Gentiloni (che aveva già partecipato al Belt Road forum for International Cooperation). Poco prima si era consumata la visita anche dell'allora premier Renzi. Poi a fasi regolari quella del sottosegretario Scalfarotto, per un anno e mezzo di durata del suo mandato.

Ancor prima, a spianare la strada verso Pechino era stato il Presidente Giorgio Napolitano nel 2010, poi seguito da una vera e propria visita di Stato molto importante: quella del Presidente Sergio Mattarella nel 2017. E ancora, hanno fatto seguito (prima e dopo l'attuale Governo) delegazioni in Cina da parte dei presidenti delle AdSp, (tra i quali della Puglia Mam), quella dell' **Assoporti** e del Propeller Club Italia, della Confitrama, etc.. Particolarmente chiara è stata quindi la correttezza del Governo, considerato che il Sottosegretario Geraci ha proseguito molte visite in Cina oltre a quella del ministro Tria a fine agosto e di altri ministri come Di Maio, poi replicata durante il mese di novembre a Shangai con numerosi attori e stake holder. Tutti orgogliosi di presentare grandi opportunità di investimenti grazie alla recente Riforma del Sistema Portuale, poi con le istituzioni delle Zes al sud, e delle ZIs a nord.

Per l'assoluta corretta continuità, già avviata da 4 o 5 anni, all'Italia spetterebbe un ruolo di attento ed equilibrato mediatore permanente da un lato verso la Cina, e dall'altro verso gli Stati Uniti, l'Europa e l'Africa. Se l'Europa appare allineata agli Usa, perché alcune nazioni si stringono sempre più verso una sorta di rapporto bilaterale con la Cina? Perché le potenti nazioni europee, come la Germania e la Francia, preferiscono far sentire la propria voce dietro l'ovattato sipario dello scenario globale? Si pensi solo ad esempio al fatto che la Merkel nel corso del suo



mandato sarebbe andata in visita in Cina ogni anno e forse più. Oppure alla Francia, che pare contendersi l' Africa con la stessa Cina. Un beneficio comune per tutti, dovrebbe ripartire dalla decisione unitaria della Commissione Europea di concerto con l' Italia e gli Usa.

Se la potestà normativa sulle identità culturali dello Stato italiano, - confermato da una nostra fase interlocutoria presso il Senato - si presenta tuttora frammentata tra le sue 20 regioni, perché lagnarsi di una atavica assenza identitaria nazionale, proprio nell' attuale nello scenario globale? Perché dunque non ripartire dalla naturale centralità e potestà del Parlamento italiano (Camera e Senato)? Perché non promuovere istanza all' Unesco, per un suo riconoscimento dei centri storici di tutte le repubbliche marinare italiane, piccole e grandi?

* Centro studi «La cittadella Innova» Barletta.

PROPOSTA PER UN EDIFICIO DA ADIBIRE A TERMINAL PASSEGGERI SULLA BANCHINA 10 DEL PORTO DI BARI

MARTEDI' 26 MARZO ALLE 9.30 CONFERENZA STAMPA NELLA SEDE DI BARI DELL'ADSP MAM

Bari-Martedì 26 marzo alle ore 9.30 nella sala conferenze dell'AdSP MAM, sede di Bari in via Cristoforo Colombo 1, il presidente, Ugo Patroni Griffi, e il direttore del Dipartimento Tecnico, Francesco Di Leverano, illustreranno il progetto di fattibilità tecnica ed economica Proposta per un edificio da adibire a terminal passeggeri sulla banchina 10 del porto di Bari. All'incontro hanno assicurato la loro presenza il presidente della Regione Puglia, Michele Emiliano, e il sindaco della Città Metropolitana, Antonio Decaro. Sulla banchina n.10 del porto di Bari, infatti, l'AdSP MAM, ha previsto la realizzazione di un nuovo terminal, accogliente, moderno e funzionale al servizio sia del traffico passeggeri sia del traffico crocieristico, il cui trend positivo, nelle stime dell'Ente, sarà ulteriormente alimentato grazie al miglioramento delle strutture ricettive e dall'offerta di nuovi servizi portuali.

The screenshot shows the website 'IL NAUTILUS' with a main article titled 'PROPOSTA PER UN EDIFICIO DA ADIBIRE A TERMINAL PASSEGGERI SULLA BANCHINA 10 DEL PORTO DI BARI'. The article text is partially visible, mentioning a press conference on March 26th at 9:30 AM at the AdSP MAM headquarters. A list of attendees is provided, including Ugo Patroni Griffi, Francesco Di Leverano, Michele Emiliano, and Antonio Decaro. The website also features various advertisements and navigation menus.

ADDIO ALLA VIA DELLA SETA?

Sviluppo del porto opportunità da cogliere

Borraccino: «Dobbiamo rendere più appetibile l'infrastruttura» TURCO(M5S) «Polemiche strumentali, ci saranno altri accordi con i cinesi»

La Via della Seta arriva fino a Taranto. E fa discutere l'assessore allo Sviluppo Economico della Regione Puglia, Mino Borraccino, ed il senatore del movimento Cinque Stelle, Mario Turco.

Dal canto suo, Borraccino evidenzia che la Nuova Via della Seta rappresenta una grande opportunità anche per il nostro territorio.

Com'è noto, l'arrivo a Roma del Presidente Xi Jinping per siglare il memorandum ha scatenato il putiferio a livello internazionale.

«Francamente - è il commento dell'assessore pugliese - ritengo incomprensibile questa bufera mediatica e politica sul progetto. Semmai, come cittadini pugliesi, recriminiamo il fatto che sembra che la Cina abbia individuato i porti di Genova e di Trieste come approdi della Nuova via della Seta, saltando i porti di Brindisi e di Bari, nonché quello di Taranto, che si trova proprio di fronte al Canale di Suez ed è il fulcro della Zona Economica Speciale già avviata dal Governo».

Anche se adesso è chiaro che la firma del memorandum non esaurisce la partita, bensì rappresenta soltanto una cornice di massima di un percorso di partenariato destinato a concretizzarsi con successivi atti, e a durare decenni.

«Allora - avverte Borraccino - pensiamo a come rendere più appetibili le infrastrutture pugliesi.

Penso, cioè, che sia giunto il momento di esigere grandi opere di ammodernamento, che riguardino i porti di Taranto, Bari e Brindisi, ma che riguardino anche i trasporti autostradali e ferroviari. Occorre esigere il potenziamento del nodo ferroviario Taranto - Potenza - Roma e occorre riprendere il progetto autostradale Taranto - Reggio Calabria. Se la classe politica meridionale non farà scelte coraggiose di questo tipo, è naturale che chi intende investire (che si chiami Cina o Pinco Pallo) lo farà contando sulle infrastrutture già pronte». Al presidente del Consiglio ed al ministro del Sud, l'assessore chiede di «approfondire la questione, nell'interesse della Puglia, dei pugliesi e dell'intero Mezzogiorno».

Ed anche a Turco le polemiche degli ultimi giorni sono apparse inutili e strumentali.

«Le potenzialità del porto di Taranto sono ben note - dice il senatore del movimento 5 Stelle - e il rilancio dello scalo ionico è nell'agenda di governo. Chi oggi critica l'operato dell'esecutivo per fini elettoralistici dimostra di avere la memoria corta». Turco aggiunge: «Sullo scalo ionico si sta consumando l'ennesima guerra di posizionamento politico senza finalità costruttive; ai tanti commentatori ed esperti di logistica dell'ultim'ora che si affannano a dire che il porto di Taranto è stato dimenticato nell'ambito degli accordi tra Italia e Cina sulla nuova Via della seta, vorrei ricordare che, mentre da noi Evergreen andava via, Trieste già dal 2013 si proponeva per la propria inclusione nel progetto Belt and Road Initiative».

Il parlamentare guarda da vicino il caso di Taranto: «Si è parlato per anni e anni di infrastrutture, piastra logistica e dragaggi, pontificando sul fatto che il nostro porto fosse l'ap prodo europeo più attrattivo nel Mediterraneo, salvo aver perso tempo in ricorsi dinanzi la magistratura amministrativa che inevitabilmente hanno rallentato gli investimenti di ammodernamento. Come al solito si è sempre attenti a criticare quando gli altri territori, dopo anni di pianificazione e di continuo lavoro raggiungono risultati che noi pretendiamo giungano per Grazia ricevuta. Taranto e i suoi attori istituzionali e sociali devono imparare a costruire nel tempo, secondo una visione condivisa, sistemica e di lungo termine, tralasciando le contrapposizioni sterili e inutili».

In conclusione, Turco ricorda che «oggi Taranto ha uno scalo **portuale** rinnovato nella dotazione infrastrutturale e presto, grazie al terminalista Yilport, si assisterà alla ripresa dei traffici **marittimi** internazionali. Allo stesso tempo, è importante aver maturato una serie di contatti istituzionali con le autorità portuali cinesi. Il Governo ha intenzione di



sostenere tali progettualità anche in vista della futura inclusione del porto di Taranto nella Via della seta. Dobbiamo spingere affinché Taranto abbia le giuste attenzioni». [p.giufre]

Tiene banco lo sviluppo dell'asse commerciale con l'Oriente. Borraccino: «Fondamentale migliorare le infrastrutture»

«Via della Seta, Taranto paga i ritardi accumulati da anni»

Turco (M5S): in ogni caso il governo sta facendo il possibile con la Cina

Resta molto acceso il dibattito sulla Via della Seta alla luce delle implicazioni che riguardano il porto di Taranto. Argomento fonte anche di polemiche politiche, con accuse che rimbalzano sul governo attuale come su quelli precedenti.

Ora sulla questione c'è da registrare la presa di posizione del senatore pentastellato Mario Turco, il quale sottolinea soprattutto l'impegno dell'Esecutivo guidato dal premier Conte.

«Le potenzialità del porto di Taranto sono ben note e il rilancio dello scalo ionico è nell'agenda di governo. Chi oggi critica l'operato dell'Esecutivo per fini elettoralistici dimostra di avere la memoria corta».

