



ITALIAN
PORTS
ASSOCIATION

**Estratto Rassegna Stampa Assoporti
domenica, 07 aprile 2019**



Prime Pagine

07/04/2019	Corriere della Sera Prima pagina del 07/04/2019	7
07/04/2019	Il Fatto Quotidiano Prima pagina del 07/04/2019	8
07/04/2019	Il Giornale Prima pagina del 07/04/2019	9
07/04/2019	Il Giorno Prima pagina del 07/04/2019	10
07/04/2019	Il Manifesto Prima pagina del 07/04/2019	11
07/04/2019	Il Mattino Prima pagina del 07/04/2019	12
07/04/2019	Il Messaggero Prima pagina del 07/04/2019	13
07/04/2019	Il Resto del Carlino Prima pagina del 07/04/2019	14
07/04/2019	Il Secolo XIX Prima pagina del 07/04/2019	15
07/04/2019	Il Sole 24 Ore Prima pagina del 07/04/2019	16
07/04/2019	Il Tempo Prima pagina del 07/04/2019	17
07/04/2019	La Nazione Prima pagina del 07/04/2019	18
07/04/2019	La Repubblica Prima pagina del 07/04/2019	19
07/04/2019	La Stampa Prima pagina del 07/04/2019	20

Trieste

06/04/2019	La Gazzetta Marittima A Trieste il convegno sul porto del futuro	21
------------	--	----

Savona, Vado

06/04/2019	Il Vostro Giornale Ex Mondomarine, Rifondazione: "Al più presto la concessione definitiva al gruppo Palumbo"	22
------------	--	----

Genova, Voltri

07/04/2019	Il Secolo XIX Pagina 14 Da Msc a Carnival, le crociere fanno ricchi i conti degli armatori	<i>Simone Gallotti</i> 23
------------	--	------------------------------

07/04/2019	Il Secolo XIX Pagina 16		25
La protesta blocca il traffico «Varchi chiusi per Salvini»			
07/04/2019	Il Secolo XIX Pagina 16-17	<i>Emanuele Rossi</i>	26
Sicurezza, patto con il Viminale su aree degradate e telecamere			
07/04/2019	La Repubblica (ed. Genova) Pagina 7	<i>GIUSEPPE FILETTO</i>	28
"Il porto danneggia solo i cetacei"			
07/04/2019	Il Giorno (ed. Brianza) Pagina 38		30
Tav Merci, arriva Rfi			
07/04/2019	L'Unione Sarda Pagina 53		31
«Rotte a rischio per l' Isola, solo la legge sulla continuità può dare garanzie»			
06/04/2019	PrimoCanale.it		32
Paura in porto a Genova, scatta l' allarme bomba			
06/04/2019	PrimoCanale.it		33
Allarme bomba in due furgoni in porto. Evacuato un traghetto a Genova			

La Spezia

07/04/2019	Il Secolo XIX (ed. La Spezia) Pagina 20		34
Sindacati: «Preoccupa conflitto Authority-Lsct Rispettare gli impegni»			
06/04/2019	Citta della Spezia		35
Querelle sui ritardi negli investimenti in porto, sindacati in guardia			
06/04/2019	Messaggero Marittimo	<i>Veziro Benetti</i>	37
Contship interviene sulle aree di calata Paita			
06/04/2019	Pressmare		38
Portualità e logistica fattori di successo per lo sviluppo del paese			
06/04/2019	The Medi Telegraph	<i>LAURA IVANI</i>	40
La Spezia, l' alleanza tra i colossi ridisegna il porto passeggeri			

Ravenna

06/04/2019	La Gazzetta Marittima		41
BEI vara il maxi-mutuo			

Marina di Carrara

07/04/2019	La Nazione (ed. Massa Carrara) Pagina 51		42
Aspetti processuali e diritto alla navigazione Il seminario per esperti all' Autorità portuale			

Livorno

07/04/2019	Il Tirreno Pagina 22		43
Berti (M5s) da Verna «Sì alla zona franca»			
07/04/2019	Il Tirreno Pagina 29		44
«Traghetti-crociera su Livorno, è al centro delle nostre rotte»			
07/04/2019	La Nazione (ed. Firenze) Pagina 19	<i>Enrico Salvadori</i>	45
Pescatori, gli spazzini anti plastica			
07/04/2019	La Repubblica Pagina 18	<i>LAURA MONTANARI</i>	46
Arriva la legge salva- mare, i pescatori potranno recuperare la plastica			
06/04/2019	La Gazzetta Marittima		47
Raccordo ferroviario per il traffico di cellulosa			
06/04/2019	La Gazzetta Marittima		48
Servizio ferroviario arriva il gestore unico			
06/04/2019	La Gazzetta Marittima		49
Caso Livorno in punta di piedi			

Piombino, Isola d' Elba

07/04/2019	Il Tirreno (ed. Piombino-Elba) Pagina 22	50
<u>Le firme dell' Ape rosso sono sotto la lente della Commissione Ue</u>		

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

06/04/2019	La Gazzetta Marittima	51
<u>Porto Antico Summer il debutto on line</u>		

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

07/04/2019	Il Messaggero (ed. Civitavecchia) Pagina 39	52
<u>Crociere, l' Authority snobba il Sea Trade</u>		
07/04/2019	CivOnline	53
<u>Vertice Cfft e Adsp: fumata nera</u>		
06/04/2019	Rai News	54
<u>I rifiuti nella rete</u>		
06/04/2019	La Gazzetta Marittima	55
<u>Adeguamenti tecnico-funzionali dell'area traghetti a Civitavecchia</u>		

Bari

06/04/2019	La Gazzetta Marittima	56
<u>Pianificazione strategica con gli stakeholders</u>		

Brindisi

07/04/2019	La Gazzetta del Mezzogiorno (ed. Brindisi) Pagina 29	57
<u>LO SCALO BRINDISINO UNA RISORSA STRATEGICA PER IL TERRITORIO</u>		
07/04/2019	La Gazzetta del Mezzogiorno (ed. Brindisi) Pagina 31	58
<u>Scalo, risorsa</u>		
07/04/2019	La Gazzetta del Mezzogiorno (ed. Brindisi) Pagina 30	59
<u>Porto, sviluppo e difesa «quadrato il cerchio»</u>		
07/04/2019	La Gazzetta del Mezzogiorno (ed. Brindisi) Pagina 30	61
<u>Tutte le richieste ora all' Authority</u>		
07/04/2019	La Gazzetta del Mezzogiorno (ed. Brindisi) Pagina 30-31	62
<u>Pd e Leu sono soddisfatti</u>		
07/04/2019	La Gazzetta del Mezzogiorno (ed. Brindisi) Pagina 31	63
<u>Cbs-Damarin, futuro incerto per i lavoratori</u>		
07/04/2019	La Gazzetta del Mezzogiorno (ed. Brindisi) Pagina 31	64
<u>Pri approva l' accordo</u>		
07/04/2019	Quotidiano di Puglia Pagina 21	65
<u>Interdittiva Igeco: gestione revocata al porto di Brindisi</u>		
06/04/2019	quotidianodipuglia.it	66
<u>Interdittiva antimafia, l' Autorità portuale revoca la concessione per il porticciolo</u>		
07/04/2019	Quotidiano di Puglia (ed. Brindisi) Pagina 15	67
<u>Porticciolo: pronto il ricorso «Igeco di fatto era già fuori»</u>		
07/04/2019	Quotidiano di Puglia (ed. Brindisi) Pagina 14	69
<u>«Finalmente è finita la politica del no a tutto»</u>		
07/04/2019	Quotidiano di Puglia (ed. Brindisi) Pagina 14	70
<u>Il sistema produttivo brindisino vola negli Emirati</u>		
07/04/2019	Quotidiano di Puglia (ed. Brindisi) Pagina 14	71
<u>«Attenzione alle speculazioni» Forza Italia lancia l' allarme</u>		
07/04/2019	Quotidiano di Puglia (ed. Brindisi) Pagina 15	72
<u>Non solo opere ma anche ambiente «Attenzione all' impatto dello scalo»</u>		

Taranto

07/04/2019 **Quotidiano di Puglia (ed. Taranto)** Pagina 13 75
«Più risorse per il rilancio del Porto di Taranto»

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi e Villa San Giovanni

07/04/2019 **Gazzetta del Sud (ed. Catanzaro)** Pagina 22 *Alfonso Naso* 76
«La Regione ha fatto la sua parte Ora, però, tocca al Governo»

07/04/2019 **Gazzetta del Sud (ed. Catanzaro)** Pagina 22 *Maria Scaramuzzino* 77
I sindacati stilano l' agenda calabrese per l' arrivo dei ministri

07/04/2019 **Gazzetta del Sud (ed. Reggio Calabria)** Pagina 33 78
Adeguamento dei porti il Flag pubblica i bandi

06/04/2019 **La Gazzetta Marittima** 79
Gioia Tauro, accordo sottoscritto tra Contship Italia e Itaterminaux

Olbia Golfo Aranci

07/04/2019 **La Nuova Sardegna** Pagina 34 80
Bando per la concessione di spazi nell' area portuale per il luna park

Messina, Milazzo, Tremestieri

07/04/2019 **Giornale di Sicilia (ed. Messina-Catania)** Pagina 25 81
Porto insabbiato, scoppia il caos

06/04/2019 **La Gazzetta Marittima** 82
I porti di Messina e Milazzo a Miami con gli altri siciliani

Catania

07/04/2019 **La Sicilia** Pagina 16 83
Zes, un reale piano strategico per attrarre investimenti un' occasione da non perdere

Trapani

07/04/2019 **Giornale di Sicilia (ed. Trapani)** Pagina 16 85
Il restyling che cambierà il volto alla città Il nuovo Terminal pronto entro maggio

07/04/2019 **Giornale di Sicilia (ed. Trapani)** Pagina 16 87
Le perplessità di un imprenditore e di un architetto

Focus

06/04/2019 **La Gazzetta Marittima** 88
Autostrade del mare e sviluppi

06/04/2019 **La Gazzetta Marittima** 89
Ricetta O'Reilly per i porti UE secondo Espo

07/04/2019 **La Repubblica** Pagina 4 *TOMMASO CIRIACO ALBERTO D' ARGENIO* 91
"Rischiando un' ondata di sbarchi" e Conte cerca un contatto con Haftar

CORRIERE DELLA SERA

Milano, Via Solferino 28 - Tel. 02 63921
Roma, Via Campania 50-C - Tel. 06 688281

FONDATA NEL 1876

Servizio Clienti - Tel. 02 63979310
mail: servizioclienti@corriere.it



Polemiche a Torino
Il Milan segna, poi cede Juve, scudetto vicino
di Bocci, Colombo, Nerozzi, Passerini
Sconcerti, Tomaselli alle pagine 44 e 45



Giovanni Bazoli
«Io, diventato banchiere per ridare fiducia al Paese dopo la P2»
di Sergio Bocconi
a pagina 31



Salvini e Di Maio, l'ora dei veleni

Le imprese: basta

«Luigi cerca nazisti, io lavoro». «È nervoso»
Otto industriali su dieci bocciano il governo

LE RIFORME SVANITE

di Gian Antonio Stella

Senza scomodare la Cina dalla crescita stratosferica o le impennate di Paesi come la Lituania, i dati del Fondo Monetario Internazionale dicono che dal 2001 all'anno prossimo, al netto dell'inflazione, a dispetto della durissima crisi sofferta negli anni bui, la Francia dovrebbe chiudere il ventennio a +13,6%, l'Austria +17,3, la Spagna +18,5, i Paesi Bassi +21,2, la Germania +24,9. Perfino la Grecia dovrebbe segnare un +2%. Gli unici a essere sotto del 2,7%, in termini reali, rispetto a vent'anni fa, siamo noi. Sempre che l'«anno bellissimo» non ci riservi altri dispiaceri. Eppure i temi sul tappeto, oggi come ieri, sono altri. Matteo Salvini che intima al ministro dell'Economia Giovanni Tria di sganciar subito i soldi a tutti i danneggiati (truffati o no) dal crack bancario «senno vada a fare il panettiere». Luigi Di Maio che scopre di colpo i saluti romani di tanti amici del socio leghista e gli rinfaccia i rapporti con chi «nega l'Olocausto». L'altro che lo invita a lasciar perdere «fascisti, comunisti, nazisti, marziani e venusiani...». E poi la castrazione chimica, il fetto di plastica, gli assessori sardi, i naufraghi da smistare ad Amburgo... E tutto intorno una miriade di petardi, mortaretti, castagnole...

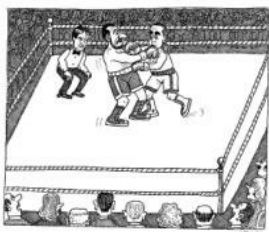
continua a pagina 28

Nuovo scricchiolio tra i vicepremier Matteo Salvini e Luigi Di Maio. «Cerca nazisti, io lavoro», attacca il leghista. «È nervoso», replica il pentastellato. Intanto gli Industriali bocciano il governo.

da pagina 2 a pagina 9

GIANNELLI

LA RIPRESA



IL MINISTRO COSTA AL LEADER LEGHISTA

«Le critiche? Prima studi»

di Alessandra Arachi

«Gli attacchi di Salvini? Ha il diritto di criticare, ma prima dovrebbe studiare». Così, al Corriere, il ministro M5S dell'Ambiente Sergio Costa.

a pagina 6

IDUE ALLEATI (CHE NON ROMPONO)

Insultarsi, ma a braccetto

di Pierluigi Battista

Anche nel più cinico dei matrimoni di interesse ci deve essere, certo non necessariamente amore e neanche un caldo affetto.

continua a pagina 6

Il Salone del Mobile | segreti di una formula



«Aqua», un omaggio a Leonardo per la settimana del design alla Conca dell'Incoronata, a Milano

Milano e il design, l'altra Italia

di Dario Di Vico

Milano si prepara a celebrare un nuovo straordinario successo della formula-Salome del Mobile, al via martedì, brillante invenzione del capitalismo italiano. E oggi a Verona apre un Vinitaly mai stato così grande.

con un articolo di Luciano Ferraro alle pagine 24 e 25

I CONTAGI NEL TREVIGIANO

«Tbc nascosta»
Da una maestra parte l'epidemia

di Carlo Cecino

Il contagio della Tbc è arrivato trent'anni dopo. La maestra elementare non sapeva di essere ammalata ed ha infettato decine di alunni e colleghi. E ora controlli anche per i vecchi studenti.

a pagina 14

LO SCOPPIO DI PARIGI

La forza di Angela
«Ballerò ancora»



di Salvo Toscano

«Sogno di danzare alle mie nozze»: Angela Grignano, ballerina, 25 anni, rimasta ferita lo scorso gennaio, a Parigi, da un'esplosione che provocò 5 morti, ha subito sei operazioni. Ora è tornata a Trapani.

a pagina 19

LA STORIA: L'EX CAMPIONE

Bugno: dalla bici agli elicotteri

di Paolo Beltramin

Due volte campione del mondo in bici, la maglia rosa. E adesso gli elicotteri: Gianni Bugno, 55 anni, racconta i duelli con Indurain e Chiappucci. E sulle piste ciclabili: «Qui non servono perché sono fatte male, vengono invase dai pedoni e si va troppo piano, perché c'è uno stop ogni 100 metri».

a pagina 21

PADIGLIONE ITALIA

LA TURBOPRASSI DEL FILOSOFO CANDIDATO

Sulla tomba di Karl Marx c'è questo epitaffio: «I filosofi si sono limitati a interpretare in modi diversi il mondo; si tratta ora di trasformarlo». Il filosofo Diego Fusaro, marxista immaginario, teorico di un pensiero che mescola «valori di destra e idee di sinistra», Gramsci e Casa-Pound, vuol diventare sindaco di Gioia Tauro: dalla turbopressa alla turbopressa.

La lista «Risorgimento Meridionale per l'Italia» lo descrive così, incurante dell'involon-



In politica
La scelta di Diego Fusaro: diventare sindaco di Gioia Tauro

taria parodia: «Filosofo che ha contribuito in maniera decisiva alla sedimentazione precisa della pubblica opinione di un pensiero alternativo, in grado di demistificare in radice il racconto prevalente costruito a beneficio delle classi dominanti». Alla presentazione c'era anche Giulietto Chiesa, campione del complottismo, irriducibile madurista, marxista immaginario anche lui.

Avete presente Gioia Tauro, la situazione drammatica del porto, la 'ndrangheta? Ebbene

Fusaro pensa che in quella terra sia stato commesso un errore filosofico: è prevalso l'interesse della collettività su quello dell'individuo. Urca! Adesso ci pensa lui, con la lotta al postmoderno, alla globalizzazione, al turbocapitalismo apolide, alla contronarrazione demofila, qualunque cosa voglia dire. Il suo ultimo libro s'intitola «Pensare altrimenti» (altrimenti ci arrabiamo!). Sì, per la filosofia c'è ancora da fare.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

IL FESTIVAL DI BRESCIA

Con le aziende familiari una spinta al Pil

di Giulia Cimpanelli e Rita Querzè alle pagine 34 e 35

DOMANI GRATIS L'ECONOMIA

Nodo pensioni ma i giovani sono lasciati soli

di Ferruccio de Bortoli nell'inserto



PARMA 10|11 APRILE 2019

WELCOME TO FOODLAND



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



La nave tedesca dei migranti aveva chiesto un porto sicuro a Libia e Tunisia: zero risposte. Così ha puntato verso Nord. Gira e rigira, tocca sempre all'Italia



Domenica 7 aprile 2019 - Anno 11 - n° 96
Redazione: via di Sant'Erasmo n° 2 - 00184 Roma
tel. +39 06 32818.1 - fax +39 06 32818.230

€ 1,50 - Arretrati: € 3,00 - € 14,00 con il libro "Peché no TAI"
Spedizione abb. postale D.L. 353/03 (conv. in L. 27/02/2004 n. 46)
Art. 1 comma 1 Roma Aut. 14/2009

I VERBALI "Maroni presidente" e "Prima il Nord!"

Lega e soldi spariti: le due associazioni gemelle del mistero

Mannelli



■ Nel processo all'assessore lombardo Galli sta emergendo una struttura finanziaria parallela a quella ufficiale del partito, gestita da uomini vicini a Salvini

MILOSA A PAG. 3

Banche, ora Salvini striglia Giorgetti: "Così perdiamo"

ROSELLI A PAG. 2

La cattiveria

Roma, Berlusconi verso l'archiviazione. I pm: "Non ha corrotto lui i magistrati". Ma l'impegno va comunque premiato

WWW.FORUM.SPINOZA.IT

VERSO LE EUROPEE Duello tra alleati

M5S, il muso duro alla Lega paga: rimonta nei sondaggi e i giallo-verdi vicini al 60%



#Sum03 L'evento organizzato da Davide Casaleggio LaPresse

DE CAROLIS, PALOMBI E NATANGELO A PAG. 4-5

Bonafede: "3mila nuove assunzioni per eseguire subito le condanne"

OLIVA E TRINCHELLA A PAG. 7

Torta alla bava

MARCO TRAVAGLIO

Ieri Eugenio Scalfari ha compiuto 95 anni e noi ci associamo agli auguri più affettuosi. Quel traguardo, specialmente per un giornalista, si può augurarli soltanto se è associato alla lucidità, alla salute e alla fortuna. E Scalfari le ha coltivate tutte e tre. Come ricorda Carlo Verdelli, suo terzo successore a Repubblica dopo Ezio Mauro e Mario Calabresi, l'Eugenio "è nato nel 1924, mentre muore Lenin, San Pietroburgo diventa Leningrado, il Partito Fascista stravince le elezioni col trucco e uccide il socialista Matteotti". Ha visto quasi un secolo, trent'anni più di quelli che riuscì a vedere il suo eterno rivale Indro Montanelli, nato nel 1909 e scomparso nel 2001. Ha fondato un quotidiano (per tacere dei settimanali) che ha cambiato il giornalismo italiano insieme agli altri due nati negli anni 70 (*Il manifesto* e *Il Giornale*). Ed è ancora lì a dire la sua. Non sempre siamo stati d'accordo con lui. Anzi, quasi mai. Ma è capitato: negli ultimi anni del berlusconismo, per esempio, almeno finché inopinatamente Scalfari non ribatté il Caimano, dicendo addirittura di preferirlo a Di Maio. Nei primi anni del renzismo. E poi subito dopo le elezioni del 4 marzo, quando il *Fatto* si batteva per un centrosinistra finalmente rinnovato che dialogasse con i 5Stelle, risparmiandoci lo spettacolo di Salvini al governo: Scalfari si ritrovò solo nel suo giornale e nell'intelligenza progressista ad auspicare quell'incontro e quell'intesa, che invece non ci furono anche per colpa del suo mondo, non solo per la bile di Renzi. In quei giorni ci sentivamo ogni tanto al telefono, per stupirci reciprocamente della nostra sorprendente e momentanea convergenza di vedute. E pensavo a quanto è bello arrivare a quell'età con quella lucidità, quella salute, quella fortuna.

Ma ieri, leggendo i paginoni di auguri che gli ha dedicato *Repubblica*, ho pensato che ogni direttore, a una certa età, dovrebbe lasciar dette alcune cose ai colleghi, per evitare epiloghi spiacevoli. Tipo che, al compimento degli 80 o 90 o 95 anni, basta una bella torta alla panna con qualche candolina, ma per carità: niente fiori, soprattutto, niente retorica. Purtroppo Scalfari se n'è scordato, e così ieri, accanto al bel corsivo sull'amicizia che gli ha dedicato Bernardo Valli, si è ritrovato una cascata di bave. Tipo l'elogio della sua barba a firma di un Francesco Merlo particolarmente ispirato, anzi posseduto dalla sua stessa lingua: "La barba era già il suo morbido carisma (radical chic): folta e dunque accademica; imponente, nel senso di risorgimentale, perciò laica e autorevole; spirituale, come la barba di babbo Natale, del direttore buono".

SEGUE A PAGINA 24

TORINO-LIONE

Sì Tav, terza marcia-flop di politici e madamine



NOVELLI A PAG. 10

"Più fondi dall'Europa" Ma i soldi non ci sono

DELLA SALA A PAG. 10

DOSSIER ANTITRUST Nessuno ferma il "patto" tra Romeo&C. In arrivo le sanzioni

La spartizione Consip avanza malgrado inchieste e scandali

■ L'autorità ha ricostruito l'accordo sulla gara Fm4 per la pulizia e la gestione degli edifici pubblici da 2,7 miliardi, su cui poi si è incentrata l'indagine di Woodcock. I manager intercettati: "Non diamo fastidio agli altri...". Oggi quei soggetti operano ancora e a prezzi più alti

BARBACETTO A PAG. 11

LIBIA, GUERRA CIVILE



Haftar verso Tripoli: l'Onu è un fallimento

ALBERIZZI E MINI A PAG. 14-15

S. SEDE, VISITA STORICA



Attivisti gay in Vaticano Il Papa manda Parolin

SANSA A PAG. 18

ANCHE I ROM SI DOMANDINO COSA NON VA NELLA COMUNITÀ

ANTONIO PADELLARO A PAG. 12

SIMONE, 15 ANNI, HA SVENTATO LA NUOVA MARCIA SU ROMA

FURIO COLOMBO A PAG. 13

DERBY SENTIMENTALE I due leader si rincorrono pure nei successi di cuore

Gigino, Matteo e le fidanzate "tecniche"

SELVAGGIA LUCARELLI

Sono sinceramente rapita dalla campagna sentimentale-elettorale di Luigi Di Maio e Matteo Salvini. Non faccio che guardare le loro foto mentre limonano per prati o al cinema a vedere *Dumbo* per lasciarmi inebriare da questo svenevole remake di *Tre metri sopra il cielo*; dal titolo *Dieci punti sotto la Lega*.

Del resto, erano mesi che Di Maio si interrogava sul perché del crollo nei sondaggi per i 5 Stelle. Ma come, ho abolito la povertà, e poi ho lavorato per le pensioni, il bonus auto, basta contributi pubblici all'editoria, ho mandato una ruspa nel giardino di mio padre e ho perfino convinto Di Battista a stare buo-



no per un po' convincendolo del suo imprescindibile contributo al tavolo delle trattative, per cui ora fa il falegname e quel tavolo lo sta costruendo. Dice che se gli viene bene fa pure le sedie. Insomma, cosa mi manca per convincere gli italiani di aver dato il voto all'uomo giusto? SEGUE A PAGINA 5

MUCCINO, 18 ANNI FA



"Il mio 'Ultimo bacio' che mandò in crisi le coppie"

FERRUCCI A PAG. 20-21



il Giornale



9 77124 883008

90407

DOMENICA 7 APRILE 2019

Quotidiano diretto da ALESSANDRO SALLUSTI

Anno XLVI - Numero 82 - 1.50 euro*

www.ilgiornale.it

529.132.4971 | Sede: Ud. notebdnl

ECONOMIA A ROTOLI

Otto imprenditori su 10 bocciano il governo

Aziende in rivolta e l'Europa batte cassa: 2 miliardi Botte tra vicepremier: io lavoro, altri parlano

di **Stefano Zurlo**
nostro inviato a Cernoblo

L'anno scorso il sentimento in riva al lago sul governo gialloverde era altissimo. Un anno dopo lune di miele e amori sono solo

un ricordo, pallido come il sole che non riesce a bucare le nuvole: 8 imprenditori su dieci bocciano Lega e M5s, ormai sono ai ferri corti. E la Ue batte cassa.

a pagina 2
servizi alle pagine 2-3 e 4

L'IGNORANZA AL POTERE FA SBALLARE I CONTI

di **Pier Luigi Del Viscovo**

Il debito pubblico è un fatto economico, però non le sue cause. Magari quelle dirette si: spesa pubblica, investimenti, interessi e così via. Ma esse a loro volta trovano origine in qualcosa che ha poco o nulla a che vedere con l'economia. Diciamo questo per spazzare via subito l'alibi di quanti «non si occupano di economia». Il debito pubblico in ultima istanza è un fatto culturale, di quella cultura genuina, di come noi cittadini medi interpretiamo ed elaboriamo il contesto e la vita.

Il *position paper* sul rapporto debito/Pil in Italia, curato da Ambrosetti, ricorda che l'abbiamo portato a «un valore superiore al picco vissuto durante la Seconda guerra mondiale, ed inferiore di soli 28 punti percentuali al punto di massimo indebitamento

dello Stato, vissuto nel primo dopoguerra». Inoltre, denuncia come questo fardello sia un driver (forse l'unico) dell'incapacità di crescere del Paese e ne individua tre motivazioni strutturali, tra le tante: scarsa produttività, la scarsa formazione del capitale umano, lo scarso livello di investimenti. Per utilizzare al meglio l'ottimo contributo, occorre ricondurre tali cause ai pensieri con cui noi cittadini valutiamo il sistema sociale ed economico in cui operiamo e ci procuriamo da vivere.

A cominciare da come formiamo (e abbiamo formato) le persone che producono quel reddito che, tutto insieme, dovrebbe sostenere il debito. In termini semplici, un genitore non forma il capitale umano se pensa che poi lo stipendio non gli debba derivare da quanto è bravo (...)

segue a pagina 2

IL REPORTAGE

«Via la cittadinanza»
Il fantasma del Duce spaventa ancora Salò
«Ma ormai è Storia»

di **Stefano Filippi**

Un'ombra aleggia sul golfo di Salò, un fantasma fascista: la cittadinanza onoraria a Benito Mussolini. Oggi un conformismo uguale ad allora ma contrario la vuole cancellare, come già altrove.

a pagina 10

VENDETTA POSTUMA

Il Comune di Salò vuol ritirare la cittadinanza a Benito Mussolini



BASE IN RIVOLTA

Alla kermesse dei Cinque Stelle vogliono Salvini a piazzale Loreto

Carmelo Caruso

OPPOSIZIONE AI GIALLOVERDI

A Torino 20mila in piazza per dire sì all'Alta velocità

Nadia Muratore

a pagina 8

CONTROCULTURA

APPELLO AL VIMINALE

Caro Matteo ora togli il segreto di Stato sul terrorismo

di **Alessandro Gnocchi**

Chiediamo al presidente del Consiglio Giuseppe Conte, al ministro dell'Interno Matteo Salvini e al ministro degli Esteri Enzo Moavero di de-secreta il materiale d'archivio sugli Anni di piombo o di facilitarne l'accesso per procedere nel lungo cammino della verità, per quanto possibile e nel rispetto delle opinioni degli storici, ora che la cattura del terrorista Cesare Battisti ha riaperto la porta a interpretazioni di quegli anni che tornano indietro di cinquant'anni sul piano delle acquisizioni storiche.

da pagina 23 a pagina 25

LA TESTIMONIANZA

L'Aquila, 10 anni dopo in marcia tra le macerie

di **Matteo Sacchi**

nostro inviato a L'Aquila

La prima cosa che noti non sono le gru e i palazzoni fatiscenti ancora circondati da putrelle metalliche. Stranante anche la sequenza delle vetrine: vuoto, vuoto, una pasticceria specializzata in torrione, vuoto, vuoto, una gioielleria per turisti, una pizzeria con b&b in palazzo rinascimentale che è un gioiello, vuoto, vuoto, una maniacca. A dieci anni esatti dalla scossa che devastò la città, uccidendo 309 persone, molto è stato ricostruito, molto no.

a pagina 13

L'articolo della domenica di Francesco Alberoni

L'illusione pericolosa di una democrazia senza élite

«La mondializzazione, cioè l'apertura del Wto alla Cina, l'irruzione di internet, la finanziarizzazione dell'economia, hanno prodotto effetti sociali che le élite politiche non avevano previsto: disoccupazione, impoverimento della classe media, incertezza sul futuro. Ne è nato un movimento di critica contro queste stesse élite accusate di incapacità e di corruzione tanto da parte colta e borghese (Stella e Rizzo, *La Casta*) quanto a livello rozzo e popolare (Grillo e il vaffa).