Poi Turco chiarisce: «Sullo scalo ionico si sta consumando l'ennesima guerra di posizionamento politico senza finalità costruttive; ai tanti commentatori ed esperti di logistica dell'ultima ora che si affannano a dire che il porto di Taranto è stato dimenticato nell'ambito degli accordi tra Italia e Cina sulla nuova Via della seta vorrei ricordare che, mentre da noi Evergreen andava via per rifugiarsi al Pireo, Trieste già dal 2013 si proponeva per la propria inclusione nel progetto Belt and Road Initiative. A Taranto si è parlato per anni e anni di infrastrutture, piastra logistica e dragaggi, pontificando sul fatto che il nostro porto fosse l'approdo europeo più attrattivo nel Mediterraneo, salvo aver perso tempo in ricorsi dinanzi la magistratura amministrativa che inevitabilmente hanno rallentato gli investimenti di ammodernamento. Come al solito si è sempre attenti a criticare quando gli altri territori, dopo anni di pianificazione e di continuo lavoro raggiungono risultati che noi pretendiamo giungano per grazia ricevuta. Taranto e i suoi attori istituzionali e sociali devono imparare a costruire nel tempo, secondo una visione condivisa, sistemica e di lungo termine, tralasciando le contrapposizioni sterili e inutili. Oggi Taranto conclude il senatore Turco - ha uno scalo portuale rinnovato nella dotazione infrastrutturale e presto, grazie al terminalista Yilport, si assisterà alla ripresa dei traffici **marittimi** internazionali. Allo stesso tempo, è importante aver maturato una serie di contatti istituzionali con le autorità **portuali** cinesi. Il Governo ha intenzione di sostenere tali progettualità anche in vista della futura inclusione del porto di Taranto nella Via della seta, come anticipato dal sottosegretario Rixi. A breve, il presidente Conte andrà a Pechino per definire altri accordi commerciali e dobbiamo spingere affinché Taranto abbia le giuste attenzioni. Per questo oggi non si comprendono le inutili polemiche che appassionano alcuni, quando invece dovremmo impegnarci a lavorare tutti, in maniera sinergica, nella stessa direzione».

Dal canto suo l'assessore regionale allo Sviluppo Economico Mino Borraccino ribadisce: «Non possiamo sottovalutare una grande opportunità come la nuova Via della Seta. C'è da recriminare come cittadini pugliesi perché sembra che la Cina abbia individuato i porti di Genova e di Trieste come approdi della Nuova via della Seta, saltando i porti di Brindisi e di Bari, nonché quello di Taranto, che si trova proprio di fronte al Canale di Suez ed è il fulcro della Zona Economica Speciale già avviata dal Governo. Sappiamo tutti che la firma del memorandum non esaurisce la partita, allora pensiamo a come rendere più appetibili le infrastrutture pugliesi. Occorre esigere il potenziamento del nodo ferroviario TarantoPotenzaRoma e occorre riprendere il progetto autostradale TarantoReggio Calabria. Se la classe politica meridionale non farà scelte coraggiose di questo tipo, è naturale che chi intende investire lo farà contando sulle infrastrutture già pronte».



I Cinque Stelle: «La Via della Seta arriverà anche a Taranto»

GIORGIO CAROZZI

Taranto - «Oggi Taranto ha uno scalo portuale rinnovato nella dotazione infrastrutturale e presto, grazie al terminalista Yilport, si assisterà alla ripresa dei traffici marittimi internazionali. È importante aver maturato una serie di contatti istituzionali con le autorità portuali cinesi e il governo ha intenzione di sostenere tali progettualità anche in vista della futura inclusione del porto di Taranto nella Via della Seta, come anticipato dal sottosegretario Rixi (in realtà viceministro, ndr)». Lo afferma il senatore del Movimento 5 Stelle, Mario Turco, secondo il quale «il rilancio dello scalo ionico è nell' agenda di governo». «Chi oggi critica l' operato dell' Esecutivo per fini elettoralistici - rileva - dimostra di avere la memoria corta. Mentre Evergreen andava via da Taranto per rifugiarsi al Pireo, Trieste già dal 2013 si proponeva per la propria inclusione nel progetto Belt and Road Initiative». «Taranto e i suoi attori istituzionali e sociali - aggiunge Turco - devono imparare a costruire nel tempo, secondo una visione condivisa, sistemica e di lungo termine».



Idrovolanti per la Grecia «Obiettivo l'estate 2020»

Previsti 8 scali, di cui tre in Puglia: Nardò, Taranto, Gallipoli

GIUSEPPE TARANTINO

Si fa sul serio con il **sistema** di idroscali del Mediterraneo, una opportunità originale per lo sviluppo turistico dell' arco jonico salentino, che coinvolge anche Nardò e la sua costa.

In un meeting a Corfù tra i partner, tenutosi nei giorni scorsi, gettate le basi del lavoro progettuale dei prossimi mesi. Obiettivo: attivare il servizio di idrovolanti nel 2020. Si è tenuto nei giorni scorsi a Corfù, in Grecia, il kick-off meeting del progetto Swan (Sustainable Water Aerodrome Network) che prevede la realizzazione di un **sistema** di 8 idroscali (o idrosuperfici) tra l'Italia e la Grecia destinato, tra le altre cose, ad incentivare il trasporto su idrovolante.

Presso la sede dell' **Autorità Portuale** di Corfù, sulla splendida isola greca, si sono incontrati i referenti tecnici e politici dei partner, cioè la stessa **Autorità Portuale** di Corfù (capofila), il Comune di Corfù, l' **Autorità** di **Sistema Portuale** del Mar Ionio - Porto di Taranto, il Comune di Gallipoli e il Comune di Nardò, che hanno regolato una serie di questioni di tipo tecnico e burocratico.

Per il comune neretino erano presenti l' assessore al Turismo Giulia Puglia e il componente dello staff del sindaco Massimo Albanese. Un incontro operativo molto utile in cui si sono gettate le basi del grosso lavoro che attende i partner nei prossimi mesi.

Premessa cruciale, la condivisione unanime dell' obiettivo di fondo, cioè la stagione estiva 2020 come starting point del progetto.

Fissate le tappe del percorso che consentirà la realizzazione degli idroscali nei porti di Taranto e Gallipoli, a Santa Maria al Bagno e sulla sponda greca nei porti di Corfù, Paxos, Erikusa, Matraki e Othoni e che intende fornire una base polifunzionale per una serie di servizi al territorio su via aerea (protezione civile, monitoraggio ambientale, soccorso, assistenza, ecc.), per altri servizi informativi e culturali e per lo sviluppo di collegamenti su idrovolante, che sono una soluzione immediata e a basso impatto ambientale per collegare località a forte vocazione turistica.

Si procederà subito con lo studio di progettazione generale, poi con la progettazione esecutiva degli idroscali e dei rispettivi mini-terminal (una struttura di approdo a terra con area welcome per servizi di accoglienza passeggeri e informazione, uffici, primo soccorso, servizi igienici e di ristorazione), con le verifiche e le valutazioni sull' impatto ambientale, con la realizzazione delle stesse infrastrutture e quindi con i test di volo. Al progetto si affiancheranno anche attività trasversali finalizzate al coordinamento e alla cooperazione e attività di informazione e comunicazione.

«Il patto, tecnico e politico, tra i partner è quello di arrivare puntuali all' appuntamento con l' estate 2020 - dichiara Giulia Puglia - e a questo punto non resta che mettersi al lavoro su progetti e bandi di gara. Swan renderà possibile il collegamento tra Nardò, Gallipoli, Taranto e diverse località greche, peraltro sul presupposto di una infrastruttura semplice e con il risultato di ridurre drasticamente i tempi di percorrenza per raggiungere le destinazioni scelte».

Il progetto Swan è stato sviluppato con il supporto di Aviazione Marittima Italiana e la società Magister Ludi ed è stato finanziato con circa 3 milioni di euro di risorse del Programma di Cooperazione EU 2014/2020 Interreg V/A Grecia-Italia.



Gazzetta del Sud (ed. Catanzaro)

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi e Villa San Giovanni

Escluso dalla "via della seta" il porto guarda al Giappone

Possibili investimenti nelle attività retroportuali

Domenico Latino

GIOIA TAURO Fuori (per il momento) dalla "BeltOne Road Initiative" voluta dalla Cina, il porto di Gioia Tauro si consola con il "Sol Levante": ieri pomeriggio, infatti, all' Authority è giunto il direttore della sede italiana della Banca di Tokyo Mitsubishi UFJ, Kaneyuki Iseda, accompagnato dai funzionari dell' Istituto per il commercio estero (Ice), Invitalia ed **Assoport**. Obiettivo dell' incontro, far conoscere l' infrastruttura portuale e le strategie di sviluppo dell' area agli investitori della Banca di Tokyo Mitsubishi UFJ che, nell' ambito di un recente accordo Ice-**Assoport**-Uir, hanno indicato Gioia Tauro quale realtà portuale da visitare attraverso un sopralluogo nel porto e nel retroporto. Alla riunione, presieduta dal commissario straordinario dell' Autorità portuale Andrea Agostinelli, hanno preso parte anche il vice presidente della Regione, Francesco Russo, l' ing. Francesco De Bonis, amministratore delegato di Auto Terminal Gioia Tauro, e i funzionari del Corap. Nell' illustrare le caratteristiche dello scalo il commissario straordinario Agostinelli ha posto l' attenzione sulla dotazione infrastrutturale del porto, soffermandosi altresì sulle attività di sviluppo messe in campo dall' ente per creare occasioni di ulteriore crescita. «Il nostro porto moderno e sicuro - ha spiegato Agostinelli - è collegato direttamente alle rotte dei traffici mondiali. Posto al centro del Mediterraneo, tra il canale di Suez e quello di Gibilterra, è in grado di ricevere e lavorare contemporaneamente tre mega portacontainer, grazie ai suoi fondali profondi 18 metri». Agostinelli ha quindi illustrato le peculiarità del nuovo terminal intermodale che permetterà allo scalo di avere agevoli connessioni con l' entroterra, garantendo il passaggio delle merci dal mare al mercato terrestre attraverso le interconnessioni ferroviarie. Tra le altre attività in programma, ha inoltre descritto il progetto di realizzazione del bacino di carenaggio che, attraverso l' attività di manutenzione delle navi portacontainer, implementerà e diversificherà i servizi offerti dallo scalo. Il vice presidente della Regione, Francesco Russo, ha illustrato le peculiarità della Zona economica speciale e in particolare le diverse aree che ricadono al suo interno, evidenziando i benefici fiscali e burocratici destinati alle imprese che decidono di fare i propri investimenti a Gioia Tauro e in tutta la regione. Nel manifestare grande interesse per lo scalo, il direttore Kaneyuki Iseda ha spiegato l' intenzione del suo Istituto di conoscere bene il territorio calabrese, al fine di poter concretamente creare le condizioni per dare vita a nuovi e futuri investimenti in Calabria. «Siamo impegnati - ha spiegato - in un percorso di ricognizione nelle regioni del Mezzogiorno, e in particolare in Calabria, per selezionare aree e realtà dove poter destinare importanti investimenti di imprese». L' incontro si è concluso con il sopralluogo all' interno del porto e nelle aree retroportuali nel corso del quale Kaneyuki Iseda ha potuto visitare il gateway ferroviario e i capannoni disponibili per nuovi insediamenti imprenditoriali nell' area portuale.