Da allora si è diffusa una forte diffidenza verso ogni tipo di élite anche scientifica, anche culturale e si è messo in moto un rifiuto della democrazia rappresentativa. In questa il popolo sceglieva come suoi rappresentanti persone colte e prepa-

rate, di cui si fidava e che avevano cura dei suoi interessi. Li sceglieva cioè nel modo in cui noi scegliamo come nostro rappresentante un avvocato, un notaio. A volte la gente sceglieva anche chi considerava una guida: pensiamo a Churchill, a De Gaulle oppure in Italia a Togliatti, De Gasperi. Al posto della democrazia rappresentativa è stata proposta la democrazia diretta in cui le leggi e le decisioni vengono prese direttamente dal popolo cioè da milioni di persone. Queste però sono manipolabili, reagiscono su base emotiva e spesso non sanno nulla degli effetti socio-economici a lungo termine delle loro decisioni. Nel caso italiano questa iniezione di democrazia populista alla fine ha generato un governo litigioso guidato da

un direttorio ristretto formato da Di Maio e Salvini con una enigmatica presenza di Casaleggio e pochi altri. Un direttorio ha un rapporto immediato con il popolo attraverso la rete, i social media e la televisione mentre il Parlamento è stato a poco a poco esautorato.

Questo stesso direttorio però non è in condizione di guidare il Paese nella bufera della mondializzazione. Questo sarà controllabile solo grazie al costituirsi di una Confederazione europea che sappia reagire unita, e in Italia al riaffermarsi di una volontà di modernizzazione che solo una nuova vera élite politica potrà dare. L'illusione di un governo senza rappresentanza e senza una guida colta e competente si dimostrerà fra poco un sogno pericoloso.

*IN ITALIA, FATTE SALVE ECCEZIONI TERRITORIALI VEDI GERENZA

Questa maggioranza non è in grado di guidarci nella bufera della crisi

Anche il tuo sogno saprà trasformare in realtà.

Parolo di Roberto Carlino

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

immobildream
Non vende sogni ma solide realtà.

1.926.000 lettori (Audipress 2018/III)



DOMANI le migliori storie di imprese su

QV economia lavoro

IN REGALO ALL'INTERNO DEL QUOTIDIANO

Fondato nel 1956

IL GIORNO

DOMENICA 7 aprile 2019 | € 1,40 | Anno 64 - Numero 83 | QV Anno 20 - Numero 96 | www.ilgiorno.it

NAZIONALE



SARONNO, PARLA L'EX VICEPRIMARIO

«I morti in corsia? La mia era pietà»

G. MORONI ■ A pagina 19



Leonardo Gazzaniga

IL RIENTRO DALLA SIRIA

Le dieci prigionieri di Zanotti

«Io, tradito da un tassista»

RASPA ■ A pagina 10

CAPSULE GOURMET

ristora

L'EDITORIALE

OSSERVATI SPECIALI

di SANDRO NERI

LA CAMPAGNA elettorale è entrata nel vivo. Domani Matteo Salvini presenta a Milano il fronte sovranista. Le crescenti distanze fra il Carroccio e il Movimento 5 Stelle sono riconducibili proprio all'approssimarsi dell'appuntamento elettorale del 26 maggio, che potrebbe modificare i rapporti di forza fra i due alleati di governo. Normale quindi che entrambi tendano a differenziarsi su ogni cosa e ad enfatizzare le differenze anziché valorizzare i punti di contatto. Si è visto nelle ultime ore nelle votazioni sulla castrazione chimica proposta dal ministro Giulia Bongiorno e stoppata in parlamento da un inedito asse grillini-Pd-Forza Italia, se ne è avuta conferma sui temi economici, con la crescente insofferenza nei riguardi del ministro dell'Economia Giovanni Tria; ultimo, ma non ultimo, il fronte dell'autonomia differenziata fra le Regioni. Lì i punti di attrito fra i leghisti e i pentastellati sono numerosi e difficilmente superabili. Salvini è pressato dai governatori del Nord, dagli imprenditori settentrionali e, in generale, dai ceti più produttivi.

[Segue a pagina 6]

Caos Libia, l'Italia rischia grosso

Haftar è entrato a Tripoli. La posta in gioco: petrolio e migranti | FARRUGGIA ■ Alle pagine 2 e 3

C'ERAVAMO TANTO AMATI

SALE LO SCONTRO DOPO NOVE MESI DI ALLEANZA SALVINI A DI MAIO: PARLA MENO DI FASCISMO E LAVORA DI PIÙ LUI RISPONDE: SEI UN PO' NERVOSO

COLOMBO, POLIDORI, PONCHIA e DE ROBERTIS ■ Alle pagine 4 e 5

DOPO IL CASO TORINO

Crolla la fiducia degli italiani nella giustizia

NOTO ■ A pagina 11

PORTI ITALIANI CHIUSI

Vince il Viminale

La nave Ong fa rotta su Malta

PROSPERETTI ■ A pagina 8

LE OLIMPIADI 2026

Milano-Cortina convince il Cio e anche gli italiani

MINGOIA ■ A pagina 20

Le imprese: «Il governo ha fallito»

Da quota 100 al reddito, l'82% dei partecipanti al forum di Cernobbio stronca i giallo-verdi | Servizi ■ A p. 6

Loreto (AN)
www.menghishoes.com



CARLO VERDONE

«Il paradiso? Un piatto di carbonara»

BOGANI ■ A pagina 15

VITTORIO CECCHI GORI

«Amo la vita e il mistero delle donne»

GIORGETTI ■ A pagina 14

ENERGIE E RITMO QUOTIDIANO UN PO' GIÙ?

MULTIVITAMINICO 3 FASI

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

2° RILASCIO
LISINA, FOSFORO, FOSFOLIPIDI, 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.





Alias Domenica

HEMINGWAY l'epistolario completo; i beat di Ginsberg; museo «Classis» a Ravenna; Dorothea Tanning, Tate Modern; per riscoprire Segonzac



L'Aquila dieci anni dopo

IL CORTEO Associazioni dei familiari delle vittime da tutta Italia chiedono giustizia. Il lento risveglio della città Piero Papa, Serena Giannico pagine 8, 9



Verso le elezioni in Israele

MARTEDI 9 INSERTO SPECIALE Scontro tra il Likud di Netanyahu e Blu e Bianco del generale Gantz. Sinistra irlevante, palestinesi senza una soluzione

quotidiano comunista oggi con ALIAS DOMENICA il manifesto

CON LE MONDE DIPLOMATIQUE + EURO 7,00

DOMENICA 7 APRILE 2019 - ANNO XLVIII - N° 83 www.ilmanifesto.it euro 1,50

I 64 MIGRANTI IN CONDIZIONI MOLTO DIFFICILI MA IL MINISTRO SE LA RIDI

Sea Eye verso Malta. Salvini esulta

Le condizioni dei 64 migranti salvati dalla ong Sea Eye nei giorni scorsi stanno peggiorando: il cibo scarseggia e viene razionato, molti sono costretti a dormire sul ponte mentre il mare è in tempesta. Eppure il ministro degli Interni Matteo Salvini ride e festeggia:

«Primo storico dietrofront di una nave ong dalle acque italiane: volere è potere, prima gli italiani!», ha scritto dopo che la nave della Sea Eye, la Alan Kurdi, ha iniziato a muoversi verso Malta. Il ministro, che ha aggiunto di non temere denunce (eppure ha dovuto affidarsi agli alleati di governo pentastellati per sfuggire al tribunale dei ministri), continua a tenere i porti chiusi. Stesso atteggiamento dal governo de La Valletta, mentre Berlino e Unione europea tentano una mediazione sempre più difficile. POLLICE A PAGINA 4

PORTO NEGATO ALLA «ALAN KURDI» Mediterranea denuncia il ministro Ieri al Macro, in occasione della due giorni per Mediterraneo, è stata annunciata la presentazione di un esposto contro il ministero degli Interni per il mancato sbarco della Alan Kurdi, tuttora in mare. E gli attivisti dell'iniziativa aggiungono: presto torniamo sul Mediterraneo. MERLI A PAGINA 4

A Zawiya, ovest di Tripoli, si radunano le milizie fedeli al governo Serraj foto Afp

Raid aerei su Tripoli e dintorni, scontri a fuoco anche in centro città, blackout elettrici, no-fly zone in Cirenaica: la comunità internazionale teme che la crisi in Libia precipiti, terrorizzati i vicini. L'Onu: trattate. Ma per l'Italia resta un luogo «tranquillo» per i migranti pagine 2, 3



GIANDOMENICO CRAPIS MATTEO RENZI DAL POP AL FLOP ALDO CARRA

Economia Il suicidio della crescita senza distribuzione ALDO CARRA

Movimenti Dove andrà Friday for future GUIDO VIALE

TORINO Torna la piazza Sì Tav, ma è in versione «mini»

biani

all'interno



Roma A Torre Maura corteo antifascista (senza gli abitanti)

Dopo il trasferimento delle famiglie rom, a Torre Maura sfilano centinaia di antirazzisti. A pochi metri da CasaPound. Ma gli abitanti del quartiere snobbano le due manifestazioni.

ELEONORA MARTINI PAGINA 5

Def e legge di bilancio Dombrovskis (Ue): «La crescita sarà inferiore allo 0,2%»

Il vicepresidente della Commissione Europea: «Servirà attivare le clausole di salvaguardia di due miliardi di euro. La lega torna all'attacco di Tria con la «Flat Tax»

ROBERTO CICCARELLI PAGINA 7

Scontro elettorale Salvini a Di Maio: «Io lavoro, lui cerca nazisti e marziani»

Il leghista replica al leader M5S che si era detto preoccupato per le alleanze in Europa «con chi nega l'Olocausto». I grillini: «Lui è sempre in giro a fare selfie».

SERVIZIO PAGINA 7

Photo Italiane Sped. in a. p. - B.L. 353/2003 (omn. L. 46/2004) art. 1, c. 1. - Gpo/CRM/232103



€ 1,20 ANNO COMPLETIVO N° 96 ITALIA SPECIEMINI IN ABBONAMENTO POSTALE 40% - ART. 2 COM. 2001, L. 662/98

Fondato nel 1892



Domenica 7 Aprile 2019

Commenta le notizie su ilmattino.it

A REDAZIONE: "IL MATTINO" - "IL QUOTIDIANO" - EURO L.10

Il teatro
Grassi: industriali pronti a fare sistema ma niente spot
Pirro a pag. 16



L'Aquila a 10 anni dal sisma
Oggi la tecnologia 4.0 aiuta a vedere la terra che si muove
Capone e servizi alle pagg. 10 e 11



Il calcio
Contro il Genoa prova per l'Arsenal ma il caso Insigne scuote gli azzurri
De Luca a pag. 50



L'analisi/1
IL REDDITO E LE PENSIONI DUE ZAVORRE SUL LAVORO

Romano Prodi

Negli ultimi mesi abbiamo assistito ad un leggero ma continuo rallentamento dell'economia mondiale, le cui previsioni di sviluppo per l'anno in corso sono passate dal 3,9% al 3,5. Il rallentamento è più sensibile nell'Ue, dove si cresce ad un ritmo poco superiore all'1%, ed è molto più preoccupante in Italia: l'Ocse ci attribuisce addirittura un segno negativo dello 0,2% per l'anno in corso. Anche se mi auguro che si sia passati dalle stime troppo ottimistiche del nostro governo ad un pessimismo eccessivo degli organismi internazionali, credo comunque che finiremo intorno allo zero.
Continua a pag. 51

Reddito, flop Campania M5S attacca Quota 100

► L'Inps: effetto lavoro sommerso, solo 1 su 4 degli aventi diritto ha fatto domanda Pensione anticipata, i grillini vogliono lo stop già nel 2020. Scontro Salvini-Di Maio

A marzo il reddito di cittadinanza ha totalizzato solo 853 mila domande. Pesa in tutta Italia l'effetto del lavoro sommerso, in Campania è flop. Intanto il Movimento 5 Stelle gela la Lega su Quota 100, si pensa ad uno stop già nel 2020. Salvini a Di Maio: «Pensi a lavorare di più». La replica: «È nervoso»
Servizi alle pagg. 2, 3 e 4

I conti pubblici

Gli imprenditori bocciano il governo E Bruxelles avverte: crescita in calo

Nessuna manovra bis di primavera, nonostante la crescita zero e i moniti di Bruxelles. Rimarranno però congelati i 2 miliardi di maggiori spese inserite nell'ultima manovra. Intanto le imprese bocciano l'azione del governo.
J. Orsini e Mancini a pag. 5

Il lavoro

Navigator, il bando per le assunzioni slitta a dopo l'estate

Slitta a dopo l'estate il bando per assumere i «navigator» per il Reddito.
A pag. 4

Il rischio caos

Rifiuti, tornano i viaggi all'estero I no che portano all'emergenza

Daniela De Crescenzo

«Cerchiamo altre soluzioni per far fronte alle difficoltà di settembre con la chiusura temporanea del termovalorizzatore di Acerra». Lo dice il vicepresidente della giunta regionale, Bonavita. La Regione punta a realizzare siti di stoccaggio, ma si profila l'ipotesi di muovere gli rifiuti per lo smaltimento dei rifiuti fuori dalla Campania.
A pag. 13

L'analisi/2
I TRE FORNI DELLA LEGA TRA ITALIA ED EUROPA

Alessandro Campi

Tradizione vuole che sia stato Giulio Andreotti a codificare la dottrina politica del «due forni». Allorché spiegò che alla Democrazia Cristiana degli anni Sessanta era convenuto, per mantenere la sua centralità, allearsi e stringere patti, secondo la convenienza e necessità del momento, ora con il forno di sinistra (i socialisti) ora con quello di destra (i liberali e, all'occorrenza, anche i missini).
Da allora questa formula è divenuta ricorrente nel linguaggio della politica italiana.
Continua a pag. 51

L'ospedale al collasso Nuovi cedimenti dopo il crollo nella chiesa



Le crepe nel pavimento maiolicato della storica farmacia degli Incurabili SERGIO SIMONE/WFOTODUO

Il tesoro degli «Incurabili» che cade a pezzi Traslocati i pazienti, via la storica Farmacia

Barbuto e Mautone in Cronaca

I focus del Mattino

Ingiustizia Napoli 7mila condannati ancora in libertà

La Corte d'Appello: ma stiamo recuperando Sentenze non eseguite, manca il personale

Gigi Di Fiore

La vicenda di Torino - con un uomo condannato a maggio del 2018 a un anno e mezzo, ancora libero e diventato omicida - ripropone il tema della necessità che le esecuzioni siano rapide. L'allarme del presidente della Corte d'Appello di Napoli, De Carolis: «Ci sono almeno altri 7 mila condannati in libertà e in attesa che la sentenza che li riguarda venga eseguita».
A pag. 12

Il delitto

Messico, nuovo giallo un altro napoletano ucciso al ristorante

Nuovo giallo in Messico che coinvolge un napoletano. Salvatore De Stefano commerciava in materiale elettrico, è stato ucciso al ristorante.
Mary Liguori in Cronaca

L'intervista L'incontro con il Nero a Metà
Bobby Solo: lanciavi Pino Daniele a una sagra del carciofo nel '76

Andrea Spinelli

Anche se rimane l'uomo di «Zingara» e «Una lacrima sul viso», a lui piace 'o blues. «Un giorno Michelangelo Romano, al tempo giornalista dell'Unità, pronto a diventare un celebrato produttore musicale, affittò i miei studi Chantalian per missare un album di Vecchioni, o forse della Vanoni. Mentre eravamo al lavoro, si presentò un ragazzo napoletano con i pantaloni di velluto blu, Camperos, e una maglietta Fruit of the Loom; era Pino Daniele», ricorda Bobby Solo, al secolo Roberto Satti, 74 anni. «Pino - continua - chiese di ascoltare un suo provino. «Ca calore», lo trovai molto bello. Era il 1976 - ricorda Bobby Solo - Daniele aveva bisogno di lavorare e gli feci fare otto-dieci feste di piazza nel Lazio, a cominciare dalla sagra del carciofo di Ladispoli, in cui mi accorsi che era un fenomeno perché suonava come B.B. King».
A pag. 15

gietta Fruit of the Loom; era Pino Daniele», ricorda Bobby Solo, al secolo Roberto Satti, 74 anni. «Pino - continua - chiese di ascoltare un suo provino. «Ca calore», lo trovai molto bello. Era il 1976 - ricorda Bobby Solo - Daniele aveva bisogno di lavorare e gli feci fare otto-dieci feste di piazza nel Lazio, a cominciare dalla sagra del carciofo di Ladispoli, in cui mi accorsi che era un fenomeno perché suonava come B.B. King».
A pag. 15



Il Messaggero



211 € 1,40* ANNO 141 - N° 98 ITALIA

NAZIONALE



Domenica 7 Aprile 2019 • V di Quaresima

IL GIORNALE DEL MATTINO

Commenta le notizie su ILMESSAGGERO.IT

L'Aquila, a 10 anni dal sisma

La vergogna delle scuole con aule ancora inagibili

Le inchieste del Messaggero. Mattarella chiede un'accelerazione per i più giovani. Dascalò e De Nicola a pag. 11

Giochi 2026

Milano-Cortina il Cio applaude «Candidatura straordinaria»

Guasco nello Sport



L'intervista

Enrique Iglesias «Finalmente Roma l'ho sognata per troppo tempo»

Orlando a pag. 22



IL GIORNALE DI DOMANI TI ARRIVA LA SERA PRIMA

NON PERDERE L'OCCASIONE
vai su shop.ilmessaggero.it

Pensioni e reddito

Due macigni su un Paese che ha già pochi occupati

Romano Prodi

Negli ultimi mesi abbiamo assistito ad un leggero ma continuo rallentamento dell'economia mondiale, le cui previsioni di sviluppo per l'anno in corso sono passate dal 3,9% al 3,5%. Il rallentamento è più sensibile nell'Unione Europea, dove ora si cresce ad un ritmo poco superiore all'1%, ed è molto più preoccupante in Italia: l'Ocse ci attribuisce addirittura un segno negativo dello 0,2% per l'anno in corso.

Anche se mi auguro che si sia passati dalle stime troppo ottimistiche del nostro governo ad un pessimismo eccessivo degli organismi internazionali, credo comunque che finiremo intorno allo zero, cioè ultimi tra tutti i Paesi europei, con tutte le implicazioni negative in termini di livello di vita e di occupazione. Fiumi di inchiestro sono stati spesi per spiegare le ragioni di questo ritardo attribuendone la responsabilità, ogni volta che era possibile, a fattori esterni al nostro Paese.

Non ho mai negato le responsabilità di una male intesa politica di austerità da parte delle autorità europee, ma vedo che non si è mai messo abbastanza in rilievo la vera e più grave anomalia che distingue l'Italia da tutti gli altri Stati: mentre siamo tra le nazioni a più rapido ritmo di invecchiamento, la percentuale degli occupati rispetto alla popolazione in età lavorativa è enormemente più bassa rispetto agli altri Paesi.

Continua a pag. 16

Mossa M5S: quota 100 a tempo

► Sfida Cinquestelle alla Lega: costa troppo, ipotesi stop dal 2020. Il muro del Carroccio Salvini contro Di Maio: «Io con i negazionisti? Pensi a lavorare». La replica: «Si fa troppi selfie»

ROMA Schiaffo dei 5Stelle agli alleati della Lega: quota 100 è temporanea. I grillini si sono accorti che «costa troppo, c'è l'ipotesi dello stop già alla fine del 2020». La Lega fa muro: la riforma non si tocca. Incontro Conte-Di Maio sulle stime del Def, il leader grillino: è ora di rilanciare l'export. E continua lo scontro a distanza tra i due vicepremier in campagna elettorale. Salvini attacca e gela Di Maio: i ministri sono pagati per lavorare. La replica: si fa troppi selfie.
Conti, Giubilei e Pirone alle pag. 2 e 3

Le nuove uscite

Emergenza tribunali l'esodo dagli uffici manda Roma in tilt

Alessandra Camilletti

Gli ora in organico mancano 9.573 persone. Adesso è allarme rosso nei tribunali per l'esodo dovuto a Quota 100. Preoccupa la situazione di Roma. *A pag. 13*

L'allarme di Bruxelles: crescita in calo

Le imprese all'attacco del governo Il Tesoro esclude una manovra bis

Jacopo Orsini

Non ci sarà una manovra bis di primavera, nonostante la crescita zero. Rimarranno però congelati i



due miliardi di maggiori spese inserite nell'ultima manovra. Le imprese all'attacco a Cernobio: bocciata l'azione del governo. *A pag. 4*

L'intervista

Zeman in campo: «Non si gioca con due capitani»

dal nostro inviato Simone Canettieri

Il problema del governo è che con due capitani si litiga troppo». Lo dice Zdenek Zeman. *A pag. 5*

Milan ko con la Juve, corsa Champions aperta. E oggi Lazio-Sassuolo



De Rossi rilancia la Roma: 1-0 alla Samp

La gioia di De Rossi dopo il gol dell'1-0 alla Sampdoria (foto ANSA)

Nello Sport

«I sauditi con Haftar»

Un accordo segreto dietro l'assedio a Tripoli

► Giallo sul vertice tra il generale e il re Salman E gli imprenditori italiani lasciano la Libia

ROMA Continuano i combattimenti a sud di Tripoli: in queste ore le forze del generale Khalifa Haftar, stanno affrontando le milizie legate al premier designato Fayez Al-Serraj, l'unico riconosciuto dall'Onu. La preoccupazione delle diplomazie europee: «C'è l'Arabia Saudita dietro l'attacco». E gli imprenditori italiani lasciano la Libia.
Amoruso, Tinazzi e Ventura alle pag. 8 e 9

Paese nel caos

Il voltafaccia Usa che isola Serraj

Alessandro Orsini

Tripoli è assediata dalle truppe del generale Haftar ed è probabile che cada, come temono Conte e Guterres. *Continua a pag. 16*

Il caso Tor di Valle

De Vito non collabora I giudici: «Deve restare in carcere»

Valentina Errante

Il presidente del Consiglio comunale di Roma Marcello De Vito e l'avvocato Camillo Mezzacapo, ritenuto dalla procura il suo braccio destro nella realizzazione di un "format" corrotto, restano in carcere. Lo ha deciso il Tribunale del Riesame dopo il silenzio del principale protagonista. Confermati anche i domiciliari per Gianluca Bardelli, "l'influencer" 5Stelle, e per l'architetto Fortunato Pittino. *A pag. 12*

ENERGIE E RITMO QUOTIDIANO UN PO' GIÙ?

MULTIVITAMINICO

3 TECNOLOGIA FASI

1° RILASCIO VITAMINE A1, B2, B6, B12, MAGNESIO Contribuiscono al tuo normale METABOLISMO ENERGETICO	2° RILASCIO LUTEINA, BAMB, Selenio, CROMIO, ZINCO, CALCIO Il Calcio contribuisce al tuo buon FUNZIONAMENTO MUSCOLARE	3° RILASCIO VITAMINE A, C, D Contribuiscono al buon funzionamento del tuo SISTEMA IMMUNITARIO
--	---	--

GLI INTEGRATORI ALIMENTARI NON SONO SOSTITUIBILI DI UNA DIETA VARIA, EQUILIBRATA E DI UNA STILE DI VITA SALVO.

IL BRANNO

TORO, SVOLTA DI PRIMAVERA

Buona domenica Toro! Domenica è sempre domenica, si sveglia la città con le campane, cantavano Garlini e Giovanni. Anche questa vostra domenica ha il suono delle campane, dal Gianicolo a Sant'Angelo... quelle della nostra gioventù. È arrivata la primavera, portata da Venere tutta in fiore, i giovani sognano, gli anziani ricordano... Ma siete stati voi, un giorno, a dire che l'amore non ha età! Luna vi sfida a dimostrarlo. Auguri.

© RIPRODUZIONE RISERVATA
L'oroscopo a pag. 35

* € 1,20 In Umbria e Basilicata. Tandem con altri quotidiani (non acquistabili separatamente) nelle province di Lecce, Brindisi e Taranto. Il Messaggero • Nuovo Quotidiano di Puglia € 1,20, la domenica con Tuttamerata € 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)



DOMANI le migliori storie di imprese su



IN REGALO ALL'INTERNO DEL QUOTIDIANO

il Resto del Carlino

Fondato nel 1885

DOMENICA 7 aprile 2019 | € 1,50 | Anno 134 - Numero 83 | Anno 20 - Numero 96 | www.ilrestodelcarlino.it

IMOLA-BOLOGNA



IL KILLER È IN UN CARCERE SPAGNOLO Le fan di Igor Incontro in cella



ORLANDI ■ A pagina 19

IMOLA Addio a Cesari, ambasciatore del Sangiovese nel mondo

FRASSOLDATI ■ In Cronaca

CAPSULE GOURMET ristora

DECRETO CRESCITA UN FUCILE A TAPPO

di PAOLO GIACOMIN

Plù che un bazooka è un fucile a tappo. La mira è giusta, la gittata è un tiro di schioppo a rischio cilecca. Meglio che niente, in fondo il Decreto Crescita e le parole a corollario valgono soprattutto per la coscienza che le chiacchiere stanno a zero come il Pil. Comprendibile che la Lega non possa accontentarsi del rientro dalla finestra di misure che - come il superammortamento - lo stesso governo aveva fatto uscire dalla porta.

■ A pagina 20

NORD AFRICA

CI SIAMO MOSSI TROPPO TARDI

di BEPPE BONI

IN LIBIA. Paese spaccato in due, nulla è mai come sembra e per muoversi in uno scacchiere dove si intrecciano eserciti regolari, milizie che cambiano rapidamente fronte e interessi legati al petrolio, servono lungimiranza e strategia. Oggi più che mai. È il punto di vista che deve guidare l'azione dell'Italia per evitare di rimanere fuori dai giochi in questa nuova fase.

■ A pagina 2

Caos Libia, l'Italia rischia grosso

Haftar è entrato a Tripoli. La posta in gioco: petrolio e migranti | FARRUGGIA ■ Alle pagine 2 e 3

C'ERAVAMO TANTO AMATI



SALE LO SCENTRO DOPO NOVE MESI DI ALLEANZA SALVINI A DI MAIO: PARLA MENO DI FASCISMO E LAVORA DI PIÙ LUI RISPONDE: SEI UN PO' NERVOSO

COLOMBO, POLIDORI, PONCHIA e DE ROBERTIS ■ Alle pagine 4 e 5

DOPO IL CASO TORINO



Crolla la fiducia degli italiani nella giustizia

NOTO ■ A pagina 11

PORTI ITALIANI CHIUSI Vince il Viminale La nave Ong fa rotta su Malta

PROSPERETTI ■ A pagina 8

LIBERATO DA AL QAEDA Zanotti in lacrime «I miei tre anni di calvario»

RASPA ■ A pagina 10

Le imprese: «Il governo ha fallito»

Da quota 100 al reddito, l'82% dei partecipanti al forum di Cernobbio stronca i giallo-verdi | Servizi ■ A p. 6



CARLO VERDONE



«Il paradiso? Un piatto di carbonara»

BOGANI ■ A pagina 15

VITTORIO CECCHI GORI



«Amo la vita e il mistero delle donne»

GIORGETTI ■ A pagina 14

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, CREATINA, COLECALCIFEROLE, 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

SUSTENIUM

Bioritmo3

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



È L'ENERGIA CHE MUOVE IL MONDO.
Noi facciamo muovere l'energia.
EUROPAM
GAS E LUCE

IL SECOLO XIX

DOMENICA 7 APRILE 2019

QUOTIDIANO FONDATA NEL 1886 - EDIZIONE GENOVA

1,50 € - Anno CCCCIII - NUMERO 83, COMPA 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.manzoniladvertising.it

GNN

IL DOSSIER DELL'ANTICORRUZIONE

Faro dell'Anac sulle ispezioni: «Autostrade aggirava i controlli»

INDICE E SALVAGGIULO / PAGINA 7



FIRMATO IL DECRETO PER LA RICOSTRUZIONE Già la prima pila del Morandi, maxi sgombero per gli esplosivi

SCULLI / PAGINA 20



INDICE

primo piano	pagina 2
cronache	pagina 7
economia & marittimo	pagina 13
genova	pagina 18
album genova	pagina 30
xte	pagina 33
cinema/tv	pagina 32/36
sport	pagina 38

MA LA RECESSIONE È VICINA

L'Ue aiuta Roma «No a procedure sul debito col Def in regola»

«La crescita italiana nel 2019 potrebbe essere più bassa dello 0,2% del Pil» avverte Valdis Dombrovskis. Un dato che sostanzialmente santerebbe il fallimento della Manovra del Popolo. Ma che, sotto sotto, finirebbe per dare una mano al governo. In quel caso, infatti, l'Italia si troverebbe nella categoria "Exceptionally bad times", il periodo eccezionalmente negativo previsto dal Patto di Stabilità, che le consentirebbe di evitare una correzione del deficit strutturale per il 2019. Niente richiesta di manovra aggiuntiva, dunque. Anche se è ormai certo che la Commissione costringerà l'Italia a non spendere quei due miliardi congelati a dicembre, come ha lasciato intendere ieri Dombrovskis al termine dell'Ecofin.