Immagine
non disponibile

Gazzetta del Sud (ed. Reggio Calabria)

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi e Villa San Giovanni

«Eviti il dissesto di Reggio e rilanci il porto di Gioia»

Due richieste precise per salvare il territorio

«Il premier Giuseppe Conte venga a Reggio Calabria con una strategia precisa che ci consenta di evitare l'ipotesi di dissesto del Comune capoluogo e con un piano di sviluppo del porto di Gioia Tauro che guardi anche alle nuove opportunità offerte dalla firma dell'accordo Italia-Cina per la Via della Seta». Parole e musica del sindaco Giuseppe Falcomatà che commenta così le recenti dichiarazioni pubbliche del presidente Conte che ha annunciato una «imminente riunione del Consiglio dei Ministri a Reggio Calabria o a Gioia Tauro». «In questi giorni - dice ancora il primo cittadino - abbiamo apprezzato molto la disponibilità dichiarata dal viceministro dell'Economia e delle Finanze Laura Castelli che ha assunto concretamente l'impegno a risolvere la crisi finanziaria di centinaia di comuni italiani, tra i quali anche Reggio, messi di fronte all'ipotesi del dissesto dopo la recente sentenza della Corte Costituzionale che ha dichiarato illegittima la dilazione dei piani di rientro da 10 a 30 anni. Anche nell'ultimo incontro romano il viceministro si è detta fiduciosa di una imminente soluzione della vicenda. Chiediamo quindi al premier Conte di dare seguito all'impegno assunto dal Governo, venendo a Reggio Calabria con una soluzione definitiva che eviti la dichiarazione di dissesto». E dopo avere messo in luce le istanze del capoluogo, Falcomatà veste i panni di sindaco metropolitano e rilancia la sua sfida al governo mettendo al centro il porto di Gioia Tauro e quello che serve per implementare il suo sviluppo. «Allo stesso modo - ha quindi aggiunto il sindaco Falcomatà - pensiamo che il Governo abbia l'obbligo di proporre

un piano di sviluppo concreto per il porto di Gioia Tauro, che rilanci il percorso già avviato l'anno scorso con l'istituzione della Zes (zona economica speciale) da Gioia Tauro fino a Reggio Calabria. In questi giorni ho letto l'appello pubblico sottoscritto da decine di docenti, giornalisti, imprenditori e professionisti calabresi che hanno chiesto l'inserimento del porto, una delle infrastrutture trasportistiche più grandi d'Europa, nello sviluppo degli accordi sottoscritti per l'istituzione della Nuova Via della Seta trala Cina e l'Italia. Un appello che mi sento di condividere, sottoponendo al primo ministro Conte, in vista del prossimo Consiglio dei ministri che si terrà in Calabria, l'idea di dare un seguito alla proposta, con un atto formale e concreto disposto dal suo Esecutivo». r.rc.



Immagine
non disponibile

INFRASTRUTTURE

Gioia Tauro, offerta di Msc per il controllo del porto

Trattativa quasi chiusa: la compagnia ha messo sul tavolo 60 milioni

Donata Marrazzo

Agli sgoccioli di una delicata trattativa per la gestione del porto, Gioia Tauro viene lasciata definitivamente fuori dalla Via della seta.

Mentre Msc, la compagnia di Gianluigi Aponte, stringe per il controllo totale della infrastruttura, gli accordi tra Italia e Cina escludono il porto più importante del Mediterraneo e l'insieme del sistema portuale del Mezzogiorno. Una scelta «con gravi implicazioni per le prospettive e il futuro della Calabria, del Sud e dell'intero Paese», ha scritto il presidente della Regione Mario Oliverio in una lettera indirizzata al premier Giuseppe Conte che, nei giorni scorsi, ha annunciato lo svolgimento di un consiglio dei ministri in Calabria.

Dopo il procedimento di decadenza della concessione demaniale avviato per inadempimenti contrattuali nei confronti di Medcenter Container Terminal (joint venture 50% Msc e 50% Contship Italia), le riunioni per la chiusura dell'accordo con il gruppo dell'armatore italiano si sono intensificate: oggi, l'offerta di Msc si aggira intorno ai 60 milioni di euro.

«Ci interessano gli scenari futuri - spiega il comandante Andrea Agostinelli, commissario straordinario dell'Autorità portuale - quelli che si apriranno dopo, con la presentazione di un nuovo piano aziendale che garantisca i posti di lavoro, il rilancio della produttività, la sicurezza».

«Stanno mutando i mercati internazionali e bisogna pensare a Gioia Tauro come a un porto di quarta generazione, non più solo transshipment ma anche cantieristica, energia, navi d'altura», precisa il vicepresidente della Regione Calabria Francesco Russo.

Il presidente Mario Oliverio, in aperto contrasto con le scelte del Governo nazionale, si rivolge a Conte: «Per Gioia Tauro abbiamo chiesto più volte interventi puntuali come quelli per la gestione delle banchine, per la ricostituzione dell'integrità dell'Autorità portuale, per gli investimenti Pon reti nel porto, per la Zes. Il Governo non solo non ha messo risorse in campo ma non spende nemmeno quelle che l'Europa ha messo a disposizione per gli investimenti in Calabria».

Si tratta di 150 milioni di euro.

Un gruppo di docenti universitari, con giornalisti e imprenditori (tra cui Pippo Callipo), ha lanciato un appello per chiedere a Conte e a Xi Jinping di riconsiderare e rivalutare la valenza strategica del porto di Gioia Tauro che con la sua capacità di carico non ha eguali nel sistema della portualità italiana.

Fra i firmatari anche l'economista Francesco Aiello, nominato delegato per la Zes della Calabria dal ministero delle Infrastrutture.

© RIPRODUZIONE RISERVATA.



Porti: direttore Banca di Tokyo in visita a Gioia Tauro

Grande interesse istituto di credito giapponese per lo scalo

(ANSA) - GIOIA TAURO (REGGIO CALABRIA), 25 MAR - Per conoscere le strategie di sviluppo portuale e le aree del retro porto dello scalo di Gioia Tauro, il direttore della sede italiana della Banca di Tokyo Mitsubishi UFJ, Kaneyuki Iseda, accompagnato dai funzionari dell' Istituto per il Commercio Estero (Ice), di Invitalia e di **Asoporti**, ha fatto visita all' Autorità portuale di Gioia Tauro. "Obiettivo dell' incontro - è detto in un comunicato - è stato quello di far conoscere l' infrastruttura portuale agli investitori dell' istituto di credito giapponese che, nell' ambito di un recente accordo Ice-**Asoporti**-Uir, hanno indicato Gioia Tauro quale realtà portuale da visitare attraverso un personale sopralluogo nel porto e nel suo retro porto". All' incontro, presieduto dal commissario straordinario dell' Autorità portuale di Gioia Tauro, Andrea Agostinelli, hanno preso parte il vice presidente della Regione Calabria, Francesco Russo; l' ing. Francesco De Bonis, amministratore delegato di AutoTerminal Gioia Tauro, ed i funzionari del Corap. Nell' illustrare le caratteristiche dello scalo, il commissario Agostinelli ha posto l' attenzione sulla dotazione infrastrutturale del porto, soffermandosi anche sulle attività di sviluppo messe in campo dall' Ente per creare occasioni di ulteriore crescita. "Il nostro porto, moderno e sicuro - ha detto Agostinelli - è collegato direttamente alle rotte dei traffici mondiali. Posto al centro del Mediterraneo, tra il canale di Suez e quello di Gibilterra, è in grado di ricevere e lavorare contemporaneamente tre mega portacontainer, grazie ai suoi profondi fondali di 18 metri". Agostinelli ha poi illustrato le peculiarità del nuovo terminal intermodale, "che permetterà allo scalo - ha detto - di avere agevoli connessioni con l' entroterra, garantendo il passaggio delle merci dal mare al mercato terrestre attraverso le interconnessioni ferroviarie". Tra le altre attività in programma, il commissario straordinario dell' Autorità portuale ha descritto il progetto di realizzazione del bacino di carenaggio che, attraverso l' attività di manutenzione delle navi portacontainer, implementerà e diversificherà i servizi offerti dallo scalo. Dal canto suo, il vicepresidente Russo ha illustrato le peculiarità della Zona economica speciale. Russo, in particolare, ha illustrato le diverse aree che ricadono all' interno della Zes, evidenziando i benefici fiscali e burocratici destinati alle imprese che decidono di fare i propri investimenti a Gioia Tauro e in tutta la regione. "Nel manifestare grande interesse per lo scalo di Gioia Tauro - si aggiunge nella nota dell' Autorità portuale - il direttore Kaneyuki Iseda ha spiegato che é intenzione del suo istituto conoscere bene il territorio calabrese al fine di creare concretamente le condizioni per dare vita a nuovi e futuri investimenti in Calabria". "Siamo impegnati - ha spiegato Kaneyuki Iseda - in un percorso di ricognizione nelle regioni del Mezzogiorno, e in particolare in Calabria, per selezionare aree e realtà cui poter destinare importanti investimenti da parte di imprese giapponesi". L' incontro si è concluso con un sopralluogo nel porto e nelle aree retroportuali nel corso del quale il direttore Kaneyuki Iseda ha potuto visitare il gate way ferroviario e alcuni capannoni disponibili per nuovi insediamenti imprenditoriali all' interno dell' area portuale. (ANSA).