L'INVIATO BRESOLIN / PAGINA 2

LA LIGURIA PERDE UN MIGLIAIO DI STUDENTI. CRISI E CALO DEMOGRAFICO ALL'ORIGINE DELL'EMERGENZA

Le scuole si spopolano 70 mila alunni in meno tra gli iscritti a settembre

Il ministro Bussetti a Genova: «Rivedremo i parametri dell'autonomia»

Quasi settantamila alunne e alunni in meno nelle aule italiane da settembre. Domani sera alle 19 al Miur il ministro dell'Istruzione Marco Bussetti avrà davanti i sindacati della scuola e alcuni dati per nulla confortanti come questo. Lo stesso Bussetti, ieri a Genova per la chiusura di "Futura", intervistato dal *Secolo XIX* ha detto: «Rivedremo i parametri dell'autonomia».

AMABILE E SCHENONE / PAGINE 5

ROLLI



L'INTERVENTO

ANDREA GAVOSTO QUELLE TRE LEVE CHE NON SAPPIAMO ADOPERARE

Il calo della popolazione scolastica comincia dalle elementari, ma alla lunga colpisce anche le università.

L'ARTICOLO / PAGINA 5

LA DOMENICA



MAURIZIO MAGGIANI

Eleviamo a eroe chi fa il suo dovere per dimenticare chi invece non lo fa

S e è beato il popolo che non ha bisogno di eroi, questo nostro è un popolo disgraziato, disgraziatissimo, tanta è la smania, la brama, di darsi degli eroi. Siamo riusciti a mettere assieme la più vasta collezione al mondo di eroi: pompieri eroi, poliziotti eroi, autisti eroi, passanti eroi, persino, in certi momenti di pausa del suprematismo bianco, negri eroi, e adesso, sublime ingresso, ragazzini eroi.

SEQUE / A PAGINA 12

IL SONDAGGIO

Daniele Marini Un italiano su tre vuole tornare alla lira Cresce il populismo

L'ARTICOLO / A PAGINA 3

MAGGIORANZA IN FIBRILLAZIONE

Salvini-Di Maio da alleati ad avversari in vista del voto

Si avvicinano le elezioni Europee e si alza la tensione in seno alla maggioranza Lega-M5S. Ieri duro botta e risposta tra i due leader Salvini e Di Maio. Il leghista, da Genova, ha attaccato il grillino: «Parla di Olocausto, sarebbe meglio se lavorasse per bloccare i cantieri». La replica: «Lui al Viminale non c'è mai».

E. ROSSI / PAGINA 4



Quattromila in Piazzetta per la rinascita di Portofino

L'INVIATO MENDUNI, GALEOTTI E PEDEMONTE / PAGINE 10 E 11

IL PERSONAGGIO

Gianni Riotta Il Messico anti Trump rievoca il mito Zapata a 100 anni dalla morte

Che farebbe oggi Emiliano Zapata, leggendario comandante anarchico, leader dei campesinos messicani, morto in un agguato il 10 aprile di cento anni o sono, se davvero - come minaccia nei comizi - il presidente americano Donald Trump bloccasse il confine Usa-Messico? Porterebbe il suo esercito di poveri contadini in armi, oltre il muro già costruito, oltre le barriere con i sensori elettronici collegati alle centrali dei doganieri? La forza di un'icona storica, al di là del merito reale, sconfitte e vittorie sul campo, si misura con il fascino sulle future generazioni e Zapata, baffi da western di Sergio Leone, poncho colorato e bandoliera a tracolla, sombrero sulle 23, sarà celebrato come eroe del riscatto messicano, Paese, secondo lo sconosciuto motto del generale Diaz «Così lontano da Dio, così vicino agli Stati Uniti...».

L'ARTICOLO / PAGINA 35

CASA CONDOMINIO AZIENDE
EUROPAM
GAS E LUCE

QUAGLIARELLA E GABBIADINI IMPRECISI, GOL DECISIVO DI DE ROSSI

La Samp spreca, Roma spietata L'Europa è sempre più lontana

Il ko con la Roma, la seconda sconfitta consecutiva contro una diretta concorrente (e prima c'era stata anche quella con l'Atalanta) complica la rincorsa blucerchiata all'Europa. Fatale il gol di De Rossi alla mezz'ora della ripresa. La reazione della Samp si è spenta sugli errori sotto porta di Quagliarella e Gabbiani.

BASSO E FRECCERO / PAGINE 38-41



La Samp, delusa, dopo l'1-0 di De Rossi

OGGI LA SFIDA AL SAN PAOLO

Genoa all'antica contro il Napoli

Un ritorno all'antico, per cercare di avere un futuro. Cesare Prandelli si conferma pragmatico e flessibile, nella trasferta di Napoli valuta seriamente di riproporre il 3-5-2 già provato nelle prime settimane della sua gestione. Questione di necessità, per l'assenza contemporanea di Romero e Zukanovic.

GAMBARO E SCHIAPPAPIETRA / PAGINE 42 E 43

LE MIGLIORI SOLUZIONI PER:
CASA CONDOMINIO AZIENDE
Per saperne di più
010-7227277
EUROPAM
GAS E LUCE





Il Sole 24 ORE

Fondato nel 1865
Quotidiano
Politico Economico Finanziario Normativo

A tavola con
Guido Gobino
IL MAESTRO
DEL CIOCCOLATO:
IL LUSSO DI GOLA
È ARTIGIANALE

Paolo Bracco - a pag. 8



www.velux.it

Goditi
ogni ora
di Sole.

VELUX
Facciamo per tutti i tetti

Si Tav, terza mobilitazione: in 20mila a Torino — p.2

Apple e Facebook pagano le news; editori divisi — p.9

Contratti, stop a mail e sms fuori orario — p.10

domenica

La creazione
di Jean Nouvel
La rosa
del Qatar
trasformata
in un museo

di Fulvio Trace
— a pagina 19



Terza pagina
De Roberto,
salotti e potere

di Salvatore S. Nigro
— a pagina 21

lifestyle

Triennale
In scena
le 10 icone
che hanno
fatto la storia
del design

di Giovanna Mancini
— a pagina 17



Hotel diffusi
Quando i borghi
diventano suite

di Chiara Beggelli
— a pagina 15

lunedì

Domani
con il Sole 24 Ore
Atenei, boom
del numero
chiuso

Con il Def due miliardi di tagli alla spesa

Conti pubblici. Nel Documento il via libera alla clausola a tutela dei saldi Pressing Lega-M5S sui dati di crescita

La frenata del Pil gonfia il deficit e ipotizza 12 miliardi "congelati" dal governo a dicembre: l'attivazione della clausola della spesa, discussa anche dal ministro dell'Economia Tria con i partner Ue, è considerata inevitabile per tamponare un deficit spinto al 2,4% da un Pil tendenziale a +0,1%. Il decreto crescita è ancora aperto, in vista del Gdm di martedì che dovrebbe approvarlo insieme con il Def. Dall'assetto di tagli fiscali e coperture dipenderà l'effetto espansivo del provvedimento, su cui cresce la pressione di M5S e Lega. Ma sui numeri italiani pesa anche il confronto con la Ue. Ieri il vicepresidente della Commissione ha rilanciato l'allarme: la crescita italiana 2019 «potrebbe essere più bassa» rispetto allo 0,2% stimato da Bruxelles a febbraio.

Gianni Trovati — a pag. 3

PATRIMONIO PUBBLICO

IMMOBILI DELLA DIFESA
Prime caserme
sul mercato
In arrivo
un maxi piano
di dismissioni

Marco Ludovico — a pag. 3



GIÀ BRUCIATI 8,7 MILIARDI



Fra decollo e stop. Alitalia si dibatte da anni fra salvataggio e fallimento, ma a pagare il conto miliardario sono i contribuenti

Alitalia: senza un piano vero basta soldi

Siamo peggio della Grecia. Quasi tutti gli Stati europei hanno risanato la compagnia nazionale, un tempo la chiamavano «di bandiera». Alitalia invece continua a perdere quote di mercato e volare in profondo rosso. La compagnia è tenuta in vita dal prestito statale di 900 milioni, con

gli interessi ha superato il miliardo. Un prestito «ponte», ma non si sa bene verso che cosa. La compagnia è al bivio. Il governo punta su un piano di salvataggio che avverrebbe in larga parte con soldi pubblici, con l'operazione affidata alle Fs, che cercano altri soci. **Gianni Dragoni** — a pag. 6

Caos Libia, Haftar assedia Tripoli

SCONTRI E RAID AEREI

Il generale non sfonda
Le imprese evacuano
gli addetti italiani

Di fronte a scontri e raid aerei ormai a pochi chilometri dal centro di Tripoli, l'Italia - di concerto con gli Usa e Francia - insiste affinché l'Onu intervenga quale mediatore della crisi libica divenuta conflitto fra il generale Khalifa Haftar, all'attacco della capitale, e il premier Fayez al Sarraj, assediato in città. Dal portavoce di Haftar arriva una rassicurazione: quando l'eser-

cito entrerà nella capitale, «sarà garantita la sicurezza di imprese, stranieri e locali, sedi diplomatiche e istituzioni economiche straniere». L'Eni ha fatto sapere che «la situazione nei campi petroliferi è sotto controllo», ma per precauzione - come ha già fatto in passato - sta facendo evacuare i suoi dipendenti.

Gerardo Pelosi — a pag. 4

L'INTERVISTA/PARLA IL SUPERCONSULENTE

El-Erian: senza la rete Bce l'Italia preoccupa i mercati

di Morya Longo

Per Mohamed El-Erian (consigliere economico di Allianz) l'Italia, senza la rete di protezione della Bce, è fonte di seria preoccupazione.

«Non si vede - dice El-Erian, ospite del Forum Ambrosetti di Cernobbio - un'opportuna risposta di politica economica da parte del Governo». — a pagina 3

Banco Bpm guarda alle banche vicine

L'ASSEMBLEA

L'ad Castagna apre il rischio delle fusioni
Il mercato punta su Ubi

Una fusione con una delle «banche che sono più vicine ai nostri territori di elezione» ha un senso. Giuseppe Castagna, ceo di Banco BPM, spiega i possibili passi che la banca da lui diretta potrebbe compiere. Lo fa a margine dell'assemblea dei soci che approva a larga maggioranza il bilancio 2018 dell'istituto. Il mercato guarda a Ubi. **Luca Davi** — a pag. 5

GERMANIA

VERSO IL MAXI-ACCORDO
Deutsche-Commerz, stretta nei colloqui per le nozze tra i big tedeschi

— a pagina 5

LETTERA AL RISPARMIATORE

Saes Getters, la sfida è crescere nel packaging intelligente

di Vittorio Carlini — a pagina 11

CULTO
Distillati di pregio

L'ARMONIA È NEI CONTRASTI

www.ilcultodellagrappa.it

EUROSCETTICISMO

LE RICETTE MIRACOLOSE E LA LEZIONE DI BREXIT

di Sergio Fabbrini

Problemi complessi non possono ricevere risposte semplici. Né i danni prodotti da risposte semplici possono essere affrontati con ricette tradizionali. Il dramma in scena a Londra è una conferma dei guai che sono generati dai venditori di soluzioni semplicistiche ai problemi dei cittadini. Ma quel dramma è anche la conferma che le conseguenze del semplicismo non si risolvono con il ricorso al tradizionalismo.

Sui guai prodotti dal semplicismo, c'è poco da discutere. Secondo John Springford del "Centre for European Reform", l'economia britannica è stata seriamente danneggiata dalla decisione del Regno Unito di uscire dall'Unione europea (Ue) con il referendum del giugno 2016. Quella decisione ha condotto a una riduzione della crescita, dovuta a un incremento dell'inflazione e a un decremento degli investimenti (basti pensare che, dal gennaio 2018, l'investimento estero nel Regno Unito è diminuito costantemente per quattro trimestri consecutivi).

L'esto è un'economia «più piccola del 2,5% rispetto a quello che sarebbe stata se il Paese fosse rimasto nell'Ue». Un Paese che era cresciuto più degli altri partner europei da quando (1973) era entrato nell'Ue (tra il 1973 e il 2016, il Pil pro capite del Regno Unito era cresciuto del 102%, rispetto al 99% della Germania al 74 della Francia), si trova oggi in una situazione di decrescita. La Brexit ha generato un clima di incertezza con relativa sfiducia tra imprese e famiglie sul futuro del Paese. E senza fiducia, non si può crescere, sia economicamente che culturalmente. Eppure, i semplicisti della campagna referendaria a Bruxelles sarebbero stati più proficuamente utilizzati per rafforzare il sistema sanitario nazionale. E così via.

— Continua a pagina 8

BANCHE CENTRALI

VERSO TASSI NEGATIVI A OLTTRANZA

di Marcello Minenna

Nelle ultime settimane, in sintonia con il deterioramento del controtaloro del debito - governativo e privato - negoziato a tassi di rendimento negativi ha superato la soglia simbolica di 100 mila miliardi di dollari, dopo un aumento di oltre il 40% in sei mesi. I rendimenti impliciti negativi per gli asset obbligazionari sono esplosi dopo il taglio sotto zero del tassi di interesse chiave da parte della Banca Centrale Europea (Bce) e della Bank of Japan nel 2015/2016.

Dopo un picco a 12 mila miliardi a fine 2016 il fenomeno è rientrato grazie ad aspettative di maggiore inflazione che hanno rialzato i rendimenti nominali. Nel 2018 tuttavia il rallentamento marcato di Germania e Giappone ha riportato i rendimenti del debito governativo sotto zero.

— Continua a pagina 11



IL TEMPO

QUOTIDIANO INDIPENDENTE

CAPSULE GOURMET **ristora**

Domenica 7 aprile 2019 € 1,20

V Domenica di Quaresima
Anno LXXV - Numero 96

Direzione, Redazione, Amministrazione 00187 Roma, piazza Colonna 366, tel 06/675.881 * Abbonamenti a Viterbo e prov.: Il Tempo + Carriere di Viterbo €1,20
a Rieti e prov.: Il Tempo + Carriere 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 + Carriere dell'Umbria €1,20

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

Le Camere non servono, buttiamole

Con i gialloverdi archiviato il Parlamento, si procede con decreti e decretini di Conte & C. Solo in un caso ogni sei viene chiesto (si fa per dire) il parere dei 945 eletti dagli italiani

Di Maio e Salvini ormai passano le giornate a insultarsi. Quanto possono reggere?

di Marco Gorra

Con buona pace del peana sulla «centralità del Parlamento» e sull'«esercizio della sovranità» con cui i politici - specie quando sono all'opposizione - amano riempirsi la bocca, la fotografia resa dai numeri circa il reale stato di salute di Camera e Senato è desolante. Da quando è in carica il governo gialloverdi, cinque atti legislativi su sei il Parlamento non l'hanno mai visto nemmeno da lontano.

Non che la «decretite» sia un'esclusiva dell'attuale esecutivo. Anzi, se esiste qualcosa in cui il famoso «governo del cambiamento» sta dimostrando una apprezzabile continuità con i tanto vituperati gabinetti della vecchia politica, ebbene questo qualcosa è proprio la disinvoltura con cui si ricorre alla decretazione d'urgenza stracchiando quel che c'è da stracchiare nell'articolo 77 della Costituzione. La performance dei gialloverdi, infatti, appare in linea con quelle dei governi Letta, Renzi e Gentiloni, arrivando a sfiorare persino il record di Monti.

Questo il quadro, ci si sente autorizzati a porsi qualche domanda su quale ruolo possa esserci ai tempi della turbo-politica per un'istituzione come quella parlamentare che non fa certo della rapidità e dell'immediatezza la propria cifra. E se concludere che allora tanto vale chiudere baracca e burattini sarebbe eccessivamente drastico, fare finta di niente e continuare ad assistere al progressivo svuotamento di potere e di senso del Parlamento non si può. Ci vorrebbe una bella riforma. Magari per decreto.

CRONACHE ELETTORALI
De Leo e Frasca → a pagina 3

IL TEMPO di Oshø

"Carcola che ve sfonno"



L'ultima idea di Mattarella Draghi senatore a vita

Caro direttore, Mario Draghi senatore a vita per dare una sferzata al governo più pazzo del mondo che, dalla Libia alle infrastrutture, non ne indovina una? Pare sia questa l'idea che sta matu-

di Luigi Bisignani

rando in gran segreto il Quirinale. Ad oggi il Presidente Mattarella ha nominato solo uno dei cinque senatori a vita cui ha diritto, la bravis-

sima e tostissima Lilliana Segre. La scelta di Draghi - fatta in virtù dei suoi meriti come direttore generale del Tesoro, governatore della Banca d'Italia (...)

segue → a pagina 7

Passerelle a Torre Maura. E poi?

I politici in gita nelle periferie che snobbano



Coletti e Novelli → alle pagine 14 e 15

Col motorino arriva alla Basilica Sicurezza vaticana flop Un pazzo beffa i controlli

Musacchio → a pagina 11

No del riesame alla scarcerazione De Vito resta in cella Ma ora vuole parlare

Di Corrado → a pagina 18

Strade off limits in mezza città Si corre la maratona Ecco tutte le chiusure

→ a pagina 17

PER DIVENTARE IL NUMERO UNO SCEGLI LA NUMERO UNO

www.unipegaso.it 800-185-095

Il capitano piega la Samp: è 1-0. Sprint giallorosso nella corsa Champions Ci pensa De Rossi: la Roma risorge

La Roma torna da Genova con tre punti d'oro per la corsa Champions. Il gol del capitano Daniele De Rossi regala la vittoria contro una ottima Sampdoria e rilancia i giallorossi in classifica. Ancora sugli scudi Zaniolo, che gioca un'ottima gara e sfiora l'eurogol colpendo il palo direttamente da corner.

Austini, Biorara, Carmellini e Schito → alle pagine 26 e 27



1.926.000 lettori (dati Auditpress 2018/III)

DOMANI le migliori storie di imprese su

QV economia lavoro

IN REGALO ALL'INTERNO DEL QUOTIDIANO



LA NAZIONE

Fondato nel 1859

DOMENICA 7 APRILE 2019 | € 1,50 (€ 1,30 in abbinamento obbligatorio con Il Telegrafo) | Anno 161 - Numero 96 | QV Anno 20 - Numero 96 | www.lanazione.it



NUOVO CASO A FIRENZE: RACCONTO CHOC ALL'OSPEDALE «Violentata nel discopub» Una ragazza Usa denuncia



SPANO ■ A pagina 11

CAPSULE GOURMET

ristora

L'EDITORIALE IL FUTURO DEI GIOVANI

di FRANCESCO CARRASSI

FATECI caso, ogni volta che succede un fatto negativo con i nostri giovani protagonisti la proposta è: bisogna ripartire dalla scuola, bisogna insegnare ai ragazzi come ci si deve comportare. E' come quando si ricorre al «bisogna riflettere»: un modo come un altro per rinviare ad altri, non affrontare il problema per risolverlo. E la scuola diventa così il terminale di tanti scaricabarile di comodo. Ma guardiamo la realtà negli occhi: un adolescente toscano su cinque è stato vittima di bullismo e ha subito forme di violenza sistematica. Il Piano d'azione per la salute mentale dell'Organizzazione mondiale della sanità dice che un'attenzione particolare va data agli aspetti di sviluppo e alla capacità di creare rapporti sociali positivi. La legge nazionale del 2017 ha puntato l'attenzione «su prevenzione e contrasto del fenomeno del cyberbullismo» mentre per il bullismo ci si rifa al codice penale per aggressione, minacce, violenza personale. Bisogna agire con tempestività, educando i ragazzi a una convivenza civile per arginare il bullismo. Tutti coinvolti, nessuno escluso: genitori, ragazzi stessi, insegnanti e scuola in generale, associazioni sul territorio, sindacati.

Segue a pagina 19

Caos Libia, l'Italia rischia grosso

Haftar è entrato a Tripoli. La posta in gioco: petrolio e migranti

FARRUGGIA e commento di BONI
■ Alle pagine 2 e 3

C'ERAVAMO TANTO AMATI



SALE LO SCONTRO DOPO NOVE MESI DI ALLEANZA SALVINI A DI MAIO: PARLA MENO DI FASCISMO E LAVORA DI PIÙ LUI RISPONDE: SEI UN PO' NERVOSO

COLOMBO, POLIDORI, PONCHIA e DE ROBERTIS ■ Alle pagine 4 e 5

DOPO IL CASO TORINO



Crolla la fiducia degli italiani nella giustizia

NOTO ■ A pagina 11

PORTI ITALIANI CHIUSI Vince il Viminale La nave Ong fa rotta su Malta

PROSPERETTI ■ A pagina 8

LIBERATO DA AL QAEDA Zanotti in lacrime «I miei tre anni di calvario»

RASPA ■ A pagina 10

Le imprese: «Il governo ha fallito»

Da quota 100 al reddito, l'82% dei partecipanti al forum di Cernobbio stronca i giallo-verdi | Servizi ■ A p. 6



Loreto (AN) www.menghishoes.com

CARLO VERDONE



«Il paradiso? Un piatto di carbonara»

BOGANI ■ A pagina 15

VITTORIO CECCHI GORI



«Amo la vita e il mistero delle donne»

GIORGETTI ■ A pagina 14

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: CORDON ROSSO, FANCI, SELENIUM, CROMIO, IODIO, 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.

la Repubblica

Fondatore Eugenio Scalfari



DOMENICA
07
04
19
ANNO 44
N° 83

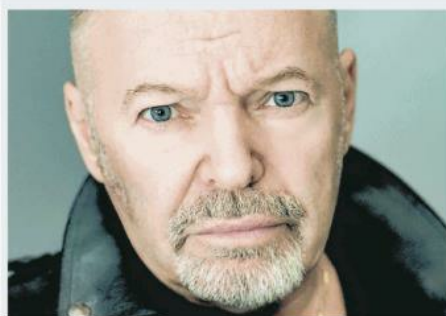
L'editoriale

LA SINISTRA CHE INSEGUE IL MIRACOLO ITALIANO

Eugenio Scalfari

Ricordo ancora, a distanza di quasi sessant'anni, il motto di Guido Carli, a quell'epoca governatore della Banca d'Italia: «Il miracolo italiano è cominciato e va avanti molto bene». Carli assisteva e partecipava ampiamente al finanziamento di quel miracolo che significava piena occupazione, aumento del reddito e controllo del debito pubblico. Appunto un miracolo che incoraggiò una emigrazione di massa dal Sud al Nord e dall'Est all'Ovest della nostra penisola. Nel '57 furono firmati i trattati di Roma e nacque la "Comunità economica europea" che fu accettata da gran parte delle nazioni europee; era un altro passo avanti e non più soltanto italiano. Naturalmente dal Sessanta in poi quel miracolo cominciò a porre in evidenza problemi nazionali e problemi europei. Le fasi di buon andamento dell'economia si alternarono con fasi di segno opposto: licenziamenti, diminuzione del reddito, aumento del debito pubblico e distruzioni permanenti tra le varie parti del Paese: il Sud in un modo, il Nord in un altro. Questo va e viene del benessere e del malessere in Italia e in Europa è durato un bel po' ma nel frattempo si sono verificati fatti importanti e positivi: fu creata la Nato, un patto di difesa militare al quale partecipa con un importante contributo l'America; fino all'unificazione della Germania dell'Est con quella dell'Ovest, un avanzamento dell'Europa verso una confederazione, anche se alcune nazioni e alcuni partiti osteggiavano un procedere veloce di questo ideale che stava peraltro nascendo in tutti gli altri continenti. L'Europa era indietro e il miracolo di Guido Carli si faceva sempre più lontano.

continua a pagina 23 +



Il rocker Vasco Rossi, 67 anni

L'intervista

Voglio un mondo meglio di così

Luca Valtorta

Vasco Rossi si racconta in esclusiva su Robinson "Anch'io sono stato respinto, sento la disperazione che c'è in questo Paese. Dobbiamo cambiarlo"

nell'inserto

Caos Libia paura in Europa

Le truppe di Haftar assediano Tripoli, guerra civile a un passo. L'Onu e la Ue: fermatevi Allarme di Palazzo Chigi, si teme boom di migranti. Intervista a Minniti: crisi sottovalutata



La marcia verso Tripoli dei convogli militari del generale Haftar

Vincenzo Nigro

Alle 9 di sera, dopo i tre giorni che hanno fatto saltare ogni trattativa di pace in Libia, il capo del governo di Tripoli, il mite Fayez Serraj, parla in tv. pagina 2. MANNOCHI, pagina 3

L'analisi

DOPO GHEDDAFI QUANTI ERRORI FIRMATI DA ROMA

Lucio Caracciolo

Splende la pace in Tripoli latina, recando i dromedarii un sacro odore». È passato poco più di un secolo da quando Gabriele D'Annunzio così cantava la conquista italiana della quarta sponda, su cui Italo Balbo avrebbe poi inventato la Libia. Di latino in Libia è rimasto davvero poco.

pagina 22

Lo scontro sul Def

I conti di Tria gelano il governo: flat tax a rischio Salvini attacca Di Maio: pensi a lavorare di più

AMATO, CUZZOCREA, D'ARGENIO, PETRINI e PUCCIARELLI, pagine 6, 7 e 8

Il racconto

Noi figli di periferia sperduti in mezzo agli outlet

Stefano Massini

Io sono un figlio della periferia. Ci sono nato, ci sono cresciuto, ci vivo tuttora. Quindi non mi limito a parlarne: ce l'ho in qualche modo nella carne. E averla nella carne significa innanzitutto sapere molto bene dove sta la differenza fra la periferia italiana e quella leggendaria periferia cinematografica e letteraria che tanto si è irradiata nel nostro immaginario. Nossignore: noi in Italia non abbiamo gli immensi formicai di Brooklyn dove Tony Manero sbarca il lunario in un negozio di vernici, riscattandosi sulla pista da ballo.

pagina 22

VENITE A TROVARCI A VINITALY
7 - 10 aprile | Verona | Pad. 1 Emilia-Romagna

Milan sconfitto 2-1

Sempre Kean, la Juve oggi può essere campione

Gianni Mura



Ormai la Juve vince anche le partite che non sembrano interessarle molto, che si lascia scorrere addosso perché si sa che lo scudetto è già in tasca e l'Ajax è alle porte. nello sport. Servizi di CROSETTI, CURRÒ, GAMBA e VANNI

In Italia €2,50 con L'Espresso



Roma
Min 11°C
Max 14°C

Milano
Min 9°C
Max 14°C

Prezzi di vendita all'estero: Austria, Germania € 2,20 - Belgio, Francia, Italia, Canada, Lussemburgo, Monaco P., Grecia, Malta, Olanda, Slovenia € 2,50 - Croazia HR 3,8 - Spagna (incl. GBT) 2,25 - Svizzera CHF 3,10

Anno Mille Le paure inventate in attesa della fine del mondo

ALESSANDRO BARBERO — P. 24

Susan Sontag Il coraggio di una scrittrice controcorrente

ANTONIO MONDA — P. 25



Calcio Juve, Kean ribalta il Milan Per il Toro solo un pari a Parma

BARILLA, BUCCHERI, GARANZINI, ODDENINO E ZONCA — PP. 32-34



LA STAMPA



DOMENICA 7 APRILE 2019

QUOTIDIANO FONDATA NEL 1867

1,50 C // ANNO 153 // N. 96 // 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

LE ISPEZIONI DELL'AIEA

NUCLEARE, SI RIAPRE IL CASO IRAN

MAURIZIO MOLINARI

Un team dell'Agenzia atomica dell'Onu (Aiea) è arrivato in Iran per ispezionare il deposito segreto dove Israele ha prelevato 50 mila documenti in carta e altri 55 mila in 183 cd sul programma nucleare segreto di Teheran.

La scelta di Yukiya Amano, direttore generale dell'Aiea, di inviare la missione segue la creazione di un team di lavoro - composto da esperti di più Paesi - che sta esaminando minuziosamente il materiale di cui il premier israeliano Benjamin Netanyahu ha rivelato il possesso nell'aprile 2018. Ciò avviene dopo che gli Stati Uniti hanno avvalorato la veridicità dei documenti iraniani e a seguito dei passi compiuti da Francia, Germania e Gran Bretagna sottoponendo al Segretario generale dell'Onu la necessità di un miglioramento dell'accordo sul programma nucleare iraniano (Jcpoa) dell'ottobre 2015. Tali sviluppi nascono dai contenuti recuperati da Israele, con una rocambolesca operazione di spionaggio destinata a entrare negli annali della guerra segreta, in un deposito alla periferia di Teheran perché testimoniano che la Repubblica islamica dal 1989 al 2003 ha perseguito il progetto "Amad" per dotarsi di un'arma atomica, facendo venire meno la premessa stessa dell'intesa "Jcpoa" ovvero che l'Iran non aveva mai avuto un programma nucleare militare.

Fonti diplomatiche a Vienna aggiungono inoltre che i documenti prelevati includono prove sulla scelta dell'Iran, dopo il 2003, di continuare il programma dividendolo in una parte ufficiale e in un progetto segreto frammentato in più luoghi: dall'impianto sotterraneo di Fordow, dove l'arricchimento dell'uranio ha raggiunto il 90 per cento, fino alla struttura di Parchin, dove è stata creata - e fotografata - una imponente "camera esplosiva" per i test militari destinati ad avvenire in tunnel sotterranei.

CONTINUA A PAGINA 21



Si TAV, imprese e sindacati contro il governo

REPORTAGE DI ANDREA ROSSI — P. 4-5

L'APPELLO DI TORINO IL CORAGGIO DI USCIRE DALL'ANGOLO

LUIGI LA SPINA — P. 21

ALLARME PER L'ANNO CHE COMINCIA IN SETTEMBRE. IL VENETO LA REGIONE PIÙ PENALIZZATA

Si svuotano le scuole Mancano 70 mila alunni

Gli insegnanti temono tagli. Domani incontro tra ministro e parti sociali

Le scuole italiane sempre più vuote. Il prossimo anno tra i banchi ci saranno 70 mila studenti in meno. Dal 2015 sono stati persi 188 mila alunni. L'allarme dei sindacati che domani incontrano il ministro: il governo dia garanzie per i prof.

AMABILE, D'AUTILLA, GIUBILEI E GUERRETTA — PP. 2-3

IL SISTEMA BLOCCATO

QUELLE LEVE CHE NON ADOPERIAMO

ANDREA GAVOSTO

Prevedibile e previsto, il calo della popolazione scolastica torna a far parlare di sé. Da anni si fanno meno figli e le scuole si stanno svuotando: a soffrirne sono dapprima la scuola dell'infanzia e la primaria, poi le secondarie e in una prospettiva più lunga anche l'università.

CONTINUA ALLE PAGINE 2 E 3

LA CORSA VERSO IL VOTO

I 5 Stelle puntano sulla flat tax in più scaglioni per sfidare la Lega

Si dei Cinque Stelle alla flat tax in tre scaglioni: così i grillini sfidano il Carroccio sul suo cavallo di battaglia. La replica del leghista Siri: noi proponiamo due aliquote.

LOMBARDO E SCHIANCHI — PP. 4-5

L'INDAGINE

Un italiano su tre vuole tornare alla lira

DANIELE MARINI — P. 7

STAMPA PLUS

ST+

LE ELEZIONI IN ISRAELE

GIORDANO STABILE

Netanyahu: anetterò mezza Cisgiordania

P. 9



MESSICO

GIANNI RIOTTA

Obrador attacca Trump e rievoca il mito di Zapata

P. 10



LE STORIE

JESSICA CAVALLERO

Il tram-treno che porta da Aosta al Monte Bianco

P. 29

MAURIZIO IAPPINI

Novese, i primi 100 anni e lo scudetto dimenticato

P. 29



5X1000

FIRMA PER LA RICERCA SANITARIA CODICE FISCALE 97519070011

ISTITUTO DI CARDIOLO-IRCCS www.fprconlus.it

FONDAZIONE PIEMONTESE PER LA RICERCA SUL CANCRO ONLUS

A Trieste il convegno sul porto del futuro

TRIESTE Portualità e futuro: dalle prospettive dei flussi di traffico marittimo allo sviluppo dei trasporti e della logistica, dall'utilizzo delle energie rinnovabili ai nuovi orizzonti dell'innovazione tecnologica. Di questi e molti altri argomenti, al contempo globali e locali, si è discusso due giorni fa, giovedì 4 aprile al Molo IV durante il convegno Disegnare il porto del futuro: Horizon 2030, conferenza di metà mandato del progetto europeo DocksTheFuture. L'evento, promosso dall'azienda Circle e dall'Associazione portoghese Magellan EU Affairs Consultancy in collaborazione con l'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale, ha voluto essere una riflessione sui risultati fin qui ottenuti dal progetto DocksTheFuture, che si propone l'obiettivo di definire il concetto di porto del futuro e le sfide che dovrà affrontare: semplificazione e digitalizzazione dei processi, riduzione delle emissioni, transizione energetica, relazione città-porto, gestione delle energie rinnovabili. La conferenza ha puntato a definire le principali tematiche che influiranno sul disegno dei porti europei nei prossimi dieci anni, identificando gli indicatori di prestazione (KPI), costruendo una coerente Port of the Future Road Map e una rete di porti che lavorino nella sinergia definita Port of the Future Network of Excellence. Ospitare questa conferenza all'interno delle celebrazioni del 300° anniversario del Porto Franco ha detto il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale, Zeno D'Agostino è stato un modo per valorizzare le conquiste del passato inserendole nello scenario concreto del prossimo futuro. Come dovranno essere i porti, quali tecnologie avremo a disposizione, di quali nuove soluzioni siamo già in possesso e quali dovremo invece immaginare per rispondere alle grandi sfide che si prospettano sono riflessioni che elevano la nostra azione quotidiana, inserendola in una prospettiva globale nella quale il fattore tempo diventa strategico. Significativi gli interventi dei rappresentanti dell'Organizzazione Marittima Internazionale (IMO) e del Direttorato Generale per la Mobilità e i Trasporti della Commissione Europea (GD MOVE). A seguire, la giornata ha ospitato una serie di panel sulla futura competitività dei porti europei, come la strategia globale di mitigazione del cambiamento climatico e le prospettive create dopo la recente espansione del Canale di Suez. Tavole rotonde si sono svolte sulle previsioni generali dei flussi di traffico marittimo entro il 2030, sullo sviluppo del settore dei trasporti e della logistica nel Mar Baltico, sui principali trend dello shipping nei prossimi 10 anni. Al pomeriggio sono seguite sessioni tecniche su tecnologie, processi e azioni di capacity building, con la partecipazione di esperti di alto livello nel settore portuale, compresi gli specialisti presenti nel Port of The Future Network. Ha chiuso la giornata il focus regionale Ports of Trieste Vision 2030, uno zoom sui principali progetti europei per lo sviluppo degli scali della regione come Smart Port e la strategia ICT adottata dall'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale. DocksTheFuture si inserisce nel palinsesto di eventi organizzato dall'Authority per ricordare l'istituzione del Porto Franco di Trieste da parte dell'Imperatore Carlo VI nel 1719. La conferenza, così come i numerosi altri appuntamenti del programma, sono descritti nel sito web dedicato <https://portoftrieste300.com>.

The screenshot shows the article page on the website 'LA GAZZETTA MARITTIMA'. The article title is 'A Trieste il convegno sul porto del futuro' dated 4 Aprile 2019. The author is Zeno D'Agostino. The article text discusses the 'Disegnare il porto del futuro: Horizon 2030' conference, the 'DocksTheFuture' project, and the role of the 'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale'. It mentions the 300th anniversary of the Porto Franco and the involvement of the IMO and the European Commission. The article is part of a series of events organized by the Authority to commemorate the founding of the Porto Franco in 1719. The website header includes navigation links like HOME, CHI SIAMO, CONTATTI, PARTENZE NAVI, ABBONAMENTI, I QUADERNI, and SFOGLIABILI. The right sidebar features various logos and advertisements, including FEDESPEDE, Porto Livorno, LE NAVI, CRIMATI GROUP, LE NAVI, CONCO LOGIC, PERCAM, SPECIAL FOR SPI, ASSIMA, MDC, and UN FOR ALL'ARCIPO TOSCA.

Il Vostro Giornale

Savona, Vado

Ex Mondomarine, Rifondazione: "Al più presto la concessione definitiva al gruppo Palumbo"

Già riassorbiti più di 35 lavoratori, con le prospettive di aumentare ulteriormente l'occupazione

Savona. "La vertenza lavorativa dei cantieri navali ex Mondomarine, nonostante il netto miglioramento della situazione rispetto al fallimento condotto dalla gestione Falciai, rimane ancora da concludere con la concessione definitiva da parte dell' **Autorità di Sistema** alla società di Palumbo". A ricordarlo sono Fabrizio Ferraro, segretario provinciale di Rifondazione Comunista, e Marco Ravera, consigliere comunale di Rete a Sinistra - Savona che vorrei. "Quest' ultima, dati alla mano, ha riassorbito più di 35 lavoratori dell' ex Mondomarine e le prospettive di allargare ulteriormente l' occupazione sono abbastanza elevate - scrivono - Le commesse ci sono e l' obiettivo è quello di conservare sia il settore della costruzione sia quello della manutenzione e del refitting. Di recente altre realtà lavorative del campo hanno perso la possibilità di costruzione delle navi mantenendo solo la ristrutturazione. Savona ha quindi di fronte la possibilità di conservare un patrimonio cantieristico molto prezioso, un vero valore aggiunto per il futuro stesso della nostra provincia". "Un cantiere navale che conserva la costruzione, oltre che il refitting e la riparazione, ha più possibilità di espansione lavorativa rispetto alla sola ed esclusiva manutenzione delle navi e degli yachts - spiegano - E su questa base, un ulteriore aumento delle commesse e della qualità del lavoro potrebbe comportare ulteriori investimenti da parte della nuova proprietà, migliorando e rendendo ancora più competitivo, e soprattutto duraturo, il cantiere savonese nel mercato della nautica". "Tenendo presente che, nella zona del savonese, il sito della costruzione navale ha dato lavoro a circa 500 famiglie fra diretti e indotto in questi 20 anni, e che il punto di vista dei lavoratori è stato sempre appoggiato dal nostro operato con diverse mozioni negli ultimi due anni in consiglio comunale a Savona e in consiglio regionale (votate tutte all' unanimità), ci auguriamo che l' **Autorità di sistema portuale** rilasci al più presto il titolo definitivo della concessione demaniale del suolo al gruppo Palumbo, che si è aggiudicato il bando di gara per poter operare in quelle aree a fronte di un piano industriale importante, di investimenti migliorativi sulle infrastrutture considerevoli e di un impegno con le organizzazioni sindacali che prevedano il reintegro di tutte le maestranze ex Mondomarine" concludono. Altre notizie di Savona giudice sportivo Promozione girone A: squalificati cinque calciatori e cinque allenatori il progetto Integrazione e divertimento: gli Allievi del Priamar Liguria sono andati in Rete! poule promozione Serie C1, Savona Rugby: domenica l' ultimo impegno casalingo Emozioni Teatro, concerti, cultura: un fine settimana di spettacolari eventi in provincia Dalla Home Emozioni Teatro, concerti, cultura: un fine settimana di spettacolari eventi in provincia Impegni Il sottosegretario Guidesi a Pietra Ligure a sostegno di Sara Foscolo: "Semplificazione e misure per le attività produttive" impatto violento Schianto in A10, auto contro guardrail all' altezza di Spotorno: soccorsi mobilitati No Depositi costieri, ipotesi Vado Ligure? Il sindaco Giuliano "chiude" il porto: "Impossibile, abbiamo già dato"

The screenshot shows the IVG.it website interface. At the top, there is a navigation bar with 'Menu', 'Associazioni', 'Servizi', 'Liguria24.it', 'IVG Young', 'Cerca', 'Seguici su', and 'Accedi'. The main header features the IVG.it logo and a '100%' badge. Below the header, the article title 'Ex Mondomarine, Rifondazione: Al più presto la concessione definitiva al gruppo Palumbo' is displayed in large, bold text. Underneath the title, a sub-headline reads 'Già riassorbiti più di 35 lavoratori, con le prospettive di aumentare ulteriormente l'occupazione'. The article is dated '06 Aprile 2019 - 9:04' and includes social media sharing icons for Facebook, Twitter, and Email. A 'Più informazioni su' section lists tags: 'mondomarine', 'rete a sinistra', 'rifondazione', 'fabrizio ferraro', and 'marco ravera'. Below the text, there is a photograph of the industrial site at Mondomarine. To the right of the photo, there are sections for 'PIÙ POPOLARI', 'PHOTOGALLERY VIDEO', and 'IVGlettere'. At the bottom of the page, a small text block repeats the article's main content.

Il Secolo XIX

Genova, Voltri

Il gruppo ginevrino chiude l'anno con 348 milioni di utili e un fatturato record di 2,7 miliardi Entrate in forte ascesa anche per il colosso Usa. Cresce l'interesse per il porto di Genova

Da Msc a Carnival, le crociere fanno ricchi i conti degli armatori

Simone Gallotti

GENOVA L'industria delle crociere è in piena espansione e i portafogli delle compagnie si riempiranno anche quest'anno.

Le previsioni sono di continua crescita e anche il 2019 dovrebbe concludersi con un nuovo record. I numeri sono positivi nonostante il prezzo del carburante sia in salita, mentre quello della singola crociera non riesca a crescere di pari passo. Msc ha però chiuso con un utile netto di 348 milioni di euro, in crescita del 12% rispetto all'anno scorso. Ancora meglio il volume d'affari che raggiunge i 2,7 miliardi di euro con un aumento di oltre venti punti percentuali. La flotta del gruppo guidato da Gianluigi Aponte si espanderà ancora e dalle 15 navi che si contavano a dicembre dell'anno scorso, arriverà ad un totale di 29 unità nel 2027. L'offerta aumenta e così crescono anche ricavi e volumi: Msc ha trasportato quasi due milioni e mezzo di passeggeri con un incremento del 20% rispetto al 2017.

VERSO QUOTA 500 L'industria ha messo le macchine "avanti tutta" e la previsione di crescita della flotta mondiale è notevole. In meno di otto anni il numero di navi da crociera che solcheranno i mari del mondo salirà sino a 500, grazie all'arrivo, entro il 2027, di altre 100 nuove costruzioni.

Sono le previsioni contenute nel report di Cruise Industry News. Gli analisti calcolano anche l'uscita dal mercato delle unità più vecchie, ma questo scenario di crescita prepotente non sembra sia destinato comunque ad arrestarsi. In pochi anni le crociere sono esplose, passando dalle 220 navi del 1998 ad una capacità totale che quest'anno risulterà triplicata rispetto a quel periodo di "esordio". Questi numeri però non tengono conto dei nuovi ordini che saranno piazzati nei prossimi anni, destinati ad occupare gli slot liberi dei cantieri, soprattutto europei. Ed è per questo che la cifra di 500 navi pronte a solcare i mari nel 2027, è ritenuta dagli analisti una stima calcolata per difetto. Il gruppo Carnival ha il maggior numero di ordini firmati: si tratta di contratti per 20 navi che da qui al 2024 sono però destinate a salire. L'altro big, Royal Caribbean, ne ha 15. L'offerta è in rapida crescita, e l'impatto sui conti rimane positivo.

PIOGGIA DI MILIARDI Le entrate di Carnival nel primo trimestre del 2019, sono arrivate a 4,7 miliardi di dollari, in crescita di mezzo miliardo rispetto allo stesso periodo dell'anno scorso. «Merito dell'aumento di offerta della nostra flotta e della capacità di spesa superiore che abbiamo registrato sulle nostre navi» ha spiegato il ceo del colosso americano, Arthur Donald. Anche per Royal Caribbean questo sarà un altro anno da record. «Le previsioni per il 2019 sono decisamente incoraggianti - ha spiegato Jason T. Liberty, Cfo della compagnia - e i ricavi per azione cresceranno a doppia cifra». Questo nonostante a fine anno la compagnia dovrà saldare un conto per il carburante da 690 milioni di dollari.

IL LUSSO NEL MEDITERRANEO In Europa il mercato delle crociere del lusso continua a crescere. Nel Mediterraneo quest'anno ci saranno 25 navi per le crociere dei Vip. È un numero da record che sta condizionando le strategie dei porti europei, compreso lo scalo di **Genova**. Il capoluogo ligure si sta attrezzando per diventare l'hub principale, grazie alla riqualificazione del silos granaio. Il complesso dell'Hennebique è a pochi passi dalla Stazione Marittima e il molo di Ponte Parodi si presta ad accogliere le navi per le crociere di lusso che hanno dimensioni ridotte. La bandierina su quel pezzo del **porto di Genova** dovrebbe piantarla Msc che nelle scorse settimane aveva manifestato un certo interesse per l'operazione. La stessa compagnia di Aponte ha ordinato a Fincantieri quattro unità per il segmento d'élite, pronta al lancio di un nuovo brand con l'arrivo della prima commessa previsto per il 2023, ma i concorrenti sono agguerriti. Viking Ocean controlla quasi il 30% di questo mercato, ma ci sono anche Crystal Cruises, Sea bourn, Regent e Silversea.

L'ultra lusso nel Mediterraneo è destinato ad un veloce boom e **Genova** potrebbe approfittarne.



Il Secolo XIX

Genova, Voltri

IL CORTEO ANTIFASCISTA

La protesta blocca il traffico «Varchi chiusi per Salvini»

«Salvini chiude i porti ai migranti, noi chiudiamo i varchi del porto di Genova».

È una protesta pacifica e ordinata quella che ieri ha visto in piazza duecentocinquanta militanti della "Genova AntiFascista" contro il ministro dell' Interno Matteo Salvini in visita a Genova.

I manifestanti si sono dati appuntamento alla stazione Marittima. Dove intorno a mezzogiorno hanno bloccato il traffico cittadino e impedito l' ingresso e l' uscita ai mezzi da quel varco del porto. La protesta è durata circa un' ora. Sull' asfalto tanti gli striscioni («Porti chiusi a Salvini, fuori i razzisti da Genova»), uno dei più significativi) per contestare le misure contenute nel decreto sicurezza senza tralasciare attacchi al precedente ministro Marco Minniti per gli accordi stretti con la Libia. Quindi intorno a mezzogiorno e mezza tra una cortina di fumogeni e qualche petardo esploso è stato aperto il corteo che si è messo in movimento in direzione ponente. Ha attraversato via Buozzi, Di Negro, San Benigno e ed è arrivato ad un secondo varco quello Albertazzi dove è stato di nuovo impedito alle auto e i mezzi pesanti di entrare all' interno dello scalo genovese. Applausi quando il corteo ha raggiunto la sede della comunità di San Benedetto al porto in omaggio a don Gallo. La Comunità di don Gallo ha esposto lo striscione "In direzione ostinata e contraria". Il corteo poi si è sciolto.

Non ci sono registrati momenti di tensioni con le forze dell' ordine che hanno controllato a distanza il corteo.

Da registrare solo qualche lite con passanti o automobilisti che non hanno gradito lo stop per il passaggio del corteo. La protesta degli antagonisti ha comportato pesanti ripercussioni sul traffico cittadino rimasto paralizzato per tutta la mattinata nella zona del porto.

- T.FREG.



Il Secolo XIX

Genova, Voltri

Sicurezza, patto con il Viminale su aree degradate e telecamere

Fondi per i giardini di plastica e di Staglieno. La polizia locale nell' 112 e sale operative più connesse

Emanuele Rossi

Dalle telecamere "intelligenti" in grado di riconoscere le targhe di auto rubate ai giochi per i bambini, passando per la formazione della polizia locale insieme a quella di Stato. E poi il recupero dei beni confiscati alla mafia, che da troppo tempo attendono il momento buono. L' accordo per la "sicurezza integrata" firmato ieri in pompa magna in Prefettura tra Regione e ministero dell' Interno, alla presenza del ministro stesso, Matteo Salvini, contiene parecchie buone intenzioni da convertire in realtà per migliorare la sicurezza dei genovesi.

I PROGETTI SU GENOVA «Investiremo anche sul recupero di aree degradate, grazie ai soldi di un bando del Viminale», spiega l' assessore comunale Stefano Garassino: «In particolare abbiamo tre piani di intervento: il primo è il progetto Prè visioni su via Prè, il secondo è sui giardini Baltimora e il terzo sui giardini Cavagnaro, alla piastra all' uscita di Genova est».

Nello specifico, il progetto di intervento per i giardini Cavagnaro, oggetto di lamentele del vicinato per le feste delle nottate estive dei latinos, con casi di ubriachezza e danneggiamenti, il Comune vuole investire 80mila euro per un restyling dell' area, con nuovi giochi per bambini, colonnine per gli sos, telecamere collegate alla rete Genova città sicura, area attrezzata per l' educazione stradale. Nei giardini Baltimora, tristemente noti come giardini di plastica, invece si punta a coinvolgere le associazioni di categoria del commercio e la regione per rivalutare l' area dal punto di vista dei negozi (i locali della Regione sono in gran parte abbandonati) e a rifare il prato e il tunnel di collegamento con piazza Dante per renderlo più luminoso. Anche qui, le immancabili telecamere.

COSA C' È NEL PATTO Nel presentare l' accordo, il prefetto Fiamma Spina ha insistito sulla necessità di dare risposte sulla «sicurezza percepita» dai cittadini, anche se i reati «sono in calo del 8%» nell' ultimo anno. Il documento che parte da un finanziamento della Regione di un milione ed è stato elaborato dalla Prefettura con l' assessore Sonia Viale, si concentra molto sulla formazione della polizia locale, che entrerà a far parte del circuito del Numero unico di emergenza 112. «Lo scambio di informazioni tra Polizia Locale e Forze di Polizia, l' interconnessione delle sale operative con il collegamento al Sistema centralizzato targhe e transiti (Scntt) limitatamente alla lista delle vetture rubate rilevate attraverso sistemi automatizzati, l' implementazione e regolamentazione dei sistemi di sicurezza tecnologica, l' aggiornamento professionale integrato della Polizia locale e delle Forze di Polizia, l' attivazione di politiche di inclusione sociale» sono i contenuti che dovranno diventare progetti finanziati dal milione di euro messo a disposizione.

I BENI CONFISCATI Un capitolo a parte invece è il caso dei beni sequestrati alla criminalità organizzata e in particolare alla famiglia Canfarotta a Genova con i suoi 90 immobili, in gran parte bassi dei vicoli. Per la manutenzione dei quali sono stati stanziati 500mila euro dalla Regione.

Agiugno dello scorso anno proprio Salvini disse che avrebbe voluto tornare in città «a fare un giro alla Maddalena tra i locali sequestrati per vedere il nuovo utilizzo» ma dovrà attendere ancora perché nel frattempo poco è stato concretizzato: l' iter burocratico è stato bloccato per settimane dal cambio al vertice dell' Agenzia nazionale per i beni confiscati, che li possiede.

Intanto, il Comune aveva fatto un censimento e raccolto una sessantina di manifestazioni di interesse ma non poteva mettere a bando gli immobili. «Abbiamo chiesto di essere autorizzati a tratta rei beni nelle more del trasferimento al Comune», spiega l' assessore al bilancio Pietro Piciocchi. Ieri l' annuncio: il bando per assegnare 81 dei locali e appartamenti sarà fatto domani, con scadenza tra 45 giorni, e i beni potranno essere concessi per finalità «istituzionali, sociali ed economiche» oppure essere incamerati nelle proprietà del Comune. Il lotto più grande sarà



destinato ad associazioni, una ventina di appartamenti saranno destinati a progetti di social housing.
Una quota minore sarà trasformata in "albergo diffuso". Ma alcuni dei locali dovranno essere sgomberati.

-

L'ambiente

"Il porto danneggia solo i cetacei"

Il Ministero a guida 5S nega che le riparazioni navali inquinino i quartieri di Carignano, Porto Antico e Foce

GIUSEPPE FILETTO

I genovesi, e in particolare gli abitanti delle zone di Carignano, Foce e Porto Antico, non hanno alcun titolo a chiedere i danni ambientali derivanti dalle attività delle riparazioni navali, attribuendo a queste una elevata emissione di inquinanti in atmosfera. Gli unici "soggetti" che possono subire una alterazione naturalistica per la presenza a Genova delle lavorazioni in porto sono il Santuario dei Cetacei e le colonie di posidonia che si trovano davanti alla costa di Camogli e di Portofino. Gli altri siti non sono suscettibili di danno ambientale. Lo ribadisce il Ministero dell' Ambiente guidato da Sergio Costa di area M5S, rigettando il "ricorso" firmato e presentato appunto da circa 400 cittadini di Genova riuniti nel Comitato Porto Aperto, sostenuti anche dalle associazioni: " Vas-Verdi Ambiente e Società" di cui è vice-presidente l' avvocato Daniele Granara; e dal " Progetto Genova" (responsabile Marika Cassimatis, nella primavera del 2017 ex candidata alle comunali del M5S, ma in rotta con il movimento ed espulsa). Su questa iniziativa, comunque, hanno dato il loro appoggio i Cinque Stelle. « Il Ministero dell' Ambiente ha risposto su un quesito molto importante, posidonia e Santuario dei Cetacei - dice Alice Salvatore, consigliera regionale e capogruppo dei grillini - adesso, però, sulla salute dei cittadini dovrà esprimersi il Ministero della Salute». «E però il ministero non riconosce la salute umana, dei nostri figli », risponde, indignato, Fulvio Silingardi, uno dei rappresentanti del comitato. Che ritiene la risposta di Via Cristoforo Colombo quantomeno strampalata. «Soprattutto perché lo stesso ministero da una parte ammette che i risultati delle nostre analisi sono inconfutabili - sottolinea Silingardi - e d' altra parte, anche l' Ispra conferma le criticità in città per la presenza delle lavorazioni navali e portuali".

L' Istituto Superiore per la Protezione e la Ricerca Ambientale circa un anno addietro era stato incaricato dal ministero e successivamente ha compiuto i suoi accertamenti attraverso l' Arpal, seguendo quelle che sono le linee guida della legge 152. È la medesima regolamentazione applicata nell' incidente sulla rottura dell' oleodotto Iplom a Fegino. E però nel caso delle lavorazioni in porto i ricorrenti non avrebbero indicato "una sorgente ben definita di inquinamento". Che secondo il ministero potrebbe essere individuata pure nel traffico cittadino.

« Ci stiamo muovendo con fatica - ripete Silingardi - anche rispetto al ricorso che avevamo presentato al Tar». I cittadini, infatti, in un primo momento si erano rivolti al sindaco di Genova, dal quale però non avevano ricevuto alcuna risposta. «I giudici amministrativi, pur dicendo che il sindaco non è tenuto a risponderci, aggiunge che qualsivoglia amministrazione di buon senso avrebbe tenuto conto dei dati - ricorda Silingardi - e ci ha indicato la strada del ministero».

Anche questa, però, altrettanto impercorribile. Tanto che i 400 cittadini come ultima mossa si sono rivolti alla magistratura. Hanno inoltrato un esposto penale, denunciando i presunti reati di " versamento di sostanze pericolose" ed addirittura di " attentato alla salute dei cittadini". E il pm Fabrizio Givri ha aperto un fascicolo, al momento contro ignoti.

Per capire meglio la vicenda, occorre tornare a due anni fa, quando il comitato, assistito dall' avvocato Lorenzo Barabino, si rivolge al Ministero dell' Ambiente attraverso una procedura di " danno ambientale". A corredo presenta le analisi ambientali compiuti dell' ingegnere chimico Giangiorgio Parodi, in cui emerge un' elevata dose di inquinanti, in particolare metalli pesanti come nichel, molibdeno e mercurio.

Il comitato si è opposto all' ampliamento dell' area delle riparazioni navali fino al porticciolo Duca degli Abruzzi. « Nel frattempo, però, anche i Cantieri Amico si sono allargati - precisa Silingardi - : hanno invaso la zona della Fiera, sfrattando 180 posti barca dei privati e insediando una serie di attività ».



Il Giorno (ed. Brianza)

Genova, Voltri

Tav Merci, arriva Rfi

Pressing al Ministero dei parlamentari brianzoli

di MARTINO AGOSTONI - MONZA - I PROBLEMI della ferrovia di Monza, dalla sicurezza legata alla "Tav Merci" sulla linea Milano-Chiasso alla realizzazione delle barriere antirumore lungo le tratte urbane dei binari, entrano nell' agenda di Rfi. Con il nuovo amministratore delegato e direttore generale della Rete ferroviaria italiana, Maurizio Gentile, che ha appuntamento in città a maggio per incontrare sia i comitati cittadini che denunciano i rischi davanti alle proprie abitazioni legati al potenziamento dei transiti di treni merci, sia l' Amministrazione comunale da anni in attesa della conclusione della lentissima procedura per posizionare lungo i 7 chilometri di ferrovia da San Biagio a San Rocco le barriere antirumore previste fin dal 2003 dal piano di risanamento acustico della Ferrovie dello Stato.

L' ARRIVO A MONZA del responsabile di Rfi è stato annunciato venerdì sera, durante l' incontro pubblico organizzato dal comitato «Antirumore No Tav Merci in Monza» sulla «follia» dei nuovi collegamenti con maxiconvogli merci previsti in città, dal senatore della Lega Massimiliano Romeo come risultato di un' azione di pressing iniziata da mesi dai parlamentari monzesi verso il ministero dei Trasporti. Sia Romeo al Senato sia il deputato FI Andrea Mandelli alla Camera hanno presentato interrogazioni al ministro Toninelli sui problemi avvertiti a Monza rispetto all' uso della linea Milano-Chiasso come parte del corridoio Rotterdam-Genova dedicato a una circolazione continua di merci tra la Svizzera e il porto di Genova: treni lunghi anche 750 metri che trasportano ogni tipo di materiali, nel 13% dei casi classificati come pericolosi, aumenteranno la loro frequenza fino a 200 transiti al giorno già a partire dal 2020 e a Monza passeranno a pochi metri dalle abitazioni della trincea della ferrovia di San Biagio lungo via Gottardo, quindi entrano nella galleria risalente al 1857 sotto al centro che si immette nella stazione dopo una curva stretta. «I problemi di sicurezza sono da risolvere subito, mentre poi bisogna pianificare la distribuzione del traffico dei treni merci - ha detto Romeo - Dopo le interrogazioni presentate al ministro, 10 giorni fa ho avuto un incontro con il nuovo amministratore di Rfi con cui sono rimasto d' accordo che verrà organizzato un sopralluogo a Monza a cui parteciperanno anche le amministrazioni locali e i comitati».

È UN RISULTATO significativo per la città, che va nella direzione opposta dell' atteggiamento tenuto finora da Rfi che non solo non ha mai dato risposta alle richieste dei comitati ma pure ha snobbato l' Amministrazione comunale. «Da un anno e mezzo lotto contro un muro di gomma - ha detto il sindaco Dario Allevi -. Da quando ho iniziato il mio mandato ho chiesto un incontro con Rfi, sono state inviate dal Comune numerose lettere, ma non ho mai avuto risposte sulla questione della sicurezza, mentre sulle barriere la pratica è andata avanti come hanno voluto loro senza ascoltare le nostre richieste, fino ad arrivare all' assurdo di progettare solo su un lato, verso via Gottardo e non anche su via Sella». Sono questioni su cui venerdì sera c' è stata piena convergenza tra tutti i rappresentanti monzesi nei vari livelli istituzionali e, oltre a quello comunale e nazionale, anche in Regione le preoccupazioni dei comitati saranno ascoltate: l' ex sindaco e consigliere regionale della Lega Marco Mariani ha annunciato che sarà organizzato un incontro con l' assessore lombardo ai Trasporti Claudia Terzi, mentre il consigliere 5 Stelle Marco Fumagalli presenterà una richiesta perché in Regione venga aperto un tavolo di lavoro che riunisca tutte le realtà coinvolte per poi essere interlocutore nelle scelte di Rfi.