I precedenti coi cinesi, la "Nuova Via della Seta" e le attese inattese di una città snobbata

di Francesco Placco Nel poco noto saggio " Sulla contraddizione ", Mao Tse Tung scriveva che " Non esistono cose che non contengano contraddizioni; senza contraddizioni, non vi sarebbe l' universo". Un' affermazione attualissima che va ben oltre i confini cinesi, e che si potrebbe applicare tranquillamente - e perfettamente - ad altri luoghi, anche più piccoli. Luoghi come la Calabria , ad esempio. A distanza di pochi giorni dall' accordo siglato tra il governo italiano e quello cinese , ribattezzato " Nuova Via della Seta " ma tecnicamente noto con il nome di "Belt & Road", arrivano i primi commenti anche dal profondo sud. Commenti ovviamente entusiasti e positivi , carichi di aspettative . Si sogna una piccola grande svolta , con questo accordo, e si spera magari di ravvivare un' economia non più florida da tempo. Anche a **Crotone** c' è chi festeggia il "grande traguardo" dell' accordo con il lontano oriente rosso, e già si spende in meravigliosi pronostici e fantastiche ricostruzioni sulle ripercussioni dei 29 punti messi nero su bianco nei trattati bilaterali. C' è chi vede - forse esclusivamente per partito preso - delle imminenti grandi novità, anche a **Crotone**. Eppure, i cinesi in Calabria c' avevano già messo piede , ed erano passati anche da **Crotone** . Era il lontano 2013 quando venne annunciata in pompa magna (LEGGI) l' imminente visita di una delegazione di Yingkou nel **porto** cittadino , fortemente attesa per le sue potenziali ricadute economiche. Era iniziata infatti l' era della "conquista dei porti" nel Mediterraneo , ed una delegazione della Yingkou Port Group Corp . fece tappa in Calabria per sondare il terreno. In quell' occasione si spesero numerose belle parole . Per un attimo, parve che il **porto** di **Crotone** fosse stato individuato come possibile hub nel mediterraneo (LEGGI) , tant' è che alla delegazione mandarina venne addirittura fatto fare un tour tra le principali aziende locali (LEGGI) , trovando anche l' appoggio della sezione locale di Confindustria (LEGGI). Ma a parte un gemellaggio con la città ed il **porto** di Yingkou (QUI) , da quella visita non nacque altro . Il **porto** crotonese venne " snobbato " assieme a quello di Corigliano e di Gioia Tauro , esclusi tutt' oggi dalla nuova via della seta marittima. L' idea di ottenere qualche forma di aiuto nella riqualificazione e nella gestione degli scali, tanto sperata da più di qualcuno, svanì nel nulla. Insomma, siamo una città di mare con un **porto** sottosviluppato ed inutilizzato, che non solo non riusciamo a gestire e recuperare autonomamente - nonostante le tante idee, le belle parole e le varie partecipate (LEGGI) - ma che non riusciamo neppure a "scaricare" a qualcun altro. Una situazione apparentemente senza via d' uscita , che non potrebbe rappresentare meglio quelle contraddizioni di cui parlava Mao. Ma così com' è presto per festeggiare per questi nuovi accordi che, stando ad alcuni entusiasti, "rilanceranno le infrastrutture del sud", è anche presto per poter fare paragoni con quanto avvenuto sei anni addietro. Quel che è certo è che, nel frattempo, gli interessi economici continuano ad allontanarsi vertiginosamente dalle nostre latitudini , finendo per rendere inutili ed ininteressabili le nostre vecchie e andanti infrastrutture.



Il Dispaccio

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi e Villa San Giovanni

Porto Gioia Tauro, Angela Martino (Pd): "Scalo mortificato da governo gialloverde"

ANGELA MARTINO

"Il governo gialloverde ha inflitto una nuova mortificazione al Porto di Gioia Tauro, non prevedendo il suo inserimento fra gli scali portuali che saranno protagonisti delle reti commerciali del mare nell' ambito del Memorandum siglato tra Cina e Italia. Una ennesima "disattenzione" dopo la disarticolazione del sistema portuale calabrese con l' illogico distacco dallo stesso dei porti di Reggio Calabria e Villa San Giovanni, prontamente impugnato dalla Regione Calabria innanzi alla Corte Costituzionale, le mancate risposte sull' operatività della Zes e sui fondi PON Infrastrutture e Reti inspiegabilmente inutilizzati, nonostante i continui solleciti della Giunta Oliverio. Identico sconcerto riguarda la TAV, il cui destino inevitabilmente si intreccia con quello del Porto di Gioia Tauro dato che il transhipment da solo fatica a creare ricchezza. Il Corridoio transeuropeo Berlino - Palermo si è fermato a Napoli, deviando verso Bari, mentre l' estremo Mezzogiorno attende che le imprese pubbliche decidano finalmente di investire nelle zone più depresse del Paese. Il governo deve ai calabresi delle risposte immediate. Ha il dovere spiegare perché il Porto di Gioia Tauro, baricentro naturale del Mediterraneo, è stato estromesso dalla nuova Via della Seta, fra l' altro in una fase in cui i livelli occupazionali dello scalo della Piana sono tutt' altro che al sicuro e quindi sarebbe stato di vitale importanza il suo inserimento in una strategia di sviluppo e investimenti di respiro internazionale. A fronte di tutto ciò l' annuncio di una prossima riunione del Consiglio dei Ministri da parte del premier Conte in Calabria sa (già) di mera propaganda". Lo scrive, in una nota, Angela Martino, componente dell' Assemblée Nazionale del Partito Democratico.



Il Lametino

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi e Villa San Giovanni

Visita della Banca di Tokyo all' Autorità portuale di Gioia Tauro

Gioia Tauro (Reggio Calabria) - Per conoscere le strategie di sviluppo portuale e le aree del retro porto dello scalo di Gioia Tauro, il direttore della sede italiana della Banca di Tokyo Mitsubishi UFJ, Kaneyuki Iseda, accompagnato dai funzionari dell' Istituto per il Commercio Estero (Ice), Invitalia ed **Assoport**, nel primo pomeriggio, ha fatto visita all' Autorità portuale di Gioia Tauro. Obiettivo dell' incontro è stato quello di far conoscere l' infrastruttura portuale agli investitori della Banca di Tokyo Mitsubishi UFJ che, nell' ambito di un recente accordo Ice-**Assoport**-Uir, hanno indicato Gioia Tauro quale realtà portuale da visitare attraverso un personale sopraluogo nel porto e nel suo retro-porto. All' incontro, presieduto dal commissario straordinario dell' Autorità portuale di Gioia Tauro, Andrea Agostinelli, hanno preso parte anche il vicepresidente della Regione Calabria, Francesco Russo, l' ingegnere Francesco De Bonis, amministratore delegato di AutoTerminal Gioia Tauro, e i funzionari del Corap. Nell' illustrare le caratteristiche dello scalo, il commissario straordinario Agostinelli ha posto l' attenzione sulla dotazione infrastrutturale del porto, soffermandosi, altresì, sulle attività di sviluppo messe in campo dall' Ente per creare occasioni di ulteriore crescita. "Il nostro porto moderno e sicuro - ha spiegato Agostinelli - è collegato direttamente alle rotte dei traffici mondiali. Posto al centro del Mediterraneo, tra il canale di Suez e quello di Gibilterra, è in grado di ricevere e lavorare contemporaneamente tre mega portacontainer, grazie ai suoi profondi fondali di 18 metri". Agostinelli ha, quindi, illustrato le peculiarità del nuovo terminal intermodale che permetterà allo scalo di avere agevoli connessioni con l' entroterra, garantendo il passaggio delle merci dal mare al mercato terrestre attraverso le interconnessioni ferroviarie. Tra le altre attività in programma, il commissario straordinario dell' Autorità portuale ha descritto il progetto di realizzazione del bacino di carenaggio che, attraverso l' attività di manutenzione delle navi portacontainer, implementerà e diversificherà i servizi offerti dallo scalo. Dal canto suo, il vicepresidente regionale Francesco Russo ha illustrato le peculiarità della Zona Economica Speciale, istituita in Calabria. In particolare, ha illustrato le diverse aree che ricadono al suo interno, evidenziando i benefici fiscali e burocratici destinati alle imprese che decidono di fare i propri investimenti a Gioia Tauro e in tutta la regione. Nel manifestare grande interesse per lo scalo di Gioia Tauro, il direttore Kaneyuki Iseda ha spiegato l' intenzione del suo Istituto di conoscere bene il territorio calabrese, al fine di poter concretamente creare le condizioni per dare vita a nuovi e futuri investimenti in Calabria. "Siamo impegnati - ha spiegato Kaneyuki Iseda - in un percorso di ricognizione nelle regioni del Mezzogiorno, e in particolare in Calabria, per selezionare aree e realtà dove poter destinare importanti investimenti di imprese giapponesi". L' incontro si è concluso con il sopraluogo all' interno del porto e nelle aree retro portuali nel corso del quale il direttore Kaneyuki Iseda ha potuto visitare il gate way ferroviario e alcuni capannoni disponibili per nuovi insediamenti imprenditoriali all' interno dell' area portuale. © RIPRODUZIONE RISERVATA.

The screenshot shows the website 'ilLametino.it' with a navigation bar at the top containing categories like HOME, CRONACA, ATTUALITÀ, POLITICA, ECONOMIA, CULTURA, SPORT, MEDICINA, RICHESTE, BLOG, SCRIVI A LAMETINO, and LAMETINOTV. The main article title is 'Visita della Banca di Tokyo all' Autorità portuale di Gioia Tauro' dated Lunedì, 25 Marzo 2019 13:39. Below the title is a photo of a meeting. To the right, there are promotional banners for 'LIBRERIA' and 'TAVOLA', a section for 'LIBRI SCOLASTICI NUOVI E USATI', and a 'Fai tu differenziata' advertisement. At the bottom right, there is a 'Ultime notizie' section with several small article thumbnails.