© RIPRODUZIONE RISERVATA.



L'Unione Sarda

Genova, Voltri

Porto Torres. Attili sollecita una norma dopo le polemiche sulla riduzione delle navi

«Rotte a rischio per l' Isola, solo la legge sulla continuità può dare garanzie»

Esiste una strada maestra per evitare i giochi sui mari della Sardegna e scongiurare eventuali tagli di navi e corse prima programmati e poi annullati dalla Tirrenia sulla rotta **Porto Torres-Genova**. Un dietrofront che rassicura, ma solo temporaneamente. «Soltanto una legge nazionale sulla continuità marittima può imporre ai vettori privati le condizioni sulla qualità del servizio, sul numero di corse e sulle tariffe agevolate per i sardi. Manca la volontà politica e la pressione dei sindacati». Lo sostiene Antonio Attili, ex parlamentare e padre della continuità territoriale aerea. Per il fondatore della legge sui voli a prezzi scontati, «la Sardegna è in balia del privato che gode di finanziamenti pubblici cospicui - sottolinea l' ex deputato - naviga senza concorrenza e con la libertà di guardare ai propri interessi prima ancora che ai sardi.

La convenzione Stato-Tirrenia presenta delle criticità, perché i contributi sono alti e vanno a finire nelle tasche di Onorato senza sapere come vengono spesi, senza condizioni sul numero delle corse e sull' aumento delle tariffe». Per l' ex parlamentare la legge sulla continuità marittima dovrebbe attribuire alla Regione il ruolo di controllore del servizio, con la definizione di un bando e di una gara internazionale per verificare l' attuazione delle condizioni imposte all' armatore. «L' iniziativa politica spetta ai parlamentari sardi - aggiunge - perché si mettano a lavorare sulla stessa proposta di legge che feci nel 2012». E poi c' è l' Europa con la quale giocare la difficile partita in vista della scadenza della convenzione tra Stato-Tirrenia nel 2020.

Mariangela Pala.



Paura in porto a Genova, scatta l' allarme bomba

GENOVA - E' scattato intorno alle 17 un allarme bomba in **porto** a **Genova**. Vigili del fuoco, carabinieri e polizia si sono recati sul posto per valutare la situazione. Secondo quanto fono a ora raccolto la presunta bomba si troverebbe in un traghetto ormeggiato a ponte Asseretto. Notizia in aggiornamento Commenti.

The screenshot shows the PrimoCanale.it website interface. At the top, there is a navigation bar with links for HOME, GENOVA, LAZIO, LA SPEZIA, IMPERIA, GENOVA, SAMPOGNA, ARCHIVIO, PORTI, WEBCAM, and METEO. Below this, the main content area features a news article titled "Paura in porto a Genova, scatta l'allarme bomba" dated "sabato 06 aprile 2019". The article text reads: "GENOVA - E' scattato intorno alle 17 un allarme bomba in porto a Genova. Vigili del fuoco, carabinieri e polizia si sono recati sul posto per valutare la situazione. Secondo quanto fono a ora raccolto la presunta bomba si troverebbe in un traghetto ormeggiato a ponte Asseretto." Below the text is a "Notizia in aggiornamento" label and social media sharing icons for Facebook, Twitter, and WhatsApp. A "Commenti" section is visible with a "0 Comments" count and a "Sort by" dropdown menu. At the bottom of the page, there is a footer with contact information and a disclaimer: "PROGETTO COFINANZIATO DALL'UNIONE EUROPEA - FONDO EUROPEO DI SVILUPPO REGIONALE - OBIETTIVO 'COMPETITIVITA' REGIONALE E OCCUPAZIONE' - PROGRAMMA OPERATIVO 2007-2013 Parte competitivita' ASSE 3 INNOVAZIONE E COMPETITIVITA' - Bando Azione 1.2.3 'Inno'".

Allarme bomba in due furgoni in porto. Evacuato un traghetti a Genova

GENOVA - E' scattato intorno alle 17 un allarme bomba in **porto** a **Genova**. Vigili del fuoco, carabinieri, polizia e artigiani si sono recati sul posto per valutare la situazione. Secondo quanto ricostruito i cani antidroga avrebbero individuato due furgoni a bordo del traghetti Excellent al cui interno sarebbe presente dell' esplosivo. I proprietari dei due furgoni risultano irrintracciabili. In corso l' evacuazione del traghetti ormeggiato a ponte Assereto. La nave sarebbe dovuta partire in direzione Tangeri (Marocco). I mezzi sul traghetti vengono fatti scendere e ispezionati con l' apposito robot.

The screenshot shows the PrimoCanale.it website interface. At the top, there are navigation tabs for various regions: Genova, Liguria, Piemonte, Valle d'Aosta, Lombardia, Trentino-Alto Adige, Veneto, Friuli Venezia Giulia, Emilia-Romagna, Toscana, Marche, Umbria, Lazio, Campania, Puglia, Basilicata, Calabria, Sicilia, Sardegna, and Molise. The main article is titled "Allarme bomba in due furgoni in porto. Evacuato un traghetti a Genova" and is dated "sabato 06 aprile 2019". The article text is partially visible, mentioning the discovery of two vans on the ferry Excellent and the evacuation of the vessel. Below the article, there are social media sharing icons for Facebook, Twitter, and LinkedIn. A "Video" section shows a thumbnail for "Paura in porto a Genova, scatta l'allarme bomba". A "Commenti" section is also visible, showing "0 Commenti" and a "Sort by" dropdown menu. On the right side, there are promotional banners for "GRIF HOUSE" and "SAMPLACE". At the bottom of the page, there is a footer with contact information and a "Primo" logo.

Il Secolo XIX (ed. La Spezia)

La Spezia

Sindacati: «Preoccupa conflitto Authority-Lsct Rispettare gli impegni»

«Siamo preoccupati sulla possibilità che si possa aprire un conflitto tra Contship e Autorità di sistema portuale. Invitiamo l' Authority a procedere con i dragaggi e il terminalista a dar corso agli investimenti programmati sulla concessione di 53 anni, per liberare la Calata Paita e arrivare così alla nuova stazione crocieristica.

Non vorremmo che si perdesse un' occasione di sviluppo occupazionale. Il piano regolatore portuale, a regime, prevede circa mille posti di lavoro aggiuntivi». Il segretario della Fit Cisl Marco Moretti e Marco Furletti coordinatore della Uil spezzina commentano così le dichiarazioni di ieri del La Spezia Container Terminal. Dichiarazioni che, a margine della presentazione del progetto per il nuovo terminal crocieristico, replicavano al viceministro Edoardo Rai che raccomandava a Contship di non tornare sui propri passi e di procedere alla firma «per il rilascio delle aree oggi occupate». Contship aveva ributtato la palla nel campo dell' autorità di sistema, specificando che in vista degli investimenti programmati voleva tempi certi sul dragaggio.

«Come sindacati- proseguono Moretti e Furletti - abbiamo creato le condizioni per lo sviluppo attraverso un sistema partecipativo. Non ci risulta che a oggi siano stati emanati i bandi relativi all' intervento per l' approntamento del molo Garibaldi. Non vorremmo che si arrivasse aun disimpegno sulla Spezia: chiediamo rassicurazioni e che non si apra un conflitto rea le parti. Lsct dia tempi certi sugli investimenti per la partita del porto commerciale, che prelude alla realizzazione della stazione crocieristica».

Alla presentazione del progetto del terminal crociere la presidente dell' Authority Carla Roncallo aveva affermato di non avere particolari preoccupazioni sul tema. Ma intanto trapela che qualche scintilla tra la sede di via del Molo e Contship ci sia stata.

- L.I.V.



Citta della Spezia

La Spezia

Querelle sui ritardi negli investimenti in porto, sindacati in guardia

Filt Cgil, Fit Cisl e Uiltrasporti esprimono preoccupazione per lo scambio al vetriolo tra Autorità di sistema portuale e Comune da una parte e Lscst dall'altra: "Servono garanzie e rispetto dei ruoli e degli impegni".

La Spezia - L' accenno di scontro frontale tra le istituzioni locali e non solo e il terminalista Lscst, del Gruppo Contship, sui tempi di sgombero di Calata Paita per consentire l' avvio dei lavori per la costruzione del nuovo molo, della stazione marittima e per la restituzione degli altri spazi alla città (leggi qui) ha immediatamente messo in guardia le organizzazioni sindacali. Da una parte ci sono l' **Autorità di sistema portuale**, il Comune e le compagnie Royal Caribbean, Msc cruises e Costa Crociere che fremono per vedere la firma di Lscst in calce all' intesa per la prossima liberazione delle aree su Calata Paita, dall' altra il Gruppo Contship che ribatte sostenendo che i ritardi nei lavori di ampliamento del Molo Garibaldi sono dovuti a intoppi burocratici e alla lentezza nella realizzazione dei dragaggi e dello spostamento dei fasci dei binari da parte dell' ente di Via del Molo. Nel mezzo ci sono migliaia di lavoratori e una città che attende di veder concretizzati gli investimenti promessi da anni, indispensabili per completare il dominio **portuale**. "Accogliamo con soddisfazione la presentazione del project avvenuta ieri, ma siamo preoccupati. Vogliamo rassicurazione da parte di Constship sugli investimenti nel porto spezzino per il futuro dello scalo, per i dipendenti e per l' indotto - afferma Marco Moretti, segretario provinciale di Fit Cisl -. Le istituzioni sono pronte per far partire i progetti che attendevamo da tempo ed è necessario che i lavori inizino nel più breve tempo possibile per il bene della città e della provincia intera". Preoccupato anche Marco Furletti, segretario provinciale di Uiltrasporti: "Speriamo non si apra un conflitto tra terminalista, **Autorità di sistema portuale** e istituzioni perché rispetto a quello che abbiamo sentito e letto dobbiamo fare in modo che ciascuno eserciti il suo ruolo, compresi noi sindacati. L' Adsp deve adempiere ai suoi impegni per quel che riguarda i dragaggi e la fascia di rispetto, ma anche Lscst deve rispettare le previsioni del piano industriale che ha consentito di ottenere la concessione per 53 anni, dando gambe agli investimenti previsti, a partire dalle opere sul Molo Garibaldi per consentire di attuare il progetto della stazione marittima. Tre grandi compagnie come Msc, Royal Caribbean e Costa Crociere che decidono di collaborare e investire sul nostro porto rappresentano una grossa opportunità di ulteriore sviluppo del turismo crocieristico che non vogliamo assolutamente perdere. Così come non vogliamo perdere quella che è stata sino a oggi l' attività **portuale**, in particolare per merito del terminalista Contship che ha dato molto alla città in questi anni e che speriamo continui a dare. Come sindacati abbiamo sempre garantito la pace sociale attraverso un **sistema** partecipativo e collaborativo di relazioni sindacali che hanno portato a risposte positive per i dipendenti. Faremo in modo che ci sia una continuità in questo **sistema**, perché se venissero meno ai loro ruoli realtà come l' Authority o Lscst a pagare il prezzo più alto sarebbero i lavoratori, quelli attuali e quei mille in più che avremmo con gli ampliamenti previsti dal gruppo Contship e da Tarros. Sappiamo che il mercato dello shipping è molto mobile e che le compagnie, se non hanno risposte da parte del terminalista e del concessionario in materia di investimenti e di garanzie, andranno da altre parti. Come abbiamo visto succedere a Cagliari, dove si è persa la quasi totalità dei traffici. Quindi l' invito è che tutti i soggetti lavorino di comune accordo per evitare i conflitti che possono ritardare lo sviluppo del porto", conclude il numero uno di Uiltrasporti. Amplia l' orizzonte della vicenda Fabio Quaretti, segretario provinciale di Filt Cgil: "E' un periodo complicato in cui stanno accadendo diverse vicende intorno a Contship, guardiamo con molta attenzione e preoccupazione a quello che sta accadendo a Gioia Tauro e a Cagliari. Abbiamo chiesto incontri ai vertici nazionali di Contship per comprendere quali sono le prospettive. E' necessario ampliare l' orizzonte oltre il livello locale e contestualizzare quello che sta avvenendo con quello che succede nel resto del Paese e fuori dal Paese. Gli armatori oltre a procedere con le aggregazioni stanno cercando di prendere possesso dei terminal principali a livello mondiale, con enormi iniezioni di denaro. C' è grande movimento e questo merita un momento di riflessione da parte del sindacato per quello che sarà il futuro del lavoro nei porti. Abbiamo costruito con fatica un assetto che ha tenuto vent' anni e che ora rischia di essere messo in discussione,

The screenshot shows a news article on the 'Città della Spezia' website. The main headline is 'Querelle sui ritardi negli investimenti in porto, sindacati in guardia'. The article text is partially visible, matching the main text of the document. There are several sidebars and banners, including one for 'MOSTRA DELLE MACCHINE DI LEONARDO' and another for 'BARCHÈ MERCATO GOLFO DEI POETI'. The website layout includes social media icons and navigation menus.

con l' aggravante di variabili come l' automazione e i tentativi di autoproduzione che dobbiamo contrastare senza alcuna reticenza. E in tutto questo - sostiene Quaretti - si inserisce il ragionamento sul progetto della Via della Seta: parliamo di argomenti di livello planetario". Sabato 6 aprile 2019 alle 21:27:02 TH.D.L. deluca@cittadellaspezia.com Segui @thomasdeluca.

Contship interviene sulle aree di calata Paita

Testi: ci lavoriamo da anni ma i tempi burocratici hanno bloccato lavori, dragaggi e binari

Veziro Benetti

LA SPEZIA Il Gruppo Contship con Daniele Testi responsabile marketing e comunicazione è intervenuto a seguito di un comunicato stampa lanciato durante la presentazione del progetto relativo al nuovo terminal crociere che sorgerà a La Spezia. Nel testo è stata riportata una affermazione del vice ministro Rixi che per il gruppo tedesco e di riflesso per il La Spezia Container Terminal aveva bisogno di una immediata precisazione La frase contestata riguarda la calata Paita. Il vice ministro riferendosi al terminal crociere ha detto che il progetto è molto significativo, anche perché prevede importanti investimenti privati, e, sopra tutto realizza finalmente un disegno che era fermo da tantissimo tempo. Quindi attendo con fiducia che, già nei prossimi giorni, anche il Gruppo Contship si attivi per consentire di utilizzare le aree di calata Paita fin da subito, in modo da poter avere tutte le carte in regola per procedere il prima possibile con la realizzazione del terminal crociere. Di seguito la precisazione di Daniele Testi per la Contship. In merito al comunicato emesso in data 5 Aprile, dove viene fatto riferimento al ruolo del Gruppo Contship affinché (cit) 'si attivi per consentire di utilizzare le aree di calata Paita fin da subito', siamo assolutamente d'accordo con il vice ministro on Rixi, sul fatto che si ritenga importante accelerare i tempi, cosa che il Gruppo Contship auspica da svariati anni, ovvero ogni volta che in Asia, Usa, Europa e in ogni altra sede, dinnanzi ai clienti attuali e potenziali ha messo la faccia' con i propri vertici aziendali in merito ai tempi di realizzazione di questo importante e strategico progetto di espansione della capacità del terminal. Tempi troppo spesso disattesi per elementi burocratici non dipendenti dalle volontà dell'investitore privato. E' questa dunque un ottima occasione, si legge ancora nel comunicato Contship, per evidenziare quindi che La Spezia Container Terminal Lsct, nel rispetto degli impegni assunti e dei tempi previsti negli accordi, ha assolto e adempiuto a quanto di sua competenza ed ha chiesto alla Autorità portuale di chiarire, considerata la mole degli impegni finanziari in carico a Lsct per oltre 200 milioni di euro, l'inizio ed il termine previsto dei dragaggi e del relativo progetto ferroviario. Progetti questi ultimi che sono basilari, essenziali e necessari per il buon risultato degli accordi sottoscritti e che non vengono citati nell'atto di sottomissione, atto quest'ultimo necessario all'avvio delle fasi operative del progetto.

The screenshot shows the top of the website with the logo 'm sc AGENZIA MARITTIMA ALDO SPADONI SRL' and the URL 'Messaggero Marittimo.it'. The main headline is 'Contship interviene sulle aree di calata Paita'. Below the headline is a sub-headline: 'Testi: ci lavoriamo da anni ma i tempi burocratici hanno bloccato lavori, dragaggi e binari'. The article is dated 'Pubblicato 20 ore fa il giorno 6 Aprile 2019' and is by 'Veziro Benetti'. There is a social media sharing section with icons for Facebook, Twitter, LinkedIn, and YouTube. A large image shows a harbor scene with a ship and buildings. To the right of the image is a newsletter sign-up form with fields for 'Nome e cognome', 'Indirizzo email', and a 'regional' button. Below the image is a 'ULTIME POPOLARI VIDEO' section with several video thumbnails and titles, including '72a Assemblea nazionale di Fedepiloti', 'Di cosa hanno bisogno i porti italiani?', 'Il futuro delle crociere alla Spezia', and 'Fincantieri: squadra che vince...non si cambia!'. At the bottom of the article, there is a 'ABBONATI O EFFETTUA IL LOGIN' button and a list of 'ARGOMENTI CORRELATI: DANIELE TESTI, GRUPPO CONTSHIP, Lsct, PORTO LA SPEZIA'. A small note at the bottom says 'DA NON PERDERE'.

Pressmare

La Spezia

Portualità e logistica fattori di successo per lo sviluppo del paese

Se ne è parlato a Seatec alla presenza dei principali attori della filiera logistico-portuale dell'Alto Tirreno. Portualità, logistica, centri intermodali; in chiusura l'intervento del Vice Ministro alle Infrastrutture e ai Trasporti Edoardo Rixi: trasporto su ferro e gomma siano complementari, necessario fare sistema con tutti soggetti coinvolti. Logistica fondamentale per lo sviluppo del Paese. Nautica da diporto abbia la giusta garanzia di stabilità e punti di approdo adeguati alla centralità del Mediterraneo. advertising A Seatec 2019 si discute di economia del mare estesa alla portualità professionale e alle complesse relazioni che legano tra loro i porti in un sistema di trasporti ad ampio raggio con il convegno La Filiera Logistico/Portuale - Portualità e Logistica quali fattori di successo per lo sviluppo del paese iniziativa organizzata da IGB Srl in collaborazione con IMM_CarrararaFiere. Dopo i saluti del Presidente IMM_CarraraFiere Fabio Felici e dell'Assessore alle Attività Produttive di Carrara Andrea Raggi, sono stati molti gli interventi da parte dei professionisti dell'economia del mare che si sono succeduti nel corso della mattinata. Hanno preso parte al convegno Carla Roncallo, Presidente ADSP ML Orientale/Assoportti - Antonella Querci, direzione sviluppo, programmi europei e innovazione ASDP MT Settentrionale, Andrea Gentile, Presidente di Assologistica, Ammiraglio Giuseppe Tarzia Direttore marittimo e Comandante della Capitaneria di porto di Livorno, Giancarlo Laguzzi presidente Fercargo, Nereo Marcucci, Presidente di Confetra, Gian Enzo Duci presidente Federagenti Marittimo, Daniele Testi direttore marketing Contship, Olimpia Ferrara, SRM, responsabile Team Marittime, James Pigani del Gruppo Gavio, Marco Toccafondi, manager RFI. Ha moderato la tavola rotonda Lorenzo Forcieri, Presidente del Distretto Ligure delle Tecnologie marine. In apertura ha preso la parola Lorenzo Forcieri evidenziando come nonostante le grandi discussioni sul tema e le aspettative degli ultimi tre anni non c'è stato il rilancio auspicato rispetto ai provvedimenti di legge intrapresi. Portualità e logistica sono fattori di successo per il Paese, ma serve una ripresa generale di operatività del sistema guidata non dalla politica, ma da scelte fatte dal mercato. Per Forcieri il Governo deve limitarsi ad attribuire le destinazioni finanziarie, lasciando poi che i soggetti destinatari degli investimenti siano autonomi. A quasi tre anni dalla riforma Delrio è necessario riprendere in mano le decisioni politiche per valutare i risultati ottenuti rispetto agli obiettivi che erano stati posti. Carla Roncallo, Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale, intervenuta anche in rappresentanza di Assoportti, ha evidenziato come Assoportti abbia svolto in questi 3 anni un ruolo di coordinamento importante su vari temi; in parziale disaccordo con Forcieri, ha poi espresso la propria visione ed esperienza rispetto agli effetti della riforma Delrio sui porti di La Spezia e Marina di Carrara, che sono cresciuti grazie alla positiva sinergia creatasi e grazie al fatto che movimentano traffici diversi, che quindi risultano complementari. Io sostengo questa riforma ha spiegato Roncallo la cui validità è data dai numeri: il porto di La Spezia registra nel 2018 un consolidamento del traffico contenitori con una movimentazione complessiva di 1.485.623 TEU (+0,8%) - il TEU è un' unità equivalente a un container da 20 piedi Il porto di Marina di Carrara è addirittura passato da 1.400.000 tonnellate di merci movimentate nel 2015 a chiudere l'anno trascorso con un incremento complessivo del traffico merci a banchina del 9,5% pari a 2.496.000 tonnellate movimentate, e con una previsione per il 2019 di arrivare a 3 milioni, il che significa un incremento del 115% in 4 anni. Questa ottima performance è coincisa con l'aumento del numero di operatori sul porto, passati da uno a tre dopo un'attività anche controversa intrapresa rispetto alla concessione esistente, introducendo la gara e quindi permettendo l'ingresso a due nuovi soggetti. In sintesi, si dimostra che la concorrenza fa bene. L'altro aspetto su cui si sta lavorando è il project financing sul settore croceristico per arrivare ad investire 41 milioni di euro in nuove infrastrutture destinate ai croceristi, un altro settore in forte crescita che avrà una ricaduta importante sull'economia del territorio. Abbiamo introdotto una clausola affinché gli investimenti vengano fatti anche a Marina di Carrara, con la costruzione di un piccolo terminal e indicando un numero minimo di passeggeri da portare. E' partito anche il progetto waterfront, che ci auguriamo di concludere presto procedendo con gli appalti, grazie ai 20 milioni di euro concessi dalla Regione Toscana e gli ulteriori 8 milioni e



800.000 dal Ministero delle Infrastrutture destinati ai primi 3 lotti. Dopo la Roncallo si sono succeduti vari interventi a cura del Direttore marittimo e Comandante della Capitaneria di porto di Livorno, Contrammiraglio Giuseppe Tarzia, e di Antonella Querci che ha rilevato la necessità di fronteggiare i rapidi cambiamenti tecnologici rispetto alle infrastrutture perché lo sviluppo tecnologico cambia le funzioni portuali. La discussione è proseguita con la presentazione di varie analisi a cura dei diversi protagonisti del settore suddetti, con focus sulla necessità di migliorare la rete ferroviaria e far dialogare porti e logistica, perché in Italia solo i porti di La Spezia e Trieste sono dotati di infrastrutture ferroviarie adatte, sulla necessità di aumentare i volumi ferroviari anche potenziando il coordinamento fra le reti europee e di rimodulare il gigantismo navale attraverso la costruzione di nuovi fondali e aumentando la capacità di stoccaggio delle merci. Fra i tanti temi affrontati anche la delicatezza del rapporto con la Cina, che mostra molto interesse per le nostre infrastrutture portuali e alla quale è importante richiedere reciprocità. Ha concluso i lavori Edoardo Rixi, Vice Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, portando così la voce del governo e del suo ministero nella complessa relazione della portualità italiana dell'Alto Tirreno, sia in relazione ai flussi commerciali presenti e futuri, sia nella competizione con gli altri porti del Mediterraneo e delle infrastrutture necessarie a mantenere alta la competitività dei porti nazionali. Il Vice Ministro ha fatto presente la necessità di discutere in modo trasparente con tutti i soggetti interessati e fare sistema Paese, per superare le difficoltà di gestione di una riforma comunque importante della passata legislatura, evidenziando come il trasporto su strada non possa essere considerato in competizione con quello su ferro o con le vie d'acqua, che al contrario devono lavorare in sinergia per renderci competitivi a livello internazionale. Il Vice Ministro Rixi dichiara: Analizzando il sistema intermodale vediamo profonde differenze fra l'Alto Adriatico e l'Alto Tirreno determinate dalla presenza o meno di strutture ferroviarie adeguate e dalla necessità di risolvere nodi strutturali importanti quali il 3° valico ed altri. Ferrovie e gomma devono essere complementari ed è necessario recuperare nuove quote di mercato per fare i volumi che i porti italiani sono in grado di fare. La nostra economia è basata molto sulle esportazioni e ricordiamo che gran parte delle merci oggi viaggia con i TEU, con le entrate dei dazi che finiscono nel porto di scarico delle merci, quindi la Germania piuttosto che l'Olanda incassano entrate che dovrebbero finire nelle casse dello Stato. Il piano strategico è lavorare tutti insieme per riportare il Paese alla sua centralità, farlo su un nuovo piano ferroviario che includa anche un progetto di alta velocità per piccoli colli (pensiamo ad Amazon e all'e-commerce) prima che altri operatori vengano a gestirla sul territorio nazionale. L'altro tema è il potenziamento delle reti TEN-T (Trans European Network-Transport) dato che in Italia non abbiamo una rete TEN-T efficiente. I corridoi TEN-T vanno sviluppati su più linee per evitare che un problema qualsiasi sulla linea comporti un'interruzione del sistema, con i gravi danni economici che ricadono su operatori e aziende, che vanno garantiti. Il traffico merci da e per la Cina passa dalla Germania perché a livello europeo le tracce vengono gestite quasi esclusivamente dagli operatori tedeschi, quindi è importantissimo sviluppare le nostre reti non solo rispetto alla Cina, ma anche al continente africano, colpevolmente ignorato dall'Europa, ma per noi molto importante sia per le nostre merci che per le nostre aziende. Oggi dobbiamo trattare con le aziende cinesi e mettere regole d'ingaggio; negli ultimi 7 anni i cinesi hanno comprato molte infrastrutture anche portuali, va bene dare un segnale di apertura, ma mettendo regole certe sul territorio nazionale e questo va fatto con le Istituzioni perché il privato, se si trova in difficoltà, non può che vendere. Bisogna evitare che l'Italia sia esclusa dal mercato cinese e africano perché le nostre aziende esportano per il 67% verso la comunità europea, ma i dati per la Germania nei prossimi due anni sono negativi, non potremo aumentare quote di mercato su mercati maturi, dobbiamo rivolgerci ai mercati in via di sviluppo, altrimenti il nostro sistema industriale è destinato a diminuire la propria produzione. Lavoriamo allo sblocca cantieri e al decreto crescita per rivitalizzare il mercato interno, ma non basterà, dobbiamo far crescere le imprese e portarle all'estero a prendere quote di mercato; stiamo lavorando su varie norme, comprese quelle del codice degli appalti, per diminuire i tempi di completamento delle opere e arrivare, semplificando le problematiche burocratiche, ad avere finalmente tempistiche certe sulla realizzazione delle opere. Il Mediterraneo torna ad avere centralità e sul mare si gioca il futuro del Paese, dobbiamo avere la capacità di fare sistema per il settore logistico e cantieristico. La nautica da diporto cresce a due cifre ma deve avere garanzie di stabilità e giusti punti di approdo, così come regole fiscali adeguate. E' molto importante collegare i settori interessati, includendo la crocieristica, dato che nei prossimi anni avremo 100 nuove navi da crociera che oggi i nostri scali spesso non sono in grado di accogliere, bisogna risolvere le criticità lavorando insieme. Il sistema logistico non è solo la movimentazione della merce, riguarda anche la formazione degli operatori, il rinnovo dei mezzi, la tariffazione autostradale, bisogna pensare a come evitare il dumping con le società straniere. In tutto questo la contrapposizione fra ferrovia e gomma non funziona, come non funziona rispetto alle autostrade del mare, che devono invece diventare competitive rispetto alle autostrade. Trovando il giusto equilibrio fra le forze in campo l'Italia può vincere questa sfida, possiamo trasformare il nostro ritardo infrastrutturale in un vantaggio competitivo, perché oggi abbiamo la possibilità di realizzare le infrastrutture che ci mancano con una visione volta al 2030 o al 2040, ammodernando il sistema delle infrastrutture e dimostrando, ancora una volta, la capacità tutta italiana di dare il meglio quando ci troviamo con l'acqua alla gola. La logistica è efficienza nel trasporto di beni e persone: se i trasporti funzionano il Paese si muove, ma la competizione va fatta a livello di sistema paese e non di singole aziende, che invece devono fare rete per vincere la sfida attuale. E' necessario trovare intenti univoci su cui concentrarsi, perché la logistica sta alla base dello sviluppo del Paese da ogni punto di vista, e se le cose funzionano anche i giovani possono sperare di restare in Italia e avere un futuro migliore.