Il Metropolitano

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi e Villa San Giovanni

Il direttore della sede italiana della Banca di Tokyo Mitsubishi UFJ in visita al Porto di Gioia Tauro (RC)

Per conoscere le strategie di sviluppo portuale e le aree del retro porto dello scalo di Gioia Tauro, il direttore della sede italiana della Banca di Tokyo Mitsubishi UFJ, Kaneyuki Iseda, accompagnato dai funzionari dell'Istituto per il Commercio Estero (Ice), Invitalia ed **Assoporti**, nel primo pomeriggio, ha fatto visita all'Autorità portuale di Gioia Tauro. Obiettivo dell'incontro è stato quello di far conoscere l'infrastruttura portuale agli investitori della Banca di Tokyo Mitsubishi UFJ che, nell'ambito di un recente accordo Ice-**Assoporti**-Uir, hanno indicato Gioia Tauro quale realtà portuale da visitare attraverso un personale sopraluogo nel porto e nel suo retro porto. All'incontro, presieduto dal commissario straordinario dell'Autorità portuale di Gioia Tauro, Andrea Agostinelli, hanno preso parte anche il vice presidente della Regione Calabria, Francesco Russo, l'ing. Francesco De Bonis, amministratore delegato di AutoTerminal Gioia Tauro, e i funzionari del Corap. Nell'illustrare le caratteristiche dello scalo, il commissario straordinario Agostinelli ha posto l'attenzione sulla dotazione infrastrutturale del porto, soffermandosi, altresì, sulle attività di sviluppo messe in campo dall'Ente per creare occasioni di ulteriore crescita. "Il nostro porto moderno e sicuro - ha spiegato Agostinelli - è collegato direttamente alle rotte dei traffici mondiali. Posto al centro del Mediterraneo, tra il canale di Suez e quello di Gibilterra, è in grado di ricevere e lavorare contemporaneamente tre mega portacontainer, grazie ai suoi profondi fondali di 18 metri". Agostinelli ha, quindi, illustrato le peculiarità del nuovo terminal intermodale che permetterà allo scalo di avere agevoli connessioni con l'entroterra, garantendo il passaggio delle merci dal mare al mercato terrestre attraverso le interconnessioni ferroviarie. Tra le altre attività in programma, il commissario straordinario dell'Autorità portuale ha descritto il progetto di realizzazione del bacino di carenaggio che, attraverso l'attività di manutenzione delle navi portacontainer, implementerà e diversificherà i servizi offerti dallo scalo. Dal canto suo, il vicepresidente regionale Francesco Russo ha illustrato le peculiarità della Zona Economica Speciale, istituita in Calabria. In particolare ha illustrato le diverse aree che ricadono al suo interno, evidenziando i benefici fiscali e burocratici destinati alle imprese che decidono di fare i propri investimenti a Gioia Tauro e in tutta la regione. Nel manifestare grande interesse per lo scalo di Gioia Tauro, il direttore Kaneyuki Iseda ha spiegato l'intenzione del suo Istituto di conoscere bene il territorio calabrese, al fine di poter concretamente creare le condizioni per dare vita a nuovi e futuri investimenti in Calabria. "Siamo impegnati - ha spiegato Kaneyuki Iseda - in un percorso di ricognizione nelle regioni del Mezzogiorno, e in particolare in Calabria, per selezionare aree e realtà dove poter destinare importanti investimenti di imprese giapponesi". L'incontro si è concluso con il sopraluogo all'interno del porto e nelle aree retroportuali nel corso del quale il direttore Kaneyuki Iseda ha potuto visitare il gate way ferroviario e alcuni capannoni disponibili per nuovi insediamenti imprenditoriali all'interno dell'area portuale.

REDAZIONE ILMETROPOLITANO

Utilizziamo i cookie per essere sicuri che tu possa avere la migliore esperienza sul nostro sito. Se continui ad utilizzare questo sito noi assumiamo che tu ne sia consapevole. Nella Privacy Policy tutta la info al riguardo. [Informativa](#)

Luigi Di Maio
"Siamo così orgogliosi del nostro Stato sociale!"

Matteo Salvini
"Migranti, accogliamo solo chi legge finalmente dalla guerra!"

il Metropolitano.it

CRONACA - POLITICA - ESTERO - SPORT - ECONOMIA - EVENTI - SOCIETÀ - COMUNICATI -

LA METROPOLITANA METRO-ISTA YOU FUTURE LAVORO

Il direttore della sede italiana della Banca di Tokyo Mitsubishi UFJ in visita al Porto di Gioia Tauro (RC)

Redazione ilmetropolitano.it - 25 marzo 2019 - 1 commento



Per conoscere le strategie di sviluppo portuale e le aree del retro porto dello scalo di Gioia Tauro, il direttore della sede italiana della Banca di Tokyo Mitsubishi UFJ, Kaneyuki Iseda, accompagnato dai funzionari dell'Istituto per il Commercio Estero (Ice), Invitalia ed Assoporti, nel primo pomeriggio, ha fatto visita all'Autorità portuale di Gioia Tauro. Obiettivo dell'incontro è stato quello di far conoscere l'infrastruttura portuale agli investitori della Banca di Tokyo Mitsubishi UFJ che, nell'ambito di un recente accordo Ice-Assoporti-Uir, hanno indicato Gioia Tauro quale realtà portuale da visitare attraverso un personale sopraluogo nel porto e nel suo retro porto.

RECENT POSTS

- PCFP: Cinema tra antropologia e videarte
- Il pilota sbaglia a inserire i dati, l'aereo atterra per errore in Scozia invece che in Germania
- Reggio Calabria: Cooperative sociali per servizi ai disabili urge il pagamento da parte del Comune e un tavolo permanente
- Controlli: 7 persone arrestate nella periferia Est della Capitale
- Dacia Maraini presenta "Corpo felice" a cura de letterati Claudia Corti
- Festival Letterario Trivico Gioia: Giovedì 28 Marzo ore 22.00 Michele Trivico a Trivico
- Basilicata, Sicari (P) dopo questo risultato presentarsi al Governo dell'Italia
- Canizzaro: il Coordinamento ANCE giovani al Sud parla "traggino"
- Il direttore della sede italiana della Banca di Tokyo Mitsubishi UFJ in visita al Porto di Gioia Tauro (RC)
- Il Sindaco Falconetti: "Conte venga a Reggio per Consiglio nel Municipio, evitare dissesto e riattivare porto di Gioia"

Gioia Tauro esclusa dalla Via della Seta, Oliverio: "Il Governo ha abbandonato la Calabria"

"Purtroppo le gravi scelte compiute in questi giorni dal Suo Governo a discapito della Calabria e del Sud mi costringono amaramente a constatare che la Calabria, più che 'una terra abbandonata a se stessa', è una terra abbandonata dal Governo nazionale". Lo scrive il Governatore della Calabria, Mario Oliverio, in una lettera inviata al Presidente del Consiglio, Giuseppe Conte. Oliverio sostiene anche che "è incomprensibile come da una parte si annunci di svolgere in Calabria, da Lei definita 'una terra abbandonata a se stessa', una seduta del Consiglio dei Ministri e nelle stesse ore si assumano scelte strategiche importanti e determinanti che tagliano fuori il porto di Gioia Tauro, ovvero il più grande porto hub del Paese, tra i più importanti dell' Europa e del mondo per le merci". Un riferimento Oliverio lo fa anche alla sanità, sottolineando "le politiche sbagliate che i Governi nazionali, compreso l' attuale, stanno portando avanti, da ormai dieci anni attraverso la gestione Commissariale".



Abbandonati sulla Via della seta: Oliverio critica l' esclusione di Gioia

ROSSELLA GALATI

«Avere escluso dalla "via della seta" il più grande porto di transhipment, di scalo merci d' Europa e tra i più grandi del mondo, è una scelta miope. Gioia Tauro, la portualità meridionale, è la porta naturale sul Mediterraneo. È una scelta miope e incomprensibile per il presidente della Regione Mario Oliverio l' esclusione del Porto di Gioia Tauro dagli accordi sottoscritti tra il Governo e il presidente della Repubblica cinese. Una scelta che il governatore, intervenendo a Catanzaro a margine del congresso regionale di Legacoop, per la sua seconda uscita pubblica dopo la revoca dell' obbligo di dimora a San Giovanni in Fiore, definisce di chiara impronta anti-meridionalista. «È grottesco annunciare la convocazione di un consiglio dei ministri sulla base di una valutazione secondo la quale la Calabria è una terra abbandonata a se stessa e poi, nelle stesse ore, compiere scelte che non tengono conto della Calabria e delle sue potenzialità - ha aggiunto Oliverio -. Io ho scritto una lettera al presidente del Consiglio evidenziando questo dato. Il Governo del Paese non può affidarsi alla propaganda».

Abbandonati sulla Via della seta: Oliverio critica l'esclusione di Gioia

VIDEO | Intervento a Catanzaro al congresso regionale di Legacoop, il governatore ha stigmatizzato le decisioni del Governo in merito agli accordi commerciali con la Cina che tengono fuori lo scalo portuale calabrese

Se vuoi ricevere gratuitamente tutte le notizie sulla Calabria invia il tuo indirizzo email nel box sotto e iscriviti:

ITALIA/MONDO

Cesare Battisti ammette i quattro omicidi per cui è stato condannato

«Uno schifo quella donna guardalinee», e bufera sul telecomista

Elezioni in Basilicata. Di

Reggio Tv

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi e Villa San Giovanni

ATTUALITÀ

Porto di Gioia Tauro. Visita del direttore della Banca di Tokyo

Obiettivo dell'incontro è stato quello di far conoscere l'infrastruttura portuale agli investitori della Banca di Tokyo Mitsubishi UFJ

Per conoscere le strategie di sviluppo portuale e le aree del retro porto dello scalo di Gioia Tauro, il direttore della sede italiana della Banca di Tokyo Mitsubishi UFJ, Kaneyuki Iseda, accompagnato dai funzionari dell'Istituto per il Commercio Estero (Ice), Invitalia ed **Assoporti**, nel primo pomeriggio, ha fatto visita all'Autorità portuale di Gioia Tauro. Obiettivo dell'incontro è stato quello di far conoscere l'infrastruttura portuale agli investitori della Banca di Tokyo Mitsubishi UFJ che, nell'ambito di un recente accordo Ice-**Assoporti**-Uir, hanno indicato Gioia Tauro quale realtà portuale da visitare attraverso un personale sopraluogo nel porto e nel suo retro porto. All'incontro, presieduto dal commissario straordinario dell'Autorità portuale di Gioia Tauro, Andrea Agostinelli, hanno preso parte anche il vice presidente della Regione Calabria, Francesco Russo, l'ing. Francesco De Bonis, amministratore delegato di AutoTerminal Gioia Tauro, e i funzionari del Corap. Nell'illustrare le caratteristiche dello scalo, il commissario straordinario Agostinelli ha posto l'attenzione sulla dotazione infrastrutturale del porto, soffermandosi, altresì, sulle attività di sviluppo messe in campo dall'Ente per creare occasioni di ulteriore crescita. "Il nostro porto moderno e sicuro - ha spiegato Agostinelli - è collegato direttamente alle rotte dei traffici mondiali. Posto al centro del Mediterraneo, tra il canale di Suez e quello di Gibilterra, è in grado di ricevere e lavorare contemporaneamente tre mega portacontainer, grazie ai suoi profondi fondali di 18 metri". Agostinelli ha, quindi, illustrato le peculiarità del nuovo terminal intermodale che permetterà allo scalo di avere agevoli connessioni con l'entroterra, garantendo il passaggio delle merci dal mare al mercato terrestre attraverso le interconnessioni ferroviarie. Tra le altre attività in programma, il commissario straordinario dell'Autorità portuale ha descritto il progetto di realizzazione del bacino di carenaggio che, attraverso l'attività di manutenzione delle navi portacontainer, implementerà e diversificherà i servizi offerti dallo scalo. Dal canto suo, il vicepresidente regionale Francesco Russo ha illustrato le peculiarità della Zona Economica Speciale, istituita in Calabria. In particolare ha illustrato le diverse aree che ricadono al suo interno, evidenziando i benefici fiscali e burocratici destinati alle imprese che decidono di fare i propri investimenti a Gioia Tauro e in tutta la regione. Nel manifestare grande interesse per lo scalo di Gioia Tauro, il direttore Kaneyuki Iseda ha spiegato l'intenzione del suo Istituto di conoscere bene il territorio calabrese, al fine di poter concretamente creare le condizioni per dare vita a nuovi e futuri investimenti in Calabria. "Siamo impegnati - ha spiegato Kaneyuki Iseda - in un percorso di ricognizione nelle regioni del Mezzogiorno, e in particolare in Calabria, per selezionare aree e realtà dove poter destinare importanti investimenti di imprese giapponesi". L'incontro si è concluso con il sopraluogo all'interno del porto e nelle aree retroportuali nel corso del quale il direttore Kaneyuki Iseda ha potuto visitare il gate way ferroviario e alcuni capannoni disponibili per nuovi insediamenti imprenditoriali all'interno dell'area portuale. 25-03-2019 18:53.



OBBIETTIVO DELL'INCONTRO È STATO QUELLO DI FAR CONOSCERE L'INFRASTRUTTURA PORTUALE AGLI INVESTITORI DELLA BANCA DI TOKYO MITSUBISHI UFJ

Porto di Gioia Tauro. Visita del direttore della Banca di Tokyo

Per conoscere le strategie di sviluppo portuale e le aree del retro porto dello scalo di Gioia Tauro, il direttore della sede italiana della Banca di Tokyo Mitsubishi UFJ, Kaneyuki Iseda, accompagnato dai funzionari dell'Istituto per il Commercio Estero (Ice), Invitalia ed Assoport, nel primo pomeriggio, ha fatto visita all'Autorità portuale di Gioia Tauro. Obiettivo dell'incontro è stato quello di far conoscere l'infrastruttura portuale agli investitori della Banca di Tokyo Mitsubishi UFJ che, nell'ambito di un recente accordo Ice-Assoport-Uir, hanno indicato Gioia Tauro quale realtà portuale da visitare attraverso un personale sopraluogo nel porto e nel suo retro porto. All'incontro, presieduto dal commissario straordinario dell'Autorità portuale di Gioia Tauro, Andrea Agostinelli, hanno preso parte anche il vice presidente della Regione Calabria, Francesco Russo, l'ing. Francesco De Bonis, amministratore delegato di AutoTerminal Gioia Tauro, e i funzionari del Corap. Nell'illustrare le caratteristiche dello scalo, il commissario straordinario Agostinelli ha posto l'attenzione sulla dotazione infrastrutturale del porto, soffermandosi, altresì, sulle attività di sviluppo messe in campo dall'Ente per creare occasioni di ulteriore crescita. "Il nostro porto moderno e sicuro - ha spiegato Agostinelli - è collegato direttamente alle rotte dei traffici mondiali. Posto al centro del Mediterraneo, tra il canale di Suez e quello di Gibilterra, è in grado di ricevere e lavorare contemporaneamente tre mega portacontainer, grazie ai suoi profondi fondali di 18 metri". Agostinelli ha, quindi, illustrato le peculiarità del nuovo terminal intermodale che permetterà allo scalo di avere agevoli connessioni con l'entroterra, garantendo il passaggio delle merci dal mare al mercato terrestre attraverso le interconnessioni ferroviarie. Tra le altre attività in programma, il commissario straordinario dell'Autorità portuale ha descritto il progetto di realizzazione del bacino di carenaggio che, attraverso l'attività di manutenzione delle navi portacontainer, implementerà e diversificherà i servizi offerti dallo scalo. Dal canto suo, il vicepresidente regionale Francesco Russo ha illustrato le peculiarità della Zona Economica Speciale, istituita in Calabria. In particolare ha illustrato le diverse aree che ricadono al suo interno, evidenziando i benefici fiscali e burocratici destinati alle imprese che decidono di fare i propri investimenti a Gioia Tauro e in tutta la regione. Nel manifestare grande interesse per lo scalo di Gioia Tauro, il direttore Kaneyuki Iseda ha spiegato l'intenzione del suo Istituto di conoscere bene il territorio calabrese, al fine di poter concretamente creare

Sciopero lavoratori vigilanza privata in aeroporto a Olbia, la Filcams Cgil incontra i giornalisti

OLBIA. Oggi i lavoratori delle società di vigilanza privata negli aeroporti italiani, tra cui quello di **Olbia**, incroceranno le braccia per protestare contro il mancato rinnovo del contratto nazionale di categoria, scaduto dal 31 dicembre 2015. La Filcams della Gallura parlerà dei problemi dei dipendenti e della difesa dei loro diritti durante una conferenza stampa che si terrà stamane, nella sede della CGIL a **Olbia**, in via del Piave. © Riproduzione non consentita senza l' autorizzazione della redazione

Leggi anche In primo piano Sciopero lavoratori vigilanza privata in aeroporto a **Olbia**, la Filcams Cgil incontra i giornalisti L' **Olbia** trionfa in trasferta con la Pistoiese, finisce 1-3 per i Bianchi Cargo battente bandiere moldava bloccato in **porto** a **Olbia** per gravi irregolarità e pericolo a bordo Incendio nelle campagne di Arzachena, in azione i vigili del fuoco A Berchidda nuovo medico di medicina generale, in servizio da lunedì 8 aprile Mobilità a due ruote a **Olbia**, prosegue il progetto Cyclewalk Domani mattina al Gramsci di **Olbia** il "Rescue Day" Conferenza stampa di coach Pozzecco: "Contro Trento consapevolezza dei nostri mezzi" **Olbia** in trasferta contro la Pistoiese, ecco le parole di mister Filippi Al via la seconda edizione del Premio "Vermentino" edizione 2019 Le notizie più lette Sciopero lavoratori vigilanza privata in aeroporto a **Olbia**, la Filcams Cgil incontra i giornalisti Incendio nelle campagne di Arzachena, in azione i vigili del fuoco Mobilità a due ruote a **Olbia**, prosegue il progetto Cyclewalk A Berchidda nuovo medico di medicina generale, in servizio da lunedì 8 aprile L' **Olbia** trionfa in trasferta con la Pistoiese, finisce 1-3 per i Bianchi Cargo battente bandiere moldava bloccato in **porto** a **Olbia** per gravi irregolarità e pericolo a bordo Insegnava a scuola a **Olbia**, 51enne beccato con venti chili di droga in auto: arrestato Anche **Olbia** avrà la sua ruota panoramica "La Maestosa" per ammirare la città a 360 gradi Sopralluogo sulla **Olbia**-Sassari del deputato olbiese Marino insieme al responsabile Anas, Bortolan.

The screenshot shows the website header with navigation links: HOME, ECONOMIA, CULTURA E SPETTACOLI, SPORT, TURISMO, SOCIETÀ, PORTO CERCHI. Below the header, there are social media icons and a 'PRIMA PAGINA' badge. The main article title is 'Sciopero lavoratori vigilanza privata in aeroporto a Olbia, la Filcams Cgil incontra i giornalisti'. Below the title is a date '25/03/2019' and a 'Redazione' link. A large photo shows an airport terminal with people sitting on chairs. To the right of the photo is a small image of a wine bottle labeled 'VERMENTINO DOCG SUPERIORE'. Below the photo is a short text snippet: 'OLBIA. Oggi i lavoratori delle società di vigilanza privata negli aeroporti italiani, tra cui quello di Olbia, incroceranno le braccia per protestare contro il mancato rinnovo del contratto nazionale di categoria, scaduto dal 31 dicembre 2015. La Filcams della Gallura parlerà dei problemi dei dipendenti e della difesa dei loro diritti durante una conferenza stampa che si terrà stamane, nella sede della CGIL a Olbia, in via del Piave. © Riproduzione non consentita senza l'autorizzazione della redazione'.

L'Unione Sarda

Cagliari

Porto. Completati i lavori a Sa Perdixedda: pronta la nuova area parcheggio

Molo Rinascita, via i rimorchi

"Liberata" dai camion la banchina che ospita il terminal crociere

Se non proprio tutti, saranno parecchi i camion destinati a cambiare casa. Un assaggio del più massiccio trasferimento di camion e rimorchi che libererà la banchina del Molo Rinascita dai mezzi pesanti consegnandola, privata dell'ingombrante parcheggio, ai crocieristi che da qui a qualche settimana sbarcheranno ancora una volta in città. Per loro una soluzione ben più dignitosa, visto che potranno mettere piede a terra e spostarsi dal terminal (realizzato tre anni fa da Cagliari Cruise port con un investimento di 800mila euro) alla città senza ritrovarsi davanti il muro di autocisterne e rimorchi.

Il via Motori accesi, destinazione Sa Perdixedda. È lì, subito dietro il mercato ittico all'ingrosso di viale La Plaia, che saranno dirottati i rimorchi.