The Medi Telegraph

La Spezia

La Spezia, l'alleanza tra i colossi ridisegna il porto passeggeri

LAURA IVANI

La **Spezia** - Una piazza coperta, sovrastata da una pergola in metallo e ceramica, sarà la "cerniera" che unirà la stazione crocieristica con la città. Più avanti il terminal, sul nuovo molo che in un paio d'anni sarà realizzato in calata Paita: un edificio snello, che secondo l'idea dell'architetto Alfredo Femia si inserirà nel paesaggio del Golfo dei Poeti grazie a un gioco di luci e trasparenze, dovuto anche ad ampie superfici vetrate. Più arretrato, un edificio multifunzionale, con circa 500 parcheggi tra auto, bus e taxi. Così si presenterà il nuovo terminal crociere della **Spezia**. Ieri il progetto è stato illustrato nella sede dell'autorità di sistema orientale del mar ligure orientale, a sancire la fine della procedura di gara che ha visto la concessione per 37 anni dei servizi di accoglienza alla joint venture formata da Royal Caribbean, Msc Cruises e Costa Crociere. Un investimento da 41 milioni di euro che doterà lo scalo spezzino delle infrastrutture necessarie ad accogliere sempre più navi, e sempre più grandi. Nel prossimo futuro la previsione è di superare il milione di passeggeri in transito all'anno. Il nuovo terminal, oltre trentamila metri cubi di nuove strutture realizzate secondo il cronoprogramma in 20 mesi da quando sarà pronto il molo, sarà realizzato grazie a una partnership pubblico-privata. Si tratta del primo project financing realizzato per un **porto** italiano. Nei 41 milioni sono stati inseriti anche 6 milioni, non previsti inizialmente, per fortificare le fondamenta del molo sotto al terminal. Di fatto i lavori per la realizzazione del molo potranno partire non appena Contship libererà gli spazi della Calata Paita, recuperandoli con la realizzazione di un interrimento già programmato. Sui tempi la sottolineatura del viceministro Edoardo Rixi. «Questa è una sfida per il sistema Paese. Mi aspetto che Contship già nei prossimi giorni firmi per il rilascio delle aree occupate». Il terminalista La **Spezia** Container Terminal (Contship) ha replicato che per «il rispetto degli impegni assunti e dei tempi previsti ha adempiuto per quanto di competenza e ha chiesto all'Autorità portuale di chiarire, considerata la mole degli impegni finanziari in carico a Lscpt per oltre 200 milioni di euro, l'inizio e il termine previsto dei dragaggi e il relativo progetto ferroviario. Progetti basilari per il buon risultato degli accordi». «Non ho nessun dubbio che tutto possa procedere secondo i tempi - ha detto la presidente dell'Authority Carla Roncallo -. Oggi intanto abbiamo messo in sicurezza il traffico crocieristico del nostro **porto** per parecchi anni». Il progetto, che secondo le stime porterà ricadute di circa 50 milioni sul territorio ogni anno e un fatturato complessivo di 500 milioni, «cambierà il volto della **Spezia**: sarà una stazione crocieristica aperta alla città» ha sottolineato Ana Karina Santini per Royal Caribbean. E sarà la prima tessera del mosaico che vedrà, nei prossimi anni, la realizzazione del nuovo waterfront. Lo ha sottolineato il sindaco Pierluigi Peracchini. «Oggi inizia un nuovo corso. Ventun mesi fa tutto questo era bloccato, il Puc non lo permetteva, non c'erano le intese». Gli ha fatto eco il presidente della Regione Liguria Giovanni Toti. «Il primo passo verso il nuovo fronte a mare. E verso una centralità sempre più forte della nostra regione per il traffico delle crociere».

BEI vara il maxi-mutuo

RAVENNA È stato sottoscritto lunedì scorso tra Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico centro settentrionale e Banca Europea degli Investimenti (BEI) il contratto di mutuo da 120 milioni di euro di finanziamento al progetto Hub portuale di Ravenna. Già deliberato e da tempo considerato una delle fonti di copertura finanziaria del progetto HUB, con la stipula del contratto si è conclusa la procedura che lo vede definitivamente assicurato per la somma complessiva di 120 milioni di euro all'Autorità di Sistema Portuale. Grazie alla firma sono stati blindati anche i 40 milioni di euro che l'Unione Europea ha destinato, riconoscendone l'importanza quale investimento strategico per la rete logistica europea, al Progetto HUB. Ai 60 milioni già deliberati dal CIPE (con Delibera pubblicata in Gazzetta Ufficiale nel settembre scorso), si aggiungono dunque in maniera definitiva 160 milioni derivanti da mutuo BEI ed Unione Europea, finalizzati alla realizzazione di questo Progetto, la cui importanza e validità per il futuro sviluppo del Porto di Ravenna sono testimoniate dagli atti questa mattina perfezionati. Il progetto, come noto e come già pubblicato sulle nostre pagine, prevede l'approfondimento dei fondali in avamposto e lungo tutto il Canale Candiano, l'adeguamento (per oltre 6,5 km) ed il potenziamento delle banchine, oltre alla realizzazione di una nuova banchina della lunghezza di oltre 1.000 mt, e la realizzazione di aree destinate alla logistica in ambito portuale per circa 200 ettari, aree direttamente collegate alle banchine, ai nuovi scali ferroviari merci e al sistema autostradale, rappresentando così un unicum nel panorama della portualità nazionale. L'investimento previsto per il progetto (I fase) è di 235 milioni di euro. Il progetto contribuirà ad attivare altri investimenti, anche di soggetti privati, per ulteriori 300 milioni di euro, che comprenderanno la realizzazione dell'impianto di trattamento dei materiali di risulta dell'escavo, investimenti privati nella logistica, l'ulteriore approfondimento del Canale Candiano sino a 14,50 mt, previsto nella seconda fase del Progetto, e un deposito costiero di GNL. Questo intervento per Ravenna è l'ennesima operazione BEI destinata al rilancio e all'ammodernamento dei porti italiani. Soltanto negli ultimi anni spiega una nota la banca europea degli investimenti ha finanziato a tassi agevolati operazioni per oltre 800 mln anche su Savona, Genova, Gaeta, Civitavecchia, Livorno e La Spezia oltre l'attuale intervento su Ravenna.

The screenshot shows the website 'LA GAZZETTA MARITTIMA' with the article 'BEI vara il maxi-mutuo' dated 6 Aprile 2018. The article text is partially visible, matching the main text on the page. The website layout includes a navigation bar, a main content area with a photo of two men signing a document, and a sidebar with various maritime-related advertisements and logos such as FEDESPEDE, Porto Livorno, LE NAVI, CONCO LOGISTICA, PERCAM, ASSIMA, and MDC.

Aspetti processuali e diritto alla navigazione Il seminario per esperti all' Autorità portuale

"ASPETTI processuali del diritto della navigazione", questo il titolo dell' evento dedicato agli avvocati di venerdì 12 alle 15,30 all' Autorità portuale di Marina. Partecipano Carlo Lenzetti della commissione Formazione Ordine avvocati, Enzo Fogliani del foro di Roma. Evento organizzato da Fondazione scuola forense Alto Tirreno e gli Ordini degli avvocati della toscana.

The image shows a collage of newspaper clippings. The largest clipping is from 'LA NAZIONE' dated 'DOMENICA 7 APRILE 2019' and 'TUTTOCARRARA'. The headline reads 'I progettisti del design premiati a <Seatec> Ecco i talenti della nautica'. A sub-headline says 'La fiera a Marina'. The text mentions 'Assegnate anche quattro menzioni speciali agli <esordienti>'. There are photos of people and a small photo of a child reading. Other clippings include 'Proseguono gli incontri in biblioteca dedicati ai bambini più piccoli', 'Rapporti processuali e diritto alla navigazione', and 'Assemblea annuale di <Sopis>'. At the bottom is a horoscope section titled 'OROSCOP'n cararin' by Enzo Marco, listing signs like Ariete, Toro, Gemelli, etc.

Il Tirreno

Livorno

authority

Berti (M5s) da Verna «Sì alla zona franca»

LIVORNO. Torna sotto i riflettori la questione della zona franca doganale. A rimetterla al centro dell'attenzione è stato l'incontro fra il deputato livornese Francesco Berti (M5s) e il commissario dell'Authority Pietro Verna. Berti ricorda che già l'accordo di programma del 2016 prevedeva già la possibilità di istituire una zona franca doganale «anche nella declinazione molto utile al mondo imprenditoriale labronico della Zona Logistica Speciale (ZLS)». Aggiungendo poi: «Mancano al momento le risorse per queste iniziative, ma sarebbe sufficiente per partire dirottare lì quantomeno i 10 milioni di euro ingessati dalle burocrazie di Invitalia ancora non arrivati alle imprese della nostra area complessa».

L'esponente pentastellato tiene a sottolineare che nella bozza del Decreto Crescita, al vaglio del governo, è prevista «un'accelerazione sullo stanziamento dei fondi per le aree di crisi complessa, che riguarda anche la nostra città». Berti ha preso l'impegno di «apportare tutte le migliorie possibili a questo decreto e chiedere ai ministeri l'intervento normativo necessario per far partire quanto prima la zona franca doganale».

Nell'incontro, definito da Berti «molto proficuo», sono stati affrontati anche temi come «**Darsena** Europa, scavalco ferroviario, bacini di **carenaggio** e semplificazioni burocratiche». Berti ha apprezzato «la disponibilità e il pragmatismo dell'ammiraglio Verna, che si è messo subito a disposizione per fornirmi documentazioni e aggiornamenti sullo stato dell'arte dei vari dossier».

«Traghetti-crociera su Livorno, è al centro delle nostre rotte»
Parla Alessandro Orsato, vicepresidente della giunta di famiglia di Amintore «Ma negli ultimi tempi nel porto labronico abbiamo investito nel settore crociera»

Berti (M5s) da Verna «Sì alla zona franca»

Direttamente dal produttore APPARECCHI ACUSTICI
Prodotti a Livorno
Sensorec e si avvale di tecnologia italiana ROEMER
Nel mondo è nato il mondo dell'ingegneria acustica che ha raggiunto l'apice con l'acquisto di tutti gli apparecchi acustici italiani, per una affidabilità e funzionalità del tutto superiore.

CONTROLLI TECNICI PERIODICI GRATUITI
SONOTECNICA
APPARECCHI ACUSTICI

ROEMER
Sensorec e si avvale di tecnologia italiana ROEMER

Il Tirreno

Livorno

porto: le novità

«Traghetti-crociera su Livorno, è al centro delle nostre rotte»

Parla Alessandro Onorato, vicepresidente della holding della famiglia di armatori «Ma negli ultimi tempi nel porto labronico abbiamo investito nel settore merci»

dall' inviato Mauro Zucchelli San Pietroburgo. «**Livorno** è e resta centrale, anzi centralissima, nella geografia delle rotte del nostro gruppo. Investiremo, rafforzeremo posizioni e quote di mercato». Alessandro Onorato è vicepresidente della holding armatoriale di famiglia e responsabile commerciale del gruppo, ma è qui soprattutto come numero uno di Moby Spl, la controllata che si occupa di traffico passeggeri sul Mar Baltico. Ma l'occasione è troppo ghiotta per il cronista, visto che è proprio a **Livorno** che le famiglie Onorato e Grimaldi si stanno scontrando. C'è da chiarire se si metteranno in moto gli ingranaggi della **Porto** 2000 privatizzata dopo l'aggiudicazione definitiva di una gara che Onorato e Msc hanno vinto promettendo 91 milioni di euro per creare la nuova stazione passeggeri.

La risposta è sempre quella che il padre Vincenzo dette al Tirreno mesi fa: bisogna tener fede agli impegni ma - è questo il filo rosso dell'argomentare - anche che capire che gli impegni hanno un senso se il contesto di regole non è saltato per aria «lasciando noi con il cerino in mano di una stazione da costruire per tutti mentre agli altri è permesso chissà perché di farsi la propria». Già questo basterebbe a dire che è poco realistico l'identikit di una famiglia spaccata fra il padre Vincenzo (nel ruolo dell'incendiario) e i figli Achille e Alessandro (come pompieri): l'uno intestardito nella guerra e gli altri pronti a qualsiasi pace.

«Quel che penso davvero della situazione del **porto** di **Livorno** potrei dirlo probabilmente solo dopo il terzo boccale di birra, e allora sì che ne racconterei delle belle», dice con una battuta il giovane imprenditore della compagnia napoletano-elbana che però è cresciuto a Milano (e l'accento meneghino lo conferma) e da due anni e mezzo è «al timone di quest' appassionante avventura russa». Poi rincarà la dose: «Penso che la situazione delle banchine livornesi si andrà normalizzando». Un po' nel solco della cautela del viceministro Edoardo Rixi che di fronte ai taccuini de Il Tirreno aveva teorizzato l'esigenza di lasciar decantare le tensioni.

Ma non finisce qui. «Aspettiamo di vedere come va a finire la vicenda relativa alla commistione dei traffici che, in modo illegale, fanno i nostri concorrenti. Ci vogliono garanzie sugli introiti che ci si possono attendere in casi del genere».

Niente date né ulteriori indicazioni su quali investimenti intenda compiere nel **porto** di **Livorno**. Ma, per quanto la bussola sia orientata prevalentemente sulla Sardegna, non è escluso che anche **Livorno** e il suo Arcipelago possano rientrare fra le rotte sulle quali lanciare crociere a basso costo su traghetti riadattati a comfort quasi-crociera fra duty free, cibo sempre, giochi e spettacoli.

«Il riferimento - dice Alessandro Onorato - è già nei traghetti che ho indicato: penso al Moby Aki e al Moby Wonder proprio in questa chiave. Comunque la nostra attenzione su **Livorno** si è sempre più focalizzata sul settore merci, quando ci saranno novità è da lì che immagino verranno».

Pescatori, gli spazzini anti plastica

Livorno: il recupero sarà premiato. Il piano dalla Toscana a Roma

Enrico Salvadori

LIVORNO RIPULIRE il mare dei rifiuti di plastica riportandoli a terra per lo smaltimento, senza la beffa delle multe e dei costi aggiuntivi. Dalle reti dei pescatori emerge una bella notizia, un passo in avanti decisivo per la tutela della qualità delle nostre acque. Recependo le linee di un progetto pilota attuato con successo negli ultimi mesi nelle acque toscane dell' Alto Tirreno. Il Consiglio dei ministri, su proposta del titolare dell' ambiente Sergio Costa, ha approvato all' unanimità il disegno di legge «Salva mare» che contribuisce al risanamento dell' ecosistema marino e alla promozione dell' economia circolare. Favorendo il recupero dei rifiuti pescati accidentalmente e incentivando campagne volontarie di pulizia delle acque.

Finora i costi gravavano esclusivamente sui pescatori e sugli utenti dei porti e invece da adesso saranno coperti con una specifica componente della tassa sui rifiuti. Si prevede anche l' attribuzione di una certificazione ambientale agli imprenditori ittici che utilizzino materiali a ridotto impatto, che partecipino a campagne di pulizia del mare o che conferiscano i rifiuti pescati. Proprio i pescatori conoscono questo problema davvero meglio di tutti. Perché ogni giorno tirando su le reti rischiano di depositare sulle loro imbarcazioni tanta plastica quanto è il pescato. Ora invece diventano a pieno e riconosciuto titolo degli spazzini del mare e il ministro Costa esulta. «Finora erano costretti a ributtare questo materiale dannoso in mare perché avrebbero compiuto il reato di trasporto illecito. Sarebbero stati considerati produttori di rifiuti e avrebbero dovuto pagare lo smaltimento». Insomma, una beffa. «Ora i rifiuti verranno scaricati in punti di raccolta nei porti, i pescatori potranno avere un certificato ambientale e la loro filiera di pescato sarà riconoscibile e riconosciuta». Per il ministro Costa questa vittoria è solo la prima di un cammino ben preciso.

«L' Italia vuole essere leader nella soluzione di un' emergenza planetaria: appena la Direttiva europea sulla plastica monouso sarà pubblicata, approveremo anche noi la legge per dire stop al monouso». Soddisfazione anche da parte della Regione Toscana e degli altri promotori di «Arcipelago pulito» per questo disegno di legge «Salva mare» che si ispira al progetto avviato un anno fa nella porzione di mar Tirreno davanti a Livorno con i cosiddetti pescatori spazzini. Con il progetto toscano, una mezza dozzina di piccoli pescherecci hanno riportato a terra senza multe e costi aggiuntivi oltre 18 quintali di rifiuti. Hanno contribuito una locale cooperativa di pescatori, Legambiente, Guarda costiera, **Autorità di sistema portuale** mar Tirreno settentrionale, Unicoop Firenze, Labromare e Revet. «La nostra attività di sensibilizzazione dei soci e dei consumatori sui temi ambientali - promette la presidente di Unicoop Firenze Daniela Mori - continuerà». Esulta anche l' eurodeputata Pd Simona Bonafè che ha sostenuto il progetto. «Il governo ha fatto suo quanto approvato in Europa grazie anche a un mio emendamento. Ci auguriamo che il ministro Costa recepisca anche la direttiva europea sul divieto di uso della plastica monouso, convincendo anche i suoi alleati a cambiare idea rispetto al voto contrario a Strasburgo».



Ambiente

Arriva la legge salva- mare, i pescatori potranno recuperare la plastica

LAURA MONTANARI

firenze Li hanno chiamati pescatori spazzini perché se il disegno di legge approvato dal consiglio dei ministri avrà il via libera in Parlamento, saranno proprio i pescatori ad aiutarci a togliere un po' di plastica dai fondali marini. Almeno quella che accidentalmente finisce nelle loro reti assieme ai naselli, alle triglie, ai gamberi e al solito pescato. Cioè bottiglie, sacchetti e contenitori di plastica, frammenti di cose abbandonate. Un campionario degno di una discarica, oggetti che il mare non meriterebbe di tenere nella sua pancia. Eppure ci sono e sono tanti. Il paradosso è che senza quel disegno di legge i pescatori i rifiuti li ributtano fra le onde, perché caricarli sui pescherecci e portarli a terra significa accollarsi il costo del loro smaltimento e rischiare una denuncia per trasporto illecito di rifiuti. Un controsenso in un mare che soffoca nella plastica.

Fra i primi a porre la questione e a varare il progetto alla radice della legge oggi voluta dal ministro dell' Ambiente Sergio Costa, è stata la Toscana. Il laboratorio è stato un tratto di mare davanti a Livorno. Poco più di un anno fa la Regione assieme a Unicoop Firenze, a Legambiente, allo stesso ministero e ad altre associazioni sperimentava, chiedendo una deroga rispetto alle norme in vigore, il progetto " Arcipelago pulito". Sei pescherecci di una cooperativa livornese che rifornisce Unicoop potevano trasportare oltre al pescato anche le plastiche e i rifiuti rimasti impigliati nelle reti e lasciarli in un' isola ecologica nel porto di Livorno sotto il controllo della Capitaneria. Un consorzio si occupava poi del trasporto in un centro di smaltimento. Totale della raccolta da maggio a settembre 1,8 tonnellate di plastiche miste pescate dai fondali, alcune sedimentate da anni e in lenta decomposizione.

« Ai pescatori abbiamo riconosciuto un piccolo incentivo e un marchio, Arcipelago pulito, in evidenza sui pescherecci», spiega Daniela Mori, presidente di Unicoop Firenze. Una linea seguita anche dal disegno di legge ribattezzato dal ministro Costa # SalvaMare: i pescatori che faranno plogging potranno contare su un certificato ambientale, la loro filiera sarà riconoscibile e il ministero delle Politiche ambientali studierà meccanismi per premiarli. In attesa che il provvedimento diventi legge, il progetto toscano si replica questa estate con il coinvolgimento, spiega l' assessore regionale Vittorio Bugli, di più porti: oltre a Livorno, Castiglione della Pescaia, Porto Ercole, Porto Santo Stefano e Viareggio. Iniziative analoghe in altre regioni, dalla Campania alla Puglia. «È una grande vittoria per il nostro mare - ha spiegato il ministro Costa - nei prossimi mesi il provvedimento andrà alla Camera e al Senato, lancio un appello ai parlamentari perché facciano presto, bisogna votarlo subito ». Nessuno però si illuda che basti delegare la raccolta della plastica ai pescatori per risolvere una emergenza che vede l' Italia terzo paese del Mediterraneo a disperdere più plastica in mare, con 90 tonnellate al giorno. Le ultime ricerche sull' ambiente raccontano che il 95 per cento dei rifiuti in mare aperto è costituito da plastica e il 90 per cento degli uccelli marini ha nello stomaco dei frammenti.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Arriva la legge salva-mare, i pescatori potranno recuperare la plastica

Raccordo ferroviario per il traffico di cellulosa

LIVORNO Grazie agli interventi realizzati nell'area di Porto Vecchio dall'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale, è stato attivato nei giorni scorsi un nuovo raccordo ferroviario posizionato di fronte al Marchi Terminal di proprietà dell'impresa MarTerNeri e collegato ai binari preesistenti che passano di fronte all'area ex Scotto. L'intervento, realizzato in una zona del porto destinata alla movimentazione dei prodotti forestali, aumenta l'intermodalità e migliora l'operatività dello scalo labronico in uno dei suoi segmenti di traffico più importanti. Nel 2018 lo scalo labronico ha movimentato 1.647.427 tonnellate di cellulosa, fluff, carta kraft e legname, riportando un +4% sull'anno precedente. Il 10% viene inviato ai mercati di destinazione su rotaia, adesso ci sono le basi per fare anche meglio. «Già oggi partono con una certa regolarità dai nostri magazzini, tre/quattro treni alla settimana. Con il potenziamento del raccordo contiamo di aumentare la nostra capacità potenziale», ha dichiarato l'ad di MarTerNeri, Giorgio Neri.

The screenshot shows the article page on the website 'LA GAZZETTA MARITTIMA'. The article title is 'Raccordo ferroviario per il traffico di cellulosa' dated 4 Aprile 2019. The text of the article is visible, matching the main text on the left. Below the article, there are social media sharing buttons for Facebook, Twitter, and Google+. A 'Lascia un commento' section is also present. On the right side of the page, there is a vertical sidebar with various logos and advertisements, including 'FEDESPEDE', 'Porto Livorno', 'LE NAVI', 'CONSO LOGISTICA', 'FERCAM', 'MCM', 'ASSIMA', 'MDC', and 'Tore'. The website header includes navigation links like 'HOME', 'CHI SIAMO', 'CONTATTI', 'PARTENZE NAVI', 'ABBONAMENTI', 'I QUADERNI', and 'SFOGLIABILE'.

Servizio ferroviario arriva il gestore unico

LIVORNO Il parere è positivo: l'Autorità di Sistema Portuale potrà procedere all'espletamento della gara di appalto per la concessione quinquennale del servizio ferroviario relativo agli impianti di Livorno Calambrone e Livorno Darsena). È una delle decisioni assunte giovedì dal Comitato di Gestione, la prima operativa da quando è commissario della Port Authority, la prima nella storia dell'AdSP dell'Alto Tirreno a tenersi presso gli uffici del Port Center, in Fortezza Vecchia. Si tratta di un passaggio importante sottolinea l'Autorità perché di fatto Livorno potrà individuare tramite gara il nuovo gestore unico del comprensorio ferroviario livornese, un'area piuttosto vasta che va dalle banchine dello scalo labronico sino all'interporto Amerigo Vespucci. E non meno importante è stato il via libera dell'organo esecutivo di Palazzo Rosciano all'ampliamento del numero massimo delle autorizzazioni per lo svolgimento delle operazioni e dei servizi portuali nel porto di Livorno: 19 autorizzazioni nel campo delle operazioni portuali e 12 nei servizi portuali. Semaforo verde anche al conseguente rilascio/rinnovo delle autorizzazioni allo svolgimento delle operazioni e dei servizi portuali. Il Comitato di Gestione ha inoltre espresso quattro pareri positivi con riferimento al rilascio di altrettante concessioni quadriennali. Tre di queste interessano la società Neri Depositi Costieri e riguardano l'utilizzazione di superfici demaniali che si trovano presso la calata del Marzocco (8.690 mq per mantenere un deposito costiero) e presso il Canale Industriale (2.393 mq complessivi a cui si aggiungono altri 1.041 mq assegnati in regime di cointestazione con la società Toscopetrol per mantenere una banchina asservita al carico/scarico della merce). La quarta concessione verrà rilasciata a favore della società Tozzi e consiste nell'uso di una superficie demaniale marittima di 1.959 mq sita sulla sponda sud del Canale Dogana D'Acqua per la sosta dei semirimorchi. Il Cdg ha poi dato l'ok al rilascio di una nuova concessione triennale lungo il canale industriale in favore della società Costiero Gas Livorno e finalizzata all'utilizzo di un'area di 1.733 mq dotata di banchina da 210 metri lineari asservita al retrostante deposito costiero. Parere favorevole anche per il rinnovo di una concessione di 12 mesi in favore della società Masol in una zona compresa tra il Canale Industriale e la Sponda Est della Darsena Toscana. Si tratta di 3.902 mq di superficie da utilizzare per la manovra e sosta di mezzi pesanti in entrata e uscita dallo stabilimento. Il Cdg ha infine dato l'ok a una serie di concessioni di piccola entità sia a Portoferraio che a Piombino.

The screenshot shows the website 'LA GAZZETTA MARITTIMA' with a navigation bar at the top containing links for HOME, CHI SIAMO, CONTATTI, PARTENZE NAVI, ABBONAMENTI, I QUADERNI, and SFOGLIABILE. The main article is titled 'Servizio ferroviario arriva il gestore unico' and is dated 4 Aprile 2019. The article text is partially visible, matching the main text on the left. On the right side of the page, there is a vertical sidebar with various advertisements and logos, including FEDESPEDE, Porto Livorno, LE NAVI, CONSOLOGI, FERCAM, ASSIMA, MOC, and TIRELLI.

Caso Livorno in punta di piedi

LIVORNO In punta di piedi, per tutta la settimana. È così che commissione consultiva, partenariato e giovedì mattina il primo comitato portuale operativo della gestione commissariale, hanno affrontato i vari temi più urgenti del sistema. Perché l'ammiraglio Verna si è definito all'insediamento uomo delle decisioni e non dei rinvii: ma con l'attesa del tribunale del Riesame previsto per ieri, venerdì sulla sospensione di Corsini e Provinciali, nessuno ha voluto, correttamente, mettere i piedi nel piatto. E bisogna riconoscere che lavorare così costa un'infinità di impegno di più. Non avendo la sfera di cristallo, e avendo dovuto mandare in stampa queste pagine entro ieri mattina, stiamo ancora aspettando il Riesame. Troverete la sentenza se ci sarà stata nel prossimo numero. Commenti? Ve li proporremo quando si sapranno decisioni e motivazioni. Una cosa è certa: quando sono i tribunali a decidere sugli indirizzi economici di prima importanza per il sistema logistico Italia, non siamo al meglio. Quanto poi ai tempi, che condizionano anche il lavoro, la vita e la garanzia di correttezza di tanti manager, è ancora peggio. L'abbiamo già scritto: il caso Livorno rischia di trascinarsi per anni, con devastanti conseguenze non solo per i singoli imprenditori tutta gente di cui non abbiamo mai creduto di poter mettere in dubbio la correttezza personale e aziendale ma per il sistema Italia. Chiuso. In quanto al comitato di gestione portuale, l'ammiraglio/commissario ha puntato sull'informativa per i tempi dell'ormai leggendario microtunnel del Marzocco garanzia dell'ingegner Pribaz che questa volta si parte nella sostanza e si sarà pronti entro l'autunno del 2021 e sui rinnovi di alcune concessioni demaniali. Il resto, briciole rispetto all'attesa. Con la sommessa speranza che anche i magistrati nella fattispecie quelli che hanno sconvolto palazzo Rosciano essendo uomini e non semidei possano aver sbagliato. Summum ius dicevano gli antichi saepe summa iniuria. Antonio Fulvi

The screenshot shows the website 'LA GAZZETTA MARITTIMA' with the following content:

- Header:** LA GAZZETTA MARITTIMA logo, navigation links: HOME, CHI SIAMO, CONTATTI, PARTENZE NAVI, ABBONAMENTI, I QUADERNI, SFOGLIABILE.
- Main Article:**
 - Title:** "Caso Livorno" in punta di piedi
 - Date:** 4 marzo 2019
 - Text:** LIVORNO - In punta di piedi, per tutta la settimana. È così che commissione consultiva, partenariato e giovedì mattina il primo comitato portuale operativo della gestione commissariale, hanno affrontato i vari temi più urgenti del "sistema". Perché l'ammiraglio Verna si è definito all'insediamento uomo delle decisioni e non dei rinvii: ma con l'attesa del tribunale del Riesame - previsto per ieri, venerdì - sulla sospensione di Corsini e Provinciali, nessuno ha voluto, correttamente, mettere i piedi nel piatto. E bisogna riconoscere che lavorare così costa un'infinità di impegno di più.
 - Buttons:** Condividi su Facebook, Twitter, LinkedIn, Google+, YouTube.
 - Image:** Aerial view of a port area.
 - Text:** non dei rinvii: ma con l'attesa del tribunale del Riesame - previsto per ieri, venerdì - sulla sospensione di Corsini e Provinciali, nessuno ha voluto, correttamente, mettere i piedi nel piatto. E bisogna riconoscere che lavorare così costa un'infinità di impegno di più.
 - Text:** Per leggere l'articolo effettua il login o procedi alla registrazione gratuita.
 - Form:** Input field for email, button 'Invia l'articolo in formato PDF'.
 - Text:** Mya Partecipazioni in formato PDF, download PDF (1.2 MB)
 - Text:** Ammiraglio Verna: Livorno, insediamento del Marzocco, commissario Corsini e Provinciali, Tribunale del Riesame.
 - Text:** Fondazione Livorno: industria e ambiente, concorso fotografico.
 - Text:** Con Marevivo il ministro Costa lunedì a Capri.
 - Buttons:** ARTICOLI CORRELATI, ALTRO DALL'AUTORE.
 - Text:** Caso Livorno: avanti adagio tra Tar e Procura.
 - Text:** Ma i tempi sono l'assurdo di questi tempi.
- Right Sidebar:**
 - FEDESPEED
 - Porto Livorno
 - LE NAVI
 - CONSO LOGISTICA
 - FERCAM
 - SPECIAL FOR SPI PRODOTTA
 - ASSIMA
 - MDC
 - TORRE
 - UN FOR ALL'ARCIPOLO TOSCANO

Il Tirreno (ed. Piombino-Elba)

Piombino, Isola d' Elba

traghetti e concorrenzatraghetti e concorrenza

Le firme dell' Ape rosso sono sotto la lente della Commissione Ue

PORTOFERRAIO. Per mesi gli elbani lo hanno visto sfrecciare in lungo e in largo per l' isola, alla guida del suo inseparabile apino rosso. Instancabile, ha raccolto la bellezza di 4mila firme per portare fino Bruxelles quello che, per lui, è diventato un chiodo fisso: la concorrenza sulle banchine del porto di Portoferraio. Ebbene, Arturo Francini, ex lavoratore portuale, a lungo responsabile Filt-Cgil della compagnia ormeggiatori, ha mosso un passo in più verso la sua impresa. Il motivo? La sua petizione inviata alla commissione per le petizioni dell' Unione Europea sarà valutata dalla Commissione europea.

Ma facciamo un passo indietro. Sicuro che alcuni diritti sul trasporto **marittimo** non siano rispettati, Francini ha iniziato la sua mobilitazione personale per abbattere quello che, secondo lui, è il monopolio dei trasporti **marittimi**, per sostenere il riconoscimento della continuità territoriale, il contenimento dei costi di trasporto delle merci e la priorità d' imbarco.

«Gli elbani - aveva scritto a caratteri cubitali su un cartello affisso in città - hanno diritto di precedenza assoluto per l' imbarco dei propri mezzi sui traghetti». Così, a bordo del suo apino Piaggio rosso con due bandiere al vento, quella italiana affiancata da quella dell' Elba, Arturo ha girato l' Elba. Dopo aver raccolto le 4mila sottoscrizioni l' ex sindacalista ha preso il suo bel plico e lo ha spedito: Destinataria: Unione Europea.

Lo scorso dicembre da Bruxelles è arrivata la conferma della presa in esame della petizione, nei giorni scorsi un altro piccolo passo: «La commissione per le petizioni ha esaminato la sua petizione - ha scritto Cecilia Wikstrom, presidente della commissione per le petizioni - e ha ritenuto le questioni da lei sollevate ricevibili, a norma del regolamento del Parlamento europeo, in quanto si tratta di una materia che rientra nell' ambito delle attività dell' Unione europea». Non solo. La petizione di Arturo Francini, secondo quanto riferito dall' Ue, avrà degli sviluppi. «La commissione - fanno sapere da Bruxelles - ha avviato l' esame della petizione e ha deciso di chiedere alla Commissione europea di svolgere un' indagine preliminare sugli aspetti del problema. La commissione per le petizioni proseguirà l' esame non appena le saranno pervenute le informazioni necessarie». Insomma, l' Apino rosso ha fatto sentire il suo rombo fino a Bruxelles.



Porto Antico Summer il debutto on line

ANCONA A spasso al Porto Antico, dal reale al virtuale. Il luogo simbolo del porto di Ancona, che unisce la città al suo mare, sbarca on line con due nuovi strumenti di informazione e comunicazione: il sito internet www.portoanticoancona.it e il Virtual tour, che è parte di Welcome to Ancona, il progetto di accoglienza coordinato dalla Camera di Commercio, capofila di un gruppo di soggetti privati e pubblici, fra cui Autorità di sistema portuale del mare Adriatico centrale, Comune di Ancona, Regione Marche. I due strumenti sono stati presentati oggi in una conferenza stampa nella Sala Marconi dell'Autorità di sistema portuale ad Ancona. L'unicità del patrimonio architettonico e archeologico, con la presenza di alcuni dei più importanti beni monumentali del capoluogo marchigiano, con la pietra d'Istria e del Conero riscaldate dal sole o illuminate dalla luna che sale da dietro San Ciriaco per affacciarsi sul porto, si trasformano in immagini virtuali per scoprire la storia, l'arte e la bellezza e godere, da tutto il mondo, di quello che si può ammirare al Porto Antico. Promuovere e valorizzare la conoscenza del Porto Antico, i suoi monumenti e le possibilità di fruizione collettiva. Questi gli obiettivi del sito www.portoanticoancona.it e del Virtual tour del Porto Antico, strumenti di comunicazione e di informazione per la comunità del territorio ma anche per i turisti e i passeggeri che transitano nel porto di Ancona, 1,16 milioni nel 2018 di cui più di 67 mila crocieristi, e per tutti coloro che, nel mondo, vorranno cercare in rete un riferimento culturale e turistico per il porto dorico.

Protagonisti di questo luogo, nel reale e nel virtuale, dove possiamo ammirare sia la versione di giorno sia quella di notte, sono l'Arco di Traiano, le Mura e i Magazzini del Porto, l'Arco Clementino, la Fontana dei due Soli del Maestro Enzo Cucchi, il Basamento della Lanterna, la Torre di piloti, il Camminamento del molo della Lanterna e la Lanterna rossa. Il bello parla una lingua universale, è terapeutico e riesce a far stare meglio tutti ha detto Rodolfo Giampieri, presidente dell'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico centrale -, la bellezza del Porto Antico la vogliamo condividere in rete, per ammirarla virtualmente, prima, e venire a vederla dal vivo, per chi non la conosce. Puntiamo in modo sempre più deciso a promuovere i gioielli del nostro territorio, ad aprire lo scrigno che li contiene, in un'operazione di marketing territoriale sempre più orientata ad uscire da una sfera troppo intima per coinvolgere pubblici sempre più vasti alla ricerca di esperienze e di qualità. L'assessore al porto del Comune di Ancona, Ida Simonella, ha sottolineato come l'apertura del Porto Antico abbia significato per la città il solco di demarcazione fra il prima e il dopo, ha permesso di credere che il cambiamento poteva esserci anche nella fruizione dei luoghi. E' stato un motore di spinta fortissimo, così come tutto il porto è un volano dell'economia. Il nuovo sito racconta la possibilità di una destinazione turistica del Porto Antico, resa ancor più possibile dalle opportunità delle crociere. Una porta d'ingresso virtuale alla città ha definito Carlo Mancini, Adv Creativi, il sito www.portoanticoancona.it da loro curato -, con un'interfaccia facile da usare, che si adatta alla grafica di tutti i device, che sarà certamente utile per i navigatori digitali che viaggiano. Il nuovo Virtual tour, hanno spiegato Roberto Telli e Raffaella Abbate di T-Lize, dopo il saluto del contrammiraglio Enrico Moretti, direttore Marittimo delle Marche e comandante del porto di Ancona, permette di visitare il Porto Antico attraverso un'esperienza immersiva e di vedere, attraverso l'utilizzo della tecnologia Google, ciò che le persone vedranno sul posto. Il Virtual tour si può vedere anche attraverso i visori Cardboard di Google.



Il Messaggero (ed. Civitavecchia)

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Crociere, l' Authority snobba il Sea Trade

Soltanto due esponenti (non il presidente) alla fiera di settore più importante del mondo

PORTO E' partita ieri alla volta di Miami la mini delegazione dell' Autorità portuale che prenderà parte all' edizione del 2019 del Sea Trade, il principale appuntamento per il settore crocieristico che si svolge ogni primavera in Florida e richiama migliaia di addetti al settore da tutto il mondo. A differenza del passato, quando da Civitavecchia si muoveva una folta delegazione dell' Authority e anche del Comune, quest' anno a rappresentare il primo porto crocieristico d' Italia e secondo del Mediterraneo dopo Barcellona, saranno soltanto la segretaria generale dell' Adsp Roberta Macii e il funzionario Luca Lupi. Il presidente Francesco Maria di Majo, infatti, come già lo scorso anno, non sarà a Miami per i lavori del Sea Trade che si terranno dall' 8 all' 11 aprile, scelta che pare non sia piaciuta molto al cluster marittimo civitavecchiese. Tanto più che proprio dall' appuntamento in Florida verranno confermati i dati sulla crescita dello scalo che dovrebbe chiudere il 2019 con ben 2 milioni e 560 mila crocieristi movimentati, il 5% in più rispetto al 2018, e con un significativo aumento anche dei passeggeri che effettueranno a Civitavecchia il turn around, ovvero l' imbarco e lo sbarco di inizio o fine crociera.

LA NOVITÀ Sempre in tema di crociere e grattacieli galleggianti, nei prossimi mesi lo scalo cittadino inizierà a ospitare anche turisti dalla Russia. Una novità che è stata annunciata nei giorni scorsi da Alessandro Onorato, vice presidente del Gruppo omonimo, nel corso della conferenza stampa di presentazione della nave da crociera Princess Anastasia per il tour Baltico. «Un altro obiettivo importante del collegamento creato con la Russia ha detto Onorato - è quello di portare anche più crocieristi russi in Italia, riscaldando così sempre più l' amicizia e l' amore che esistono naturalmente tra il popolo italiano e quello russo. Con la nave Princess Anastasia ha aggiunto portiamo gli italiani in Russia e lo facciamo anche garantendo loro, così come ai popoli di altri Paesi, di entrare nel territorio della Federazione Russa senza il visto d' ingresso. Ma stiamo lavorando anche per fare l' esatto contrario, cioè favorire l' afflusso di turisti russi in Italia. Stiamo progettando vari tour, partendo dall' hub di Civitavecchia e poi spostando i turisti russi a Roma e poi in Sardegna, ma pensiamo anche a Napoli e alla Sicilia, oltre che a Milano, meta di molte donne russe».

Cristina Gazzellini © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Vertice Cfft e Adsp: fumata nera

Vertice Cfft e **Adsp**: fumata nera CIVITAVECCHIA - Nulla di fatto. Nonostante le aspettative fossero tante, non è uscito nulla di concreto dalla riunione di ieri pomeriggio a Molo Vespucci, tra il presidente dell'**Adsp** Francesco Maria di Majo e la segretaria generale Roberta Macii, con l'intero consiglio di amministrazione della Civitavecchia Fruit and Forest Terminal, con tanto di delegazione belga, proprio a sottolineare l'importanza del vertice. Se l'obiettivo era quello di avere delle risposte certe per tranquillizzare i clienti e, in particolare Chiquita, a quanto pare non è stato centrato. È bastato vedere le facce scure del manager della società Steven Clerckxs che ha lasciato la riunione prima degli altri insieme ai due rappresentanti belgi: dentro sono rimasti il vicepresidente Sergio Serpente ed il manager operation Gianluca Rossi. Bocche cucite, ma non è difficile capire che le cose non sono andate come avrebbero dovuto. Oltre due ore e mezzo di confronto, per ribadire di fatto la preoccupazione che c'è, ed è tangibile, sul futuro della banchina 24 e la tenuta di traffici strategici, non solo per la società - che tra l'altro ha investito recentemente sull'interporto, con l'obiettivo di rilanciarlo - ma per l'intero scalo. Il rischio di perdere un traffico come quello di Chiquita torna ad essere alto, come è stato la scorsa estate, salvato in extremis. Ma la multinazionale, leader al mondo, aveva chiesto garanzie e tempi certi. E lo aveva fatto anche il mese scorso a Berlino, nel corso della "Fruit Logistica", quando era stata rassicurata proprio dai vertici di Molo Vespucci. Entro la fine di marzo sarebbe dovuta arrivare una risposta. Oggi sembra che l'**Adsp** stia lavorando ad una soluzione, ma i tempi si allungano. E l'indecisione non garantisce certo la tranquillità di cui, oggi, c'è necessariamente bisogno. In ballo c'è una proposta di adeguamento tecnico funzionale della banchina 24, per poter far attraccare lì anche i container: proposta suggerita anche dal tavolo di partenariato, all'unanimità. Ma di decisioni non se ne sono ancora prese. E probabilmente bisognerà attendere la prossima settimana per avere una qualche soluzione. (06 Apr 2019)

VERTICE CFFT E ADSP: FUMATA NERA

CIVITAVECCHIA - Nulla di fatto. Nonostante le aspettative fossero tante, non è uscito nulla di concreto dalla riunione di ieri pomeriggio a Molo Vespucci, tra il presidente dell'**Adsp** Francesco Maria di Majo e la segretaria generale Roberta Macii, con l'intero consiglio di amministrazione della Civitavecchia Fruit and Forest Terminal, con tanto di delegazione belga, proprio a sottolineare l'importanza del vertice. Se l'obiettivo era quello di avere delle risposte certe per tranquillizzare i clienti e, in particolare Chiquita, a quanto pare non è stato centrato. È bastato vedere le facce scure del manager della società Steven Clerckxs che ha lasciato la riunione prima degli altri insieme ai due rappresentanti belgi: dentro sono rimasti il vicepresidente Sergio Serpente ed il manager operation Gianluca Rossi. Bocche cucite, ma non è difficile capire che le cose non sono andate come avrebbero dovuto. Oltre due ore e mezzo di confronto, per ribadire di fatto la preoccupazione che c'è, ed è tangibile, sul futuro della banchina 24 e la tenuta di traffici strategici, non solo per la società - che tra l'altro ha investito recentemente sull'interporto, con l'obiettivo di rilanciarlo - ma per l'intero scalo. Il rischio di perdere un traffico come quello di Chiquita torna ad essere alto, come è stato la scorsa estate, salvato in extremis.

I rifiuti nella rete

06 aprile 2019 Il disegno di legge "salva mare", approvato dal Consiglio dei ministri consentirà, una volta approvato dalla Camera, ai pescatori di riportare a terra, senza sanzioni, la plastica che finisce nelle loro reti. Siamo andati al porto di Fiumicino per sentire l'opinione dei pescatori in merito.

The screenshot shows a Rai News webpage. At the top, there is a cookie consent banner. Below it, a video player displays a 'Content not available' error message: 'Per la riproduzione del video è richiesto Adobe Flash Player. Procurati la versione più recente di Flash Player.' The main article is titled 'I rifiuti nella rete' by Matteo Parfeto, dated 06 APRILE 2019. The text of the article is partially visible: 'Il disegno di legge "salva mare", approvato dal Consiglio dei ministri consentirà, una volta approvato dalla Camera, ai pescatori di riportare a terra, senza sanzioni, la plastica che finisce nelle loro reti. Siamo andati al porto di Fiumicino per sentire l'opinione dei pescatori in merito.' Below the article, there is a section 'I video più visti di Rainews.it' featuring six video thumbnails with titles: 'VRROOM. LA ROMA CLASSIC MOTORS', 'CAPODOLIO SPASOGIATO IN SARDEGNA CON UN FETO E 22 KG DI PLASTICA NELLA RINCA', 'HUMAN BRAIN PROGETTO EUROPEO PER CARNI E CERVELLO UMANO', 'IL MISTERO DELLA NAVE EL HERULI DIRIGETTA A MALTA', 'COPYRIGHT. COSA CAMBIA CON LA NUOVA DIRETTIVA', and 'LE MOURE DEL GOVERNO CONTE PER LA CRESCITA'. On the right side, there is a sidebar titled 'I RIFIUTI NELLA RETE' with several news items: 'CICLOTURISMO IN CRESCITA. PROGETTO INTERNO LINDO VALE 12 MILIARDI', 'SONDAGGIO DEMOPOLIS: GLI ITALIANI ED IL MONDO DEL LAVORO', 'STUDENTESSA USA BENIGNA. VIOLENZA IN LOCALE FIRENZE', and 'ASSOCIAZIONE NAZIONALE PASTICCIUTTI. GRASSO PRESIDENTE, CAPUTO SEGRETARIO'.

Adeguamenti tecnico-funzionali dell'area traghetti a Civitavecchia

CIVITAVECCHIA Si è riunito presso la sede dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale, il Comitato di Gestione dell'Ente, presieduto dall'avvocato Di Majo. I punti principali trattati sono stati essenzialmente tre: l'aggiornamento sull'evoluzione dell'ATF (Adeguamento Tecnico Funzionale) relativo all'Area Commerciale e all'Area Traghetti del porto di Civitavecchia, la presentazione dello schema del Piano Operativo Annuale (POA) della Port Authority Security (PAS) e il procedimento di revoca parziale del navettamento crocieristico alla Port Mobility. Sugli ultimi due punti si è concentrata la seduta. Per quanto riguarda la PAS, il Comitato di Gestione, stante l'impossibilità del Collegio dei Revisori dei Conti di esprimere il proprio parere, si è astenuto dalla votazione auspicando di poter esaminare la delibera nella prossima seduta del 18 aprile. Sulla vicenda della possibile revoca del navettamento crocieristico, a seguito dell'audizione dell'avvocato Edgardo Azzopardi, amministratore delegato della Port Mobility, avendo rilevato la disponibilità del concessionario ad assicurare la trasparente commisurazione delle tariffe ai costi sottostanti ai servizi prestati, il Comitato ha invitato l'Autorità di Sistema Portuale a proseguire nella interlocuzione per la definizione della vicenda sottesa alla procedura di revoca del servizio di navettamento. Infine, con riferimento all'ATF, relativamente alla banchina 26, l'AdSP ha sottoposto ai membri del Comitato di Gestione la necessità di una evoluzione del predetto ATF che tenga conto sia degli ambiti del Piano regolatore Portuale relativi all'Area Commerciale che di quelli della nuova Darsena Traghetti. Tale modifica nasce da una valutazione complessiva del fabbisogno infrastrutturale e/o funzionale alla luce di alcuni traffici in fase di forte sviluppo e/o ormai consolidati come, in particolare, il traffico Ro/Ro, quello delle autovetture e dei prodotti ortofrutticoli. Il Comitato di Gestione ha, quindi, autorizzato l'avvio dell'istruttoria dell'ATF nella sua configurazione più ampia, il cui schema progettuale sarà portato all'attenzione di un successivo Comitato.

The screenshot shows the website 'LA GAZZETTA MARITTIMA' with the article 'Adeguamenti tecnico-funzionali dell'area traghetti a Civitavecchia' dated 6 Aprile 2019. The article text is partially visible, matching the main text on the page. The website layout includes a navigation bar, a main content area with a photo of the port, and a sidebar with various maritime-related logos and news snippets.

Pianificazione strategica con gli stakeholders

BARI Si è tenuta presso la sede dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Adriatico Meridionale la presentazione del processo di consultazione degli stakeholder del territorio che l'AdSP MAM ha deciso di avviare in vista della redazione del Documento di Pianificazione Strategica del Sistema Portuale (DPSSP) e del Documento di Pianificazione Energetica e Ambientale del Sistema Portuale (DPEASP). Tali documenti rappresentano il primo passo nella composizione del Piano Regolatore di Sistema Portuale (art. 5 bis Legge 84/94 e ss.mm.ii.): attraverso essi, infatti, saranno definite la vision generale sull'assetto del sistema portuale e le linee di intervento che, nel corso dei prossimi anni, riguarderanno i porti di Bari, Brindisi, Barletta, Manfredonia e Monopoli, sia dal punto di vista strategico sia dal punto di vista delle politiche energetiche e ambientali. L'auspicio di AdSP MAM è pervenire alla redazione di un DPSSP e di un DPEASP fortemente condivisa: per questo, l'Ente ha deciso raccogliere le istanze e le aspettative degli stakeholder del territorio, avviando un processo di consultazione che, al netto dei tavoli di co-pianificazione con i singoli Comuni, si articolerà in due fasi. Nella prima fase, istituzioni, imprese e associazioni operanti sui territori del sistema riceveranno una email con un link di accesso ad un questionario e ad un documento che sintetizza le diverse alternative di adeguamenti strutturali che l'AdSP MAM ha individuato, così che possano esprimere la propria opinione a riguardo. In una seconda fase, verranno organizzati degli incontri sul territorio per discutere e approfondire le esigenze più significative emerse dai questionari. «L'AdSP MAM si propone come un esempio di best practice, avviando un percorso virtuoso, sperimentale e pionieristico fatto di studio e di condivisione, esteso alla comunità portuale e agli stakeholderes commenta il presidente dell'Ente Ugo Patroni Griffi. Con il supporto di tutti individueremo target, necessità e proposte di sviluppo per giungere ad uno studio finale omnicomprensivo. Una volta approvati, i documenti di pianificazione strategica e di pianificazione energetica-ambientale saranno funzionali alla redazione dei Piani Regolatori Portuali, fondamentale strumento urbanistico che allo stato risulta obsoleto e non conforme alle nuove esigenze di antropizzazione dei porti. Differentemente dal Documento di Pianificazione Strategica che comprende tutti i porti del nostro sistema conclude Patroni Griffi il Piano Regolatore Portuale sarà stilato sulla base delle precipe peculiarità di ciascun porto». Il carattere innovativo dell'iniziativa è stato sottolineato anche da Francesco Di Leverano, direttore del Dipartimento Tecnico AdSP MAM, che ha illustrato in dettaglio le modalità di interlocuzione e di coinvolgimento degli stakeholder e ha ricordato come, per la prima volta in Italia, il DPEASP venga redatto attraverso un processo di pianificazione congiunta.



La Gazzetta del Mezzogiorno (ed. Brindisi)

Brindisi

LO SCALO BRINDISINO UNA RISORSA STRATEGICA PER IL TERRITORIO

Per la UIL territoriale è sempre stato un obiettivo da raggiungere: essere una collettività fortemente unita, presupposto indispensabile per affrontare la complessità dei problemi che ci affliggono e dichiararci soddisfatti quando riusciamo a risolverli.

Importanti provvedimenti stanno per essere adottati dal Consiglio comunale di Brindisi nei prossimi giorni. Decisioni che interessano il porto, una infrastruttura vitale per il nostro territorio per tutte le attività produttive, economiche, commerciali che produce e le significative ripercussioni sociali che potrebbero determinare, auspichiamo in positivo, nel futuro. Il nostro porto e le aree retro **portuali**, riconosciute da millenni da tutto il mondo come approdo ideale per qualsiasi traffico **marittimo**, saranno interessate da sostanziali modifiche infrastrutturali. Occorre perciò, oggi più che mai, che tutti gli Organismi, gli Enti pubblici e privati interessati siano quanto più possibile solidali nelle decisioni che si dovranno assumere. Tuttavia il contesto politico/amministrativo locale sembra di non essere ancora perfettamente consapevole di quanto sia importante l'occasione che si presenta per dimostrare che coloro che sono chiamati a decidere sono perfettamente d'accordo sulle cose da convenire: il meglio per tutti!

Una condivisione preliminare che la maggioranza e l'opposizione del Consiglio comunale brindisino, a quanto è dato da pensare, non hanno ancora raggiunto, atteso che sono stati presentati ben 4 documenti diversi.

SEGUE A PAGINA III.



LICCHELLO*

Scalo, risorsa

CONTINUA DA PAGINA 1 I problemi ce li creiamo da soli!

Uno sbaglio fatale che potrebbe pregiudicare la buona riuscita dell' in tero progetto!

Gli abituali calcoli perdenti, mentre si continua con il solito tira e molla dannoso che ci perseguita da anni! Pensavamo fossero stati lasciati da parte. Alziamo finalmente la testa, cercando di collaborare per gli interessi della città e dei cittadini.

Sono in ballo significativi cambiamenti nell' ampio ed articolato ap parato produttivo brindisino, progetti che ruotano intorno al porto e che segneranno in maniera significativa la sua collocazione strategica fino a renderlo competitivo quanto basta nel panorama internazionale.

Sono da tempo in calendario e non bisogna perdere un minuto per cogliere il massimo delle convenienze possibili. Qualche esempio: la de carbonizzazione, già decisa, della centrale di Cerano, le bonifiche all' interno del petrolchimico, le ZES, la riqualificazione dell' area ex POL, il rilancio del comparto turistico, già in fase di ripresa, l' occasione im perdibile della Via della Seta. Anche gli investitori privati sono pronti a fare la loro parte.

La UIL di Brindisi sollecita, quindi, la massima attenzione e senso di responsabilità per dare la svolta attesa per il raggiungimento degli obiettivi tante volte annunciati e fino a questo momento disattesi.

Si finisca di anteporre i principi agli effetti.

Questa volta non ce lo possiamo permettere!

Licchello Antonio *Segretario generale Uil Brindisi.



CONSIGLIO COMUNALE DECISIVO

Porto, sviluppo e difesa «quadrato il cerchio»

Maggioranza e opposizione verso una soluzione condivisa

«Disco verde» per le opere di completamento degli accosti portuali di Sant' Apollinare; le opere di dragaggio di Costa Morena, di Sant' Apollinare e del Canale del porto medio; le opere di completamento dell'infrastrutturazione portuale mediante banchinamento e realizzazione della retrostante colmata tra il pontile Petrolchimico e Costa Morena Est, dopo l' autorizzazione della commissione di VIA, a patto di considerare le osservazioni prodotte dall' Amministrazione comunale. È quanto potrebbe decidere il prossimo Consiglio comunale convocato nell' assise monotematica sul delicato tema del futuro del porto.

Le varie istanze sono confluite in un lavoro di sintesi importante che contempera le varie posizioni emerse in un lungo dibattito dei mesi scorsi anche con un confronto a tratti acceso. L' assise civica potrebbe quindi registrare la convergenza di maggioranza ed opposizione a patto che ci siano tutte le garanzie del caso. «Garanzie vincolanti» come nel caso della colmata tanto dibattuta «affinché l' opera sia utilizzata per la raccolta del solo materiale di dragaggio del porto di Brindisi, scongiurando che essa possa essere utilizzata per accogliere sedimenti esogeni provenienti da altri porti, anche laddove questi ultimi facciano parte dell' Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale». A questo si aggiungono una serie di impegni a Sindaco e Giunta e di richieste all' Autorità di Sistema Portuale (di cui si riferisce nell' articolo che segue). Se l' assise dovesse valutare favorevolmente i contenuti, il consiglio potrebbe così licenziare un ordine del giorno unico frutto del lavoro di mediazione di tutte le parti che rappresenta un traguardo importante per tutta la città.

archeologico di Punta delle Terrare».

E ancora con riferimento ai banchinamenti di Sant' Apollinare, ad «ottenere garanzie vincolanti circa l' investimento da parte dell' AdP della somma 500.000 euro per le iniziali opere di scavo e valorizzazione del sito archeologico di Punta delle Terrare, richiedendo un ulteriore impegno di spesa a totale copertura degli interventi necessari.

SANT' APOLLINARE Inoltre - con riferimento ai banchinamenti di Sant' Apollinare, Sindaco e Giunta vengono impegnati «ad ottenere garanzie vincolanti circa la realizzazione del progettato parco urbano con progettualità architettoniche coerenti con la memoria storica dei luoghi e compatibile con il traffico crocieristico-turistico; ad avviare una trattativa con l' AdP che porti alla realizzazione nell' area, oggetto di intervento, di un museo del mare (anche utilizzando Palazzo Monticeli, Villa Skirmut -da ristrutturarsi a spese dell' AdP-); ad avviare una trattativa con l' AdP che conduca alla libera fruizione da parte di tutti i cittadini del parco urbano di Sant' Apollinare e degli scavi archeologici di Punta delle Terrare».

LA COLMATA Per quanto attiene alla «Cassa di colmata», l' impegno richiesto è quello di «ottenere garanzie vincolanti affinché l' opera sia utilizzata per la raccolta del solo materiale di dragaggio del Porto di Brindisi, scongiurando che essa possa essere utilizzata per accogliere sedimenti esogeni provenienti da altri porti, anche laddove questi ultimi facciano parte dell' Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale». E ancora «ottenere cogenti assicurazioni sulla esecuzione di puntuali ed attuali analisi dei materiali inquinanti rilevati anche in corso di raccolta e sversamento; a sorvegliare, in collaborazione con gli Enti preposti, affinché siano tutelate le retrostanti aree naturali protette, non sia alterato né sottratto alcun habitat di interesse floristico e/o faunistico e che la realizzazione delle opere di progetto non apportino alcuna modifica al clima acustico attuale; recuperare i rapporti di gemellaggio a suo tempo sottoscritti dal comune di Brindisi con le città di Igoumenitsa, Corfù e Durazzo al fine di ipotizzare interventi di rafforzamento dei rapporti transfrontalieri da far finanziare con i fondi dei prossimi programmi Interreg Italia/Grecia e Italia/Albania/Montenegro; rilanciare il ruolo di Brindisi all' interno della comunità dei porti dell'



Adriatico e dell' alto Ionio nata a Brindisi e che vedeva partecipi le città portuali italiane di Brindisi, Pescara, Ancona e Venezia oltre a quelle della Croazia, della Slovenia, del Montenegro, dell' Albania e della Grecia».

Tutte le richieste ora all' Authority

L' accelerazione «senza indugi il processo per la creazione del Piano Regolatore di **Sistema Portuale**, a Brindisi ancora fermo al 1975» e la «necessità di diventare un porto Core, per essere inserito nei corridoi europei Ten -T (Trans European Network Transport)» sono tra le principali richieste che il Consiglio comunale rivolgerà all' **Autorità di Sistema Portuale** del Mare Adriatico Meridionale.

A ciò si aggiunge la richiesta di «procedere ad una valutazione tecnico - ambientale sulla possibile implementazione dei dragaggi (da portare a quota -17 m.) affinché il Porto di Brindisi diventi attrattivo per i traffici favoriti dalla nuova Via della Seta ed in generale per tutti i traffici provenienti dal canale di Suez; la realizzazione dei dispositivi ancora necessari alla sicurezza del porto; l' assicurazione, con riferimento alla "Cassa di colmata", che l' opera abbia caratteristiche costruttive che sin da ora assicurino un proficuo utilizzo futuro della stessa, scongiurando l' esclusivo utilizzo di contenimento dei sedimenti».