«È un'area di un ettaro e settecento metri quadri all'esterno della zona di security che abbiamo acquisito e completamente rimesso a nuovo. È stata recintata e asfaltata e tra breve l'impresa che ha eseguito le opere consegnerà i lavori, di fatto completati, costati poco meno di 600mila euro ai quali vanno aggiunte le spese per la realizzazione della nuova strada che dal mercato ittico porta verso l'approdo peschereccio entrato in funzione l'anno scorso», spiega il presidente dell'**Autorità di sistema portuale** del Mare di Sardegna, Massimo Deiana. «Anche quest'ultima opera viaria è fondamentale e strategica nell'ambito della riorganizzazione di tutta la zona di Sa Perdixedda e consentirà ai pescatori di trasferire il loro prodotto al mercato all'ingrosso senza lunghi spostamenti con i camioncini frigo». Pesci, crostacei, molluschi e mitili a "chilometro zero", insomma. Sembra essere sfumata, invece, l'ipotesi di destinare una piccola area attrezzata con gazebo alla vendita diretta del pescato. I pescatori che attraccano al porticciolo potranno invece vendere il pescato direttamente in banchina, dando vita così alla cosiddetta filiera corta.

La soluzione La rivoluzione di Sa Perdixedda, cominciata oltre due anni fa con lo smantellamento di vecchi edifici (alcuni devono ancora essere abbattuti) e la bonifica delle coperture in onduline d'amianto, prevede anche l'utilizzo di una seconda area di poco inferiore a un ettaro e mezzo, in passato occupata dai vigili del fuoco, destinata a ricevere un parcheggio delle auto e dei mezzi sbarcati dai mercantili. «Tutto questo in attesa che il **sistema** ro-ro venga dirottato completamente al Porto canale», dice il presidente dell'Authority, ammettendo, però, le molte difficoltà incontrate al momento del suo insediamento sul versante del porto canale e in particolare per l'apertura della vastissima area di Giorgino, a due passi dal Villaggio pescatori, dove dovranno nascere i servizi della nautica.

Sa Scafa Se questa fetta di costa e il progetto resta in stand-by, è ben più percorribile la valorizzazione dell'**area portuale** e appunto della Scafa. Con questa programmazione già in atto, la città si riapproprierà di una consistente fetta del suo litorale "urbano" su cui insiste anche la torre della Quarta Regia della Scafa, salvata e recuperata tempo fa dalla Conservatoria delle coste ma ancora inutilizzata.

Intorno all'antico edificio, in cui i pescatori che lavoravano a Santa Gilla conferivano, sin dal periodo aragonese, la quarta parte del pescato (gabella abolita solo nel 1954), dovrà sorgere un parco, una vera oasi affacciata sul mare.

Andrea Piras.



La Sicilia (ed. Messina)

Messina, Milazzo, Tremestieri

il rappresentante di governo sarà oggi a Letojanni e s. alessio. infine alla capitaneria di porto di messina

Sopralluoghi del ministro Toninelli sull' A18 e la Ss 114

Letojanni. Riparte questa mattina da Letojanni il tour siciliano del ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Danilo Toninelli, da ieri nell' Isola per una serie di sopralluoghi nei cantieri delle grandi opere. L' esponente del Governo Conte, partirà da Catania, dove ha pernottato, e arriverà nella cittadina turistica alle 9.20, per effettuare un sopralluogo sulla frana che dal 5 ottobre 2015 ostruisce la carreggiata in direzione Catania dell' autostrada A18. Il ministro, accompagnato dall' assessore regionale alle Infrastrutture e alla Mobilità Marco Falcone, sarà accolto in contrada Silemi dal prefetto Maria Carmela Librizzi e dal sindaco Alessandro Costa, per poi spostarsi sulla Messina-Catania all' altezza di contrada San Filippo. Durante il sopralluogo, che durerà circa 20 minuti, verrà mostrato al ministro il costone franato oltre tre anni fa e il progetto dei lavori di rimozione della frana e di costruzione delle due gallerie artificiali, che dovrebbero iniziare a settembre. Poi Danilo Toninelli si sposterà sulla Strada statale 114 a Capo S. Alessio, insieme ad una delegazione dell' Anas, ente gestore dell' arteria e al sindaco di S. Alessio Giovanni Foti, per un sopralluogo al km 37,900, dove nell' aprile 2011 nel secondo tornante è franata una parte del costone che sovrasta l' arteria, da allora mai consolidato in via definitiva ma "frenato" con la sola posa gabbioni per ridurre il rischio di ulteriori cedimenti. Alle 10.45 il ministro partirà alla volta di Messina per una visita alla Capitaneria di Porto, dove sarà accolto dal contrammiraglio Gaetano Martinez, direttore **marittimo** della Sicilia Orientale e dal capitano di vascello Gianfranco Rebuffat, comandante della Capitaneria di Porto di Messina. Seguirà il saluto con il personale della Capitaneria, un coffee break con le autorità locali e la firma del libri d' onore e la consegna del crest. Alle 12 circa, nella sala riunioni della questa Capitaneria, il ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti incontrerà la stampa.

a.r.



Assarmatori e Federlogistica esortano il governo ad applicare il Regolamento UE sui servizi portuali

Messina e Merlo: può fornire un' opportunità unica per introdurre e applicare regole valide erga omnes, incluso un diritto all' autoproduzione L' associazione armatoriale Assarmatori e Federlogistica, federazione delle imprese di logistica che fa capo a Confrasperto, hanno esortato il ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Danilo Toninelli, ad adottare misure urgenti per il recepimento del Regolamento europeo n. 35 del 15 febbraio 2017 che stabilisce un quadro normativo per la fornitura di servizi portuali e in materia di trasparenza finanziaria dei porti, Regolamento che deve essere applicato a decorrere dal prossimo 24 marzo. In una lettera congiunta inviata al ministro, il presidente di Assarmatori, Stefano Messina, e il presidente di Federlogistica, Luigi Merlo, hanno ricordato che il Regolamento rende obbligatoria l' individuazione di un' Autorità competente in materia di servizi portuali, **authority** che la normativa europea specifica possa essere costituita da "qualsiasi soggetto pubblico o privato che, a livello locale, regionale o nazionale, è competente a svolgere, ai sensi di disposizioni legislative o amministrative nazionali, attività connesse all' organizzazione e amministrazione delle attività portuali, congiuntamente o alternativamente all' ente di gestione del porto", e hanno sottolineato come ad oggi non risulti che il governo italiano abbia compiuto alcun passo avanti in questa direzione. Assarmatori e Federlogistica hanno ricordato inoltre che il Regolamento UE si applica alla fornitura dei servizi portuali come il rifornimento dei carburanti, la movimentazione delle merci, l' ormeggio, i servizi passeggeri, la raccolta dei rifiuti prodotti dalle navi, il pilotaggio e i servizi di rimorchio. Messina e Merlo hanno evidenziato come la portualità italiana abbia urgente bisogno di regolamenti e procedure chiare e non possa permettersi solo di fare riferimento alla giurisprudenza in materia, asseverata dalle sentenze dei tribunali, come ormai sembra essere la regola per gli utenti e gli operatori. «L' applicazione del Regolamento - hanno rilevato nella lettera - può fornire un' opportunità unica per introdurre e finalmente applicare regole valide erga omnes e compatibili con la tutela della concorrenza a partire dalla trasparenza e dalla proporzionalità dei costi oltre che a un diritto all' autoproduzione, tendente all' efficienza, che non può essere affievolito da rapporti di forza».



Noè (Assoporto): si a elettrificazione banchine porto commerciale ma necessario anche su banchine e navi militari

(FERPRESS) - Augusta, 25 MAR - "L' elettrificazione delle banchine del porto commerciale di Augusta per ridurre le emissioni inquinanti delle navi ferme in sosta è una considerazione più che condivisibile. Per questo chiediamo a Legambiente di intervenire, così come fa Assoporto Augusta, per sollecitare al Ministro della Difesa di adeguare anche le banchine delle navi militari presenti al centro storico". A dirlo è Marina Noè, presidente di Assoporto Augusta, che entra nel merito della recente lettera inviata dal presidente di Legambiente Sicilia, Gianfranco Zanna a tutti i presidenti delle Autorità portuali siciliane, compresi l' Autorità di sistema portuale del mare di Sicilia orientale per sollecitare interventi a tutela dell' ambiente che riducano le emissioni di gas climalteranti delle navi ferme in sosta nei vari porti siciliani. "Condividiamo l' allarme lanciato da Legambiente e apprezziamo il fatto che l' Autorità portuale del mare di Sicilia orientale stia muovendo i giusti passi per l' elettrificazione delle banchine megaresi- aggiunge Marina Noè- Un' azione questa di cui Assoporto aveva già discusso insieme con il presi-dente Annunziata e per la quale avevamo anche discusso con il distretto Sicilia Navtec di Messina, che si occupa di fare ricerca per nuovi mezzi di trasporto e per i porti con l' utilizzo di energie rinnova-bili. Pensiamo che sia fondamentale che le medesime iniziative di tutela dell' ambiente siano adottate anche per le navi militari che, ben più numerose di quelle commerciali, sostano nelle banchine di Au-gusta che si trovano all' intero del tessuto urbano. Come Assoporto Augusta, - dichiara Noè- chiediamo al Ministero della Difesa d' investire disponendo fondi adeguati per l' elettrificazione delle banchine militari e per l' adeguamento tecnologico delle navi militari. Esistono infatti tecnologie in grado di diminuire sensibilmente le emissioni in atmosfera dal fumaiolo e tali iniziative apporterebbero un beneficio all' ambiente e darebbero lavoro alle imprese".



Assoporto Augusta favorevole elettrificazione banchine

Medesime iniziative siano adottate anche per le navi militari

Massimo Belli

AUGUSTA L'elettrificazione delle banchine del porto commerciale di Augusta per ridurre le emissioni inquinanti delle navi ferme in sosta è una considerazione più che condivisibile. Per questo chiediamo a Legambiente di intervenire, così come fa Assoporto Augusta, per sollecitare al Ministro della Difesa di adeguare anche le banchine delle navi militari presenti al centro storico. A dirlo è Marina Noè, presidente di Assoporto Augusta, che entra nel merito della recente lettera inviata dal presidente di Legambiente Sicilia, Gianfranco Zanna a tutti i presidenti delle Autorità portuali siciliane, compresi l' Autorità di Sistema portuale del Mare di Sicilia orientale per sollecitare interventi a tutela dell'ambiente che riducano le emissioni di gas climalteranti delle navi ferme in sosta nei vari porti siciliani. Condividiamo l'allarme lanciato da Legambiente e apprezziamo il fatto che l' Autorità portuale del Mare di Sicilia orientale stia muovendo i giusti passi per l'elettrificazione delle banchine megaresi aggiunge Marina Noè -. Un' azione questa di cui Assoporto aveva già discusso insieme con il presidente Annunziata e per la quale avevamo anche discusso con il distretto Sicilia Navtec di Messina, che si occupa di fare ricerca per nuovi mezzi di trasporto e per i porti con l'utilizzo di energie rinnovabili. Pensiamo che sia fondamentale che le medesime iniziative di tutela dell'ambiente siano adottate anche per le navi militari che, ben più numerose di quelle commerciali, sostano nelle banchine di Augusta che si trovano all'intero del tessuto urbano. Come Assoporto Augusta, dichiara Noè- chiediamo al Ministero della Difesa d'investire disponendo fondi adeguati per l'elettrificazione delle banchine militari e per l'adeguamento tecnologico delle navi militari. Esistono infatti tecnologie in grado di diminuire sensibilmente le emissioni in atmosfera dal fumaiolo e tali iniziative apporterebbero un beneficio all'ambiente e darebbero lavoro alle imprese.

The screenshot shows the top of a web page from 'Messaggero Marittimo.it'. The header includes the site logo, navigation links for 'SHIPPING', 'LOGISTICA', 'PORTI', and 'AUTOPORTUFO', and a search icon. The main article title is 'Assoporto Augusta favorevole elettrificazione banchine'. Below the title is a sub-headline: 'Medesime iniziative siano adottate anche per le navi militari'. The author is identified as Massimo Belli, with a publication date of 25 March 2019. A large portrait of Marina Noè, president of Assoporto Augusta, is featured. To the right of the article is a newsletter sign-up form with fields for 'Nome e cognome' and 'Indirizzo email', and a 'Registrali' button. Below the sign-up form are sections for 'ULTIME POPOLARI VIDEO' and a list of related news items with small thumbnail images, including 'Preparativi Ue per la Brexit', 'Doppio binario Palermo-Catania: avviati i lavori', 'Applicazione Regolamento europeo su servizi nei porti', 'Conferita Benemerita alla Capitaneria di porto di Livorno', and 'Lorenzini: concluso l'imbarco di due tank da 350 tonnellate'. At the bottom of the article content, there is a button that says 'ABBONATI O EFFETTUA IL LOGIN'.

FOCUS CINITALIA

Via della Seta, che cosa c'è dietro il Memorandum

«Da oggi le relazioni bilaterali saranno più efficaci», ha dichiarato il presidente del Consiglio Giuseppe Conte il 23 marzo, subito dopo la firma del Memorandum d' intesa (MoU) sulla costruzione congiunta dell' Iniziativa «One Belt One Road» tra il viceministro Luigi Di Maio e il direttore della Commissione statale cinese per lo sviluppo e la riforma.

Stefano Porcelli, professore italiano alla China University of Political Science and Law, sul Memorandum of Understanding chiarisce che, «sebbene sia rilevante il contenuto effettivo del documento piuttosto che la sola denominazione assegnata allo stesso, in linea di massima il MoU, diversamente dal trattato, non crea diritti e obblighi per le parti, ma viene impiegato per compiere una registrazione, con valenza prevalentemente politica, degli interessi e delle intenzioni delle parti durante le fasi di negoziazione che possono poi, eventualmente, portare alla stipulazione di uno o più strumenti aventi natura obbligatoria».

La firma del Memorandum of Understanding è stata seguita da 29 accordi bilaterali, tra cui 19 intese istituzionali e dieci commerciali.

«Questi accordi ci aiutano ad esportare meglio l' eccellenza del Made in Italy verso la Cina», ha osservato il ministro dello Sviluppo Economico Luigi Di Maio. Al centro degli accordi figurano anche i porti di Genova e Trieste, che sono già da tempo in dialogo con i porti cinesi e società di shipping cinesi. «Con gli accordi sui porti l' Italia può fare un importante salto in avanti nel potenziamento delle proprie infrastrutture, così da aumentare le sue capacità nel Mediterraneo, che, è bene ricordare, è diventato, con l' allargamento del Canale di Suez, sempre più importante per i traffici commerciali», ha dichiarato Matteo Bressan, direttore dell' Osservatorio per la stabilità e la sicurezza del Mediterraneo allargato della Lumsa. Parallelamente con i risultati commerciali sono state raggiunte diverse intese nel campo culturale e in quello del turismo. Per esempio, nel 2020 i due Paesi organizzeranno reciprocamente un «Anno italo-cinese del turismo e della cultura». Inoltre, dal prossimo autunno verrà attivato un volo diretto tra Palermo e Pechino, sempre al fine di rafforzare il collegamento turistico.

Sempre durante la visita le due parti hanno sottolineato di nuovo la necessità della cooperazione nei Paesi terzi sempre coinvolti nella Via della Seta.

«In particolare, nei Paesi di Medio Oriente e nel Nordafrica», ha riferito la professoressa Luo Hongbo, presidente dell' Associazione Cinese Studi Italiani, «c'è una volontà comune di Cina ed Italia di aiutare nella ricostruzione del Dopoguerra, in particolare da parte dell' Italia che sta soffrendo la questione dei migranti provenienti da quelle aree di crisi. In questi Paesi Cina e Italia vantano investimenti e prodotti importanti, in primis nelle infrastrutture, nell' agricoltura e nella produzione. Perciò, dopo la firma del Memorandum of Understanding avranno ampie prospettive in mercati terzi». Sempre secondo Luo Hongbo, la firma del Memorandum of Understanding ha un' importante valenza politica: «L' Italia è diventata il primo Paese del G7 a firmarlo, il che è considerato un' azione esemplare per gli altri Paesi sviluppati». (riproduzione riservata)



Italia-Cina: Di Maio firma tre Memorandum d' intesa su Belt and Road Initiative, E-Commerce e Startup

(FERPRESS) - Roma, 25 MAR - Il Vice Presidente del Consiglio e Ministro Luigi Di Maio ha firmato tre Memorandum d' Intesa sulla Belt and Road Initiative, sul Commercio elettronico e sulle Startup, in occasione della visita di Stato in Italia del Presidente della Repubblica Popolare Cinese Xi Jinping. Gli accordi fanno parte delle 29 intese, istituzionali e commerciali, che sono state sottoscritte oggi tra Italia e Cina nei settori del commercio, dell' energia, dell' industria, delle infrastrutture e del settore finanziario, al fine di promuovere un rafforzamento delle relazioni economico-commerciali tra i due Paesi, nel rispetto delle linee strategiche dell' Unione Europea e della nostra collocazione euro-atlantica. "Il Governo italiano - ha dichiarato il Vice Presidente del Consiglio e Ministro Di Maio - ha scelto un approccio trasparente nei confronti della Cina e dei nostri partner euro-atlantici, inquadrando i rapporti bilaterali all' interno dei principi che hanno tradizionalmente ispirato e continueranno ad ispirare la nostra azione internazionale. In tale contesto, è stato già attivato uno scrupoloso monitoraggio delle singole iniziative di collaborazione che saranno avviate a valle delle intese siglate oggi, per garantire che esse siano sempre promosse, mettendo al centro la difesa degli interessi nazionali e la protezione delle infrastrutture strategiche, prevenendo così il trasferimento di tecnologie in settori sensibili". Attraverso la firma del Memorandum d' Intesa sulla Belt and Road Initiative - che non ha valore di accordo internazionale e non dà pertanto luogo ad impegni giuridicamente vincolanti - il Governo italiano raggiunge un' intesa quadro

volta a individuare scopi, principi e modalità di collaborazione nel grande progetto di connettività eurasiatica. Un progetto che l' Italia guarda con favore anche per la sua posizione strategica al centro del Mediterraneo. Gli obiettivi che il nostro Paese si pone con la sottoscrizione di questo Memorandum sono principalmente: il rafforzamento dell' export verso l' enorme mercato cinese, anche per allineare i nostri flussi commerciali e di investimenti diretti esteri a quelli di altri Paesi Europei quali la Germania, la Francia ed il Regno Unito, che sono nettamente superiori ai nostri; il coinvolgimento delle nostre imprese per la realizzazione di progetti infrastrutturali lungo la nuova via della Seta; l' inclusione dei nostri **porti** nelle rotte del commercio internazionale. Il Memorandum definisce, inoltre, con estrema chiarezza la collaborazione sulla Belt and Road in raccordo con i principi dell' Agenda 2030, dell' Agenda 2020 di cooperazione Unione Europea-Cina e della strategia dell' Unione Europea per la connettività euroasiatica. Questo accordo, quindi, non rappresenta alcun rischio per i nostri interessi nazionali e si pone in linea con le politiche adottate dalla UE verso la Cina, che invece vengono tutelate, come nessun Paese Membro ha fatto finora nel suo dialogo con Pechino. Vengono, infine, promossi con forza i principi, condivisi in ambito europeo, di mutuo vantaggio, reciprocità, trasparenza, sostenibilità e tutela della proprietà intellettuale, sino a creare un vero e proprio level playing field. Con la firma del Memorandum d' Intesa sull' E-commerce si punta a promuovere la cooperazione tra le imprese e i consumatori del commercio elettronico operanti in Italia e in Cina, facilitando la cooperazione tra le PMI e le grandi piattaforme di commercio elettronico nonché condividendo le best practice e le innovazioni delle imprese di entrambi i Paesi. La firma del Memorandum d' Intesa sulle Startup si pone, invece, l' obiettivo di favorire la cooperazione scientifica e tecnologica tra startup italiane e cinesi. A questo scopo sono previsti scambi e collaborazioni tra le startup dei due Paesi, avendo come obiettivo finale l' ulteriore sviluppo della cooperazione bilaterale tra Italia e Cina. Nell' intesa è prevista anche un' attività di promozione di parchi scientifici e tecnologici, cluster industriali e investimenti in venture capital che possano consentire alle start up innovative una prospettiva di crescita internazionale, attraverso lo scambio di conoscenze, di processi e di persone. E' inoltre posta grande attenzione al tema della proprietà intellettuale per evitare che le aziende vengano penalizzate dalla condivisione di informazioni di natura industriale che possano avere rilevanza di carattere competitivo. L' attuazione dell' accordo verrà seguita per la parte italiana dalla Task Force Italia-Cina, istituita presso il MiSE, e per parte cinese dal Dipartimento della Cooperazione Internazionale del Ministero della Scienza e Tecnologia. Per maggiori approfondimenti clicca qui .