Il Consiglio comunale guarda avanti. Tra le richieste all' Authority quella di «chiedere ad Enel un crono-programma certo relativo alla dismissione della banchina a loro concessa, per poter pianificare nuove attività; creare un progetto aggiornato di indicazioni stradali per i veicoli destinati e provenienti dal porto; realizzare, con intervento prioritario, un terminal passeggeri, capace di offrire servizi di accoglienza di alto profilo qualitativo, idoneo ad accogliere anche il traffico crocieristico; inserire, come opera prioritaria, la bonifica dell' ex deposito Pol nel porto interno e co -pianificare la destinazione e l' uso con l' Amministrazione comunale, utilizzando i fondi già a disposizione dell' Authority; di potenziare urgentemente l' Area Extra Schengen con adeguate infrastrutture in grado di dare dignitosa sistemazione ai passeggeri; di prevedere opportuna funzione e valorizzazione per il capannone ex Montecatini pensando ad una eventuale collaborazione con il Comune e/o privati, anche come parziale utilizzo Terminal passeggeri, in accordo con la Soprintendenza per i Beni architettonici; di prevedere la condivisione e la co -fruizione con l' Amministrazione comunale delle aree del porto interno che attualmente sono occupate dagli uffici dell' Authority e/o di loro competenza; di favorire il libero mercato degli armatori nell' utilizzo degli accosti al fine di evitare forme di utilizzo esclusivo; di prevedere, nel porto di Brindisi o nelle immediate vicinanze, un impianto per il trattamento degli slots e delle acque di sentina, eventualmente anche in collaborazione con operatori privati da selezionare con apposito bando; di verificare la fattibilità, per l' approdo delle navi gasiere, di un' area separata da quella interessata dal traffico delle persone e delle merci. Infine viene chiesto all' Authority di «prevedere ogni azione necessaria per il banchinamento di Capobianco al fine di realizzare nuove banchine, anche con ampliamento della colmata e utilizzazione dei sedimenti provenienti da nuovi dragaggi nel porto cittadino; porre in essere tutte le infrastrutture necessarie ed utili all' area Zes, (viabilità, rete telematica, ecc.

); porre in essere tutte le opere necessarie affinché il porto di Brindisi sia un Porto Green con tecnologie sostenibili per navi in sosta, con particolare attenzione all' elettrificazione di tutte le banchine».



GRANDE PROVA DI UNITÀ UN RISULTATO CHE TORNA UTILE E RAFFORZA L' INTERA MAGGIORANZA AL COMUNE CAPOLUOGO

Pd e Leu sono soddisfatti

Soddisfazione nelle fila del Pd e Leu e tra i singoli consiglieri per il traguardo che l' assise civica si appresta a raggiungere se andasse in porto l' ordine del giorno congiunto.

«Grande prova di unità e di compattezza dell' intero Consiglio comunale di Brindisi e delle forze politiche che lo compongono - si legge in una nota diffusa dal Partito democratico -, in vista del monotematico sul futuro del porto. Si è riusciti a fare sintesi e a disegnare un percorso comune per il rilancio di una infrastruttura fondamentale per lo sviluppo economico della nostra città. La visione unanime della politica cittadina per le sorti del porto accrescerà anche il potere contrattuale di Brindisi dentro l' **Autorità di Sistema portuale** del Mar Adriatico Meridionale e non solo. Non ci saranno più alibi per nessuno e tutte le parti coinvolte nella vita del porto dovranno collaborare per sostenere un chiaro e importante impegno che stanno assumendo tutti gli amministratori cittadini. L' approvazione nel consiglio comunale di lunedì prossimo dell' ordine del giorno unitario darà al Sindaco Riccardo Rossi la possibilità di sostenere un' idea forte e largamente condivisa di sviluppo **portuale** che avrà al centro l' interesse e il benessere di tutti».

«La sottoscrizione di un documento unico, in vista del Consiglio comunale monotematico - dicono per il Gruppo consiliare Liberi e Uguali per Brindisi Alessandro Antonino, Antonio Manfreda e Giuseppe Massaro, da parte di tutte le forze politiche rappresentate all' interno del Consiglio comunale, è un importante momento di responsabilità condivisa rispetto allo sviluppo del porto di Brindisi, asse fondamentale per una ripresa economica della Città nonché dell' in tera realtà salentina. Il documento ben strutturato su più punti darà forza contrattuale al Sindaco Rossi rispetto all' Autorità di **Sistema Portuale**, alla Regione e al Ministero competente. Questo al fine di rilanciare il porto il retroporto e le connesse attività commerciali per creare opportunità di lavoro, nell' ottica di uno sviluppo sostenibile, che guardi a nuovi scenari di mercato anche internazionali della stessa struttura brindisina».

Il Partito Repubblicano Italiano esprime soddisfazione per l' intesa raggiunta tra tutte le forze politiche rappresentate in Consiglio Comunale che porterà all' approvazione di un ordine del giorno unitario sul porto. «Era quanto confidavamo - dicono il segretario cittadino Vito Birgitta ed il capogruppo in consiglio comunale Ga briele Antonino - nel momento in cui avevamo rinunciato a formulare un nostro documento limitandoci a fornire suggerimenti che potessero arricchire le proposte avanzate dagli altri Gruppi Consiliari. L' intendimento era quello di allargare l' orizzonte sul porto cercando di far comprendere che il rilancio del nostro scalo passa sicuramente attraverso un potenziamento delle infrastrutture ma anche beneficiando di una rete di relazioni internazionali che possano restituire al nostro porto il ruolo che un tempo aveva nel Mediterraneo». Il Pri esplicita il suo intendimento. «Va letta in questa direzione la no.



Cbs-Damarin, futuro incerto per i lavoratori

Uno spiraglio dalla decisione dell'Avvocatura dello Stato

Il destino dei lavoratori coinvolti nella vicenda riguardante i cantieri navali Cbs e della Damarin, nelle mani dall'Avvocatura dello Stato.

C'è forte preoccupazione tra le maestranze per l'atteso pronunciamento, l'Avvocatura dovrà sciogliere il nodo per cui le due aziende potranno proseguire nella loro attività riassumendo tutti i lavoratori, oppure dovranno licenziare anche le maestranze oggi al lavoro.

La questione è stata al centro di un incontro con la task force per le emergenze occupazionali della Regione Puglia svoltosi stamattina (venerdì 5 aprile), in presenza degli stessi lavoratori e del sindacato Fiom Cgil di Brindisi, rappresentato dal segretario generale, Angelo Leo.

«L'abile paziente lavoro del presidente Leo Caroli, la presentazione di un piano industriale credibile da parte di Cbs e Damarin, l'avvenuta rimozione di manufatti abusivi richiesti dalla **Autorità Portuale**, e soprattutto la rivedicazione della clausola sociale da parte della Fiom Cgil di tutte le maestranze nel caso subentrassero altre aziende nell'area **portuale** sono stati ampiamente discussi ed esaminati nel corso di un anno di puntuali incontri», dice Angelo Leo.

«La task Force - aggiunge il segretario generale della Fiom Cgil di Brindisi - l'**Autorità di sistema portuale** del Mar Adriatico meridionale, le aziende, la Fiom Cgil ed i lavoratori presenti in Regione si sono augurati un esito positivo innanzi tutto per i lavoratori, ma anche per il tessuto produttivo territoriale di Brindisi.

Inoltre un eventuale sgombero bloccherebbe per tempi non brevi le aree arrecando un danno occupazionale ed un conseguente deserto produttivo che si aggiungerebbe ad altre situazioni di crisi che pesano negativamente sul nostro territorio».

«In ogni caso per la Fiom Cgil Brindisi - conclude Leo nessun lavoratore deve essere lasciato solo».



ORDINE DEL GIORNO UNITARIO ERA UNA DECISIONE ATTESA DA TEMPO DA TUTTE LE FORZE POLITICHE

Pri approva l' accordo

Il Partito Repubblicano Italiano esprime soddisfazione per l'intesa raggiunta tra tutte le forze politiche rappresentate in Consiglio Comunale che porterà all'approvazione di un ordine del giorno unitario sul porto. «Era quanto confidavamo - dicono il segretario cittadino Vito Birgitta ed il capogruppo in consiglio comunale Gabriele Antonino - nel momento in cui avevamo rinunciato a formulare un nostro documento limitandoci a fornire suggerimenti che potessero arricchire le proposte avanzate dagli altri Gruppi Consiliari. L'intendimento era quello di allargare l'orizzonte sul porto cercando di far comprendere che il rilancio del nostro scalo passa sicuramente attraverso un potenziamento delle infrastrutture ma anche beneficiando di una rete di relazioni internazionali che possano restituire al nostro porto il ruolo che un tempo aveva nel Mediterraneo». Il Pri esplicita il suo intendimento. «Va letta in questa direzione la nostra proposta, poi recepita, di rilanciare il ruolo di Brindisi all'interno della Comunità dei porti dell'Adriatico e dell'Alto Jonio così come il suggerimento di riprendere i rapporti con realtà territoriali gemellate come Durazzo, Corfù ed Igoumenitsa. Tanto anche per beneficiare dei finanziamenti previsti dai programmi Interreg Italia -Grecia ed Italia -Albania -Montenegro. A quest'ultimo riguardo pare il caso di sottolineare che proprio il 4 aprile è stata lanciata una Target Call for Proposals. Il Bando, che sosterrà progetti di cooperazione tra le Regioni italiane della Puglia e del Molise e l'Albania ed il Montenegro, ha una dotazione di oltre 13 milioni di Euro e finanzia, in particolare, progetti nei settori della competitività delle piccole e medie imprese, del turismo e della cultura, dell'ambiente e dell'energia e del trasporto sostenibile».

E ancora: «Un altro aspetto su cui abbiamo cercato di attrarre l'attenzione degli altri Gruppi consiliari è quello della diportistica e della cantieristica navale. Andava in questa direzione la proposta di una rivisitazione dell'Accordo di Programma a suo tempo sottoscritto con la Marina Militare, con la restituzione al Comune di Brindisi dei capannoni ex Saca, oggi pienamente fruibili grazie all'opera di dragaggio e bonifica del Seno di Ponente e non più strategici per gli interessi della Marina. Riteniamo, infatti, che quella sia la location più idonea in cui insediare attività collegate alla cantieristica navale. Così come a noi pare urgente che il Comune approvi rapidamente il kit localizzativo da porre a disposizione delle aziende interessate ad insediarsi nell'area brindisina della Zona Economica Speciale Adriatica e la definizione di intese con il Ministero dell'Ambiente e del Consorzio Industriale per accelerare l'iter amministrativo di restituzione agli usi legittimi di quelle aree ricomprese nel Sito di Interesse Nazionale, prevedendo anche nulla osta provvisori che consentano l'uso immediato di manufatti esistenti a ridosso del porto laddove non si debba procedere per il loro riutilizzo ad opere di scavo e di movimentazione terra.

Siamo certi che su questo e su altri temi non mancheranno occasione di confronto e condivisione».

Infine la Segreteria cittadina ed il Gruppo consiliare del PRI esprimono «preoccupazione per l'intervenuta revoca della concessione demaniale alla Società Bocche di Puglia SPA che gestisce il porticciolo turistico. Sicuramente di stratta di un provvedimento alla cui base vi sono forti motivazioni di carattere giuridico ma che rischia di pregiudicare il disegno di dar vita ad un polo turistico integrato che conduca ad una gestione unitaria del Castello Alfonsino, del porticciolo turistico e delle aree circostanti».



LA MISURA

Interdittiva Igeco: gestione revocata al porto di Brindisi

L' interdittiva antimafia disposta dalla Prefettura di Roma per la Igeco costruzioni ha avuto anche come conseguenza la revoca alla società Bocca di Puglia della gestione del porticciolo turistico Marina di Brindisi. Il provvedimento è stato adottato dall' **Autorità di sistema portuale** dell' Adriatico meridionale.

In una nota, Bocca di Puglia ribadisce di avere tempestivamente adottato ogni iniziativa necessaria per attestare la netta discontinuità tra la propria attività amministrativa e qualsivoglia influenza riferibile alla società Igeco Costruzioni.

Non solo. Durante il procedimento, infatti, la società aveva dimostrato la volontà di fornire all' Authority il più ampio supporto in tal senso, documentando che Igeco Costruzioni, attualmente in concordato, aveva richiesto al Tribunale di Lecce l' autorizzazione immediata alla vendita delle proprie quote. Ed ancora, la società sostiene di non avere alcun elemento nella propria amministrazione che possa riferirsi alla Igeco Costruzioni. Ed annuncio ricorso al Tar, con il mandato conferito agli studi Lipani Catricalà & Partners di Roma e Patarnello Leo di Lecce per ottenere la revoca del provvedimento dell' Authority.

Interdittiva antimafia, l' Autorità portuale revoca la concessione per il porticciolo

Terremoto sul porticciolo turistico di Brindisi. L' **Autorità** di **sistema portuale** dell' Adriatico meridionale ha revocato le concessioni in capo alla società Bocca di Puglia, che gestisce l' omonimo porticciolo turistico proprio di fronte al Forte a Mare. Il provvedimento, «un atto dovuto» spiega il presidente dell' **Authority** Ugo Patroni Griffi firmatario del decreto di revoca, è strettamente collegato con l' interdittiva antimafia disposta dalla Prefettura di Roma nei confronti del socio di maggioranza di Bocca di Puglia, ovvero Igeco Costruzioni. Il decreto prevede lo sgombero di tutte le aree a terra occupate e degli specchi d' acqua nei quali sono installati i pontili galleggianti che sono stati oggetto di concessione da parte dell' **Autorità di sistema portuale** dell' Adriatico meridionale, ai tempi **Autorità portuale** di Brindisi. Entro tre mesi dalla notifica dell' atto, dunque, tutto quanto dovrà sparire. Igeco ha già presentato ricorso contro l' interdittiva della Prefettura di Roma ma in attesa della decisione del tribunale amministrativo, l' **Authority** ha comunque avviato l' iter per la revoca della concessione. L' ente, infatti, non ha ritenuto sufficiente il cambio di amministratori della società né l' integrazione documentale presentata da Igeco ed ha evidenziato che il socio di maggioranza di Bocca di Puglia è ancora, di fatto, la stessa Igeco. Questo nonostante la messa in vendita, da parte della società che ne detiene la maggioranza, delle quote del porticciolo disposta in applicazione del piano presentato al tribunale, nell' ambito della procedura di tutela dall' interdittiva disposta dalla Prefettura di Roma per questioni estranee alla gestione del porticciolo.

«Il socio di maggioranza di Bocca di Puglia - spiega il presidente dell' **Autorità di sistema** Ugo Patroni Griffi - è stato destinatario di una interdittiva antimafia e in questi casi la legge ci obbliga a sancire la decadenza. Stiamo, quindi, facendo rispettare la legge. Naturalmente, se come è accaduto in altri casi l' interdittiva dovesse essere revocata, ne terremo conto». Il presidente ribadisce di avere a cuore l' economia della città e dunque anche le attività diportistiche che si svolgono in quell' area del porto, «che noi vogliamo certamente tutelare e sostenere in tutte le maniere possibili, tranne che andando contro la legge». La politica, intanto, alza al voce e chiede l' intervento del sindaco Riccardo Rossi. La cessione delle quote del Comune all' interno della società Bocca di Puglia stabilita dall' allora commissario straordinario del Comune di Brindisi Santi Giuffrè non è ancora stata perfezionata, dunque almeno formalmente l' ente di piazza Matteotti dovrebbe ancora avere voce in capitolo. L' argomento è stato affrontato durante l' ultima assemblea dei soci, nello scorso mese di ottobre, ma il Comune aveva annunciato l' opposizione alla valutazione delle proprie quote, ritenuta insufficiente. La revoca delle concessioni, lancia l' allarme il consigliere comunale di Forza Italia Gianluca Quarta, «mette in serio pericolo l' esistenza del porticciolo di Brindisi. Il decreto presidenziale, infatti, prevede che vengano sgomberate le aree occupate e gli specchi d' acqua antistanti oggetto delle concessioni. Il tutto, entro il termine di 120 giorni a partire dalla notifica dell' atto». Al netto di un eventuale, e molto probabile, ricorso da parte di Bocca di Puglia di fronte al Tribunale amministrativo regionale, per il consigliere di Forza Italia «va posto in risalto il fatto che non risulta che provvedimenti di revoca delle concessioni siano stati posti in essere anche in relazione agli altri porticcioli pugliesi di cui è socia di maggioranza la Igeco Costruzioni». Strutture che, fanno sapere tuttavia dall' **Autorità di sistema portuale**, non si trovano su concessioni rilasciate dalla stessa **Authority** ma da altri enti. «È importante inoltre - aggiunge Quarta - che l' amministrazione comunale intervenga con decisione (anche costituendosi nella stessa procedura), in considerazione del fatto che il porticciolo è un patrimonio della città e che non è stata conclusa la procedura di cessione delle quote (e quindi ci sarebbe un danno erariale per il Comune in caso di conferma della revoca delle concessioni)». Infine, conclude il consigliere azzurro, «è importante tenere desta l' attenzione per evitare che dietro questo provvedimento possa poi configurarsi una speculazione da parte di chi pensa di acquisire la struttura **portuale** turistica dei brindisini con quattro soldi. Un motivo in più per dar vita ad azioni immediate ed incisive». © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Il decreto Il gestore I timori

Porticciolo: pronto il ricorso «Igeco di fatto era già fuori»

Revocata la concessione dall' Autorità di sistema dopo l' interdittiva antimafia «Quella dell' Authority è stata una scelta ingiusta e sorprendente» La questione preoccupa anche il municipio Se ne discuterà in aula La società Bocca di Puglia sta preparando le sue contromosse

Se ne è discusso ieri in municipio e se ne discuterà anche domani durante il consiglio comunale monotematico sul porto.

La questione della revoca della concessione, da parte dell' **Autorità di sistema portuale** dell' Adriatico meridionale, alla società Bocca di Puglia che gestisce il porticciolo Marina di Brindisi agita anche l' amministrazione comunale.

Che, formalmente, pur avendo ufficializzato la volontà di cedere le proprie quote, è ancora tra i soci (seppure di minoranza) della compagine societaria guidata da Igeco Costruzioni. Ed è proprio a causa dell' interdittiva antimafia disposta dalla Prefettura di Roma nei confronti di Igeco, e contro la quale la società ha già presentato ricorso, che il presidente dell' **Autorità di sistema portuale** Ugo Patroni Griffi ha firmato il decreto di revoca della concessione. «Un atto dovuto», ha sottolineato il presidente.

Un atto che prevede lo sgombero totale, entro tre mesi, delle aree di terra e degli specchi d' acqua dati in concessione dall' allora **Autorità portuale** di Brindisi - era l' anno 2000 - alla società Bocca di Puglia. Che ha già dato mandato ai propri legali di predisporre il ricorso al Tar della Puglia contro il decreto del presidente dell' **Autorità di sistema**, con tanto di richiesta di sospensiva in fase cautelare del provvedimento di revoca della concessione.

Bocca di Puglia tra l' altro, in una nota, ribadisce di avere tempestivamente adottato ogni iniziativa necessaria per attestare la netta discontinuità tra la propria attività amministrativa e qualsivoglia influenza riferibile alla società Igeco Costruzioni.

Non solo. Durante il procedimento, infatti, la società aveva dimostrato la volontà di fornire all' Authority il più ampio supporto in tal senso, documentando che Igeco Costruzioni, attualmente in concordato, aveva richiesto al Tribunale di Lecce l' autorizzazione immediata alla vendita delle proprie quote. Il provvedimento, ad ogni modo, non è ancora arrivato.

Immediatamente - aggiungono dalla società che gestisce il porticciolo - ogni consigliere espressione della suddetta società aveva rassegnato le proprie dimissioni dal consiglio di amministrazione, consentendo che Bocca di Puglia fosse amministrata (come è attualmente amministrata) da soggetti in alcun modo riferibili ad Igeco Costruzioni ed espressione degli altri membri della compagine sociale. Pertanto, conclude il gestore del Marina di Brindisi, attualmente la società Bocca di Puglia non ha alcun elemento nella propria amministrazione che possa riferirsi al socio Igeco Costruzioni.

La scelta dell' Authority di concludere il procedimento di revoca prima dell' alienazione delle quote di Igeco, è parsa a Bocca di Puglia ingiusta e sorprendente. Per questo, il gestore del porticciolo ha incaricato i propri legali di presentare ricorso. Saranno i giudici a verificare se il procedimento di revoca sia conforme ai canoni di legittimità. E intanto, la società garantisce che i servizi saranno garantiti ai diportisti per l' intera stagione estiva. Le possibilità, a questo punto, sono due. Se il Tar dovesse concedere la sospensiva, Bocca di Puglia avrebbe a disposizione molto più di tre mesi per provare a risolvere la situazione. Anche in caso di sconfitta nel merito, Bocca di Puglia potrebbe presentare ricorso al Consiglio di Stato, sempre con richiesta di sospensiva, per avere ancora altro tempo a disposizione. In caso di decisione sfavorevole da parte del Tar, invece, le cose si complicherebbero. Secondo l' attuale presidente del consiglio di amministrazione di Bocca di Puglia, il dirigente



comunale Nicola Zizzi, «seguendo l' applicazione le norme del codice della navigazione, si dovrebbe eventualmente procedere alla pubblicazione di un nuovo avviso di evidenza pubblica per la ricerca di un nuovo concessionario».

Quotidiano di Puglia (ed. Brindisi)

Brindisi

LA SODDISFAZIONE L' AUSPICIO Esulta il segretario della Uil Licchello dopo l' accordo tra maggioranza e opposizione sullo sviluppo portuale VERSO IL CONSIGLIO

«Finalmente è finita la politica del no a tutto»

«Finalmente dopo anni si riesce a fare sintesi» «Che quelle decisioni non restino sulla carta»

Soddisfatto il segretario della Uil di Brindisi Antonio Licchello per la convergenza di maggioranza ed opposizione su un tema tanto importante per la città come lo sviluppo del porto. «Quanto accaduto - dice Licchello - è la dimostrazione che finalmente, dopo anni e anni, anche per il porto si riesce a trovare una sintesi politica, senza esprimere sempre quel no che ha condizionato gli ultimi anni. Io facevo parte del comitato portuale e so bene quante volte la parte politica ha rigettato investimenti e opportunità. Ora hanno dato prova di unità ed è questa la cosa più importante. Speriamo, però, che queste decisioni non restino solo sulla carta».

Il consiglio comunale di Brindisi, ricorda Licchello, sta per adottare importanti provvedimenti. Domani pomeriggio, infatti, si terrà il consiglio comunale monotematico sul porto. «Una infrastruttura vitale - sottolinea - per il nostro territorio per tutte le attività produttive, economiche, commerciali che produce e le significative ripercussioni sociali che potrebbero determinare, auspichiamo in positivo, nel futuro. Il nostro porto e le aree retro portuali, riconosciute da millenni da tutto il mondo come approdo ideale per qualsiasi traffico marittimo, saranno interessate da sostanziali modifiche infrastrutturali».

Proprio per questo, oggi più che mai, per il segretario della Uil, è fondamentale che tutti - enti pubblici e attori privati - siano «quanto più possibile solidali nelle decisioni che si dovranno assumere». E proprio sulla base di questa consapevolezza, maggioranza e opposizione hanno raggiunto l' accordo su un unico documento, che sarà quindi approvato all' unanimità.

Presentarsi separati, infatti, sarebbe stato per Licchello «uno sbaglio fatale» che avrebbe rischiato di «pregiudicare la buona riuscita dell' intero progetto».

Dunque, è il suo invito, «alziamo finalmente la testa, cercando di collaborare per gli interessi della città e dei cittadini. Sono in ballo significativi cambiamenti nell' ampio ed articolato apparato produttivo brindisino, progetti che ruotano intorno al porto e che segneranno in maniera significativa la sua collocazione strategica fino a renderlo competitivo quanto basta nel panorama internazionale. Sono da tempo in calendario e non bisogna perdere un minuto per cogliere il massimo delle convenienze possibili».

Tra gli esempi portati dal segretario della Uil di Brindisi ci sono «la decarbonizzazione, già decisa, della centrale di Cerano, le bonifiche all' interno del petrolchimico, le Zes, la riqualificazione dell' area ex Pol, il rilancio del comparto turistico, già in fase di ripresa, l' occasione imperdibile della Via della Seta. Anche gli investitori privati sono pronti a fare la loro parte».

La Uil, dunque, per bocca di Licchello, chiede «la massima attenzione e senso di responsabilità per dare la svolta attesa per il raggiungimento degli obiettivi tante volte annunciati e fino a questo momento disattesi».



LA PROMOZIONE

Il sistema produttivo brindisino vola negli Emirati

Nell'ambito delle attività di promozione del territorio da parte di Confindustria Brindisi, il presidente Patrick Marcucci parteciperà insieme al presidente dell'**Autorità di sistema portuale** dell'Adriatico meridionale Ugo Patroni Griffi ed al presidente del consorzio Asi Domenico Bianco alla missione di **sistema** negli Emirati Arabi Uniti, programmata dal 14 al 16 di questo mese.

In particolare, saranno illustrate a potenziali investitori le opportunità derivanti dalla Zes, dalle infrastrutture logistiche brindisine e dai sistemi produttivi locali. In proposito, Confindustria sollecita tutti gli attori del territorio ad una tempestiva definizione di un quadro chiaro delle azioni da intraprendere in ambito infrastrutturale, per rendere più efficace l'attività di marketing territoriale.

IL DIBATTITO

«Attenzione alle speculazioni» Forza Italia lancia l'allarme

La revoca, lancia l'allarme il consigliere di Forza Italia Gianluca Quarta, «mette in serio pericolo l'esistenza del porticciolo». Ma per Quarta è importante anche «che l'amministrazione comunale intervenga con decisione, in considerazione del fatto che il porticciolo è un patrimonio della città e che non è stata conclusa la procedura di cessione delle quote». Infine, conclude, «è importante tenere desta l'attenzione per evitare che dietro questo provvedimento possa poi configurarsi una speculazione da parte di chi pensa di acquisire la struttura portuale turistica dei brindisini con quattro soldi».

Non solo opere ma anche ambiente «Attenzione all' impatto dello scalo»

L' invito del Forum in vista del Consiglio tematico di domani

Non ci sono solo le infrastrutture e gli investimenti. In vista del consiglio comunale monotematico sul porto, che si terrà domani pomeriggio, il Forum Ambiente Salute e Sviluppo sottopone all' attenzione dei consiglieri la questione dell' impatto ambientale e sanitario delle emissioni nel porto.

Le attività portuali - scrivono infatti - rientrano tra le imprese industriali per le quali si dovrebbe prevedere una valutazione degli impatti ambientali e sanitari.

Il contributo delle emissioni portuali all' inquinamento atmosferico, sottolineano, non è così trascurabile come si potrebbe pensare. Nel 2013 il predetto documento (la Valutazione del danno sanitario, ndr) stima 1.159 tonnellate di anidride solforosa su un totale di 6.786 di tutte le attività traffico veicolare compreso (17%), 1.421 tonnellate di ossidi di azoto su 10.276 totali (14%), 110 tonnellate di Pm10 su un totale di 558 totali (20%), circa 130 tonnellate del pericolosissimo PM2.5 su 454 totali (28%).

Emissioni, ricorda il Forum, che non sono prive di conseguenze sulle popolazioni residenti nei pressi dei porti. Lo dimostra una vasta letteratura scientifica che da lunga data segnala effetti delle emissioni portuali sulla salute umana. Queste evidenze, concludono, rendono inderogabili attività di riduzione delle emissioni portuali ed una tutela delle popolazioni maggiormente esposte agli scarichi in aria.

Ecco perché il Forum ritiene necessario l' ammodernamento delle attività portuali con sconti sulle tasse portuali per le navi pulite, l' uso di sistemi ecologici di produzione di energia elettrica, la realizzazione di sistemi di fornitura di energia da terra, effettuare attività con mezzi elettrici sia in acqua che a terra.

Inoltre, occorre poi approfondire il problema della compatibilità paesaggistica con riferimento ai progetti di nuovi manufatti da ubicare in area portuale. Va anche prestata la massima attenzione alle nuove opere per verificarne la reale utilità e la convenienza o meno di possibili alternative col criterio della minore invasività. Non condividiamo il principio per il quale un' opera si deve comunque realizzare al solo scopo di non perdere i finanziamenti prescindendo dalla sua utilità. In particolare, la cassa di colmata, scrivono, richiede il massimo approfondimento sotto ogni profilo tenendo presente l' inaccettabilità di tesi, comunque camuffate, che puntino ad occupare spazi acquei per farne discariche senza alcuna prospettiva di positivi utilizzi, soprattutto in un' area le cui problematiche sono a tutti note.

Per quanto riguarda il Piano regolatore del porto, aggiungono, ci limitiamo a rilevare che si tratta di un problema di rilevanza tale da richiedere il coinvolgimento partecipativo dei cittadini e di tutte le loro espressioni e rappresentanze sociali interpretando in modo più ampio e costruttivo la normativa in materia.

Alla luce di queste considerazioni, il Forum annuncia che seguirà con ogni costruttiva attenzione quanto si va programmando e attuando per rilanciare il ruolo fondamentale del porto al cui destino è strettamente legato quello della nostra città.



Brindisi Report

Brindisi

Marina di Brindisi, rischio smantellamento. Comune in allarme

L'assessore comunale Mauro Masiello: "Abbiamo appreso dai media della revoca della concessione, valuteremo come muoverci a tutela dei cittadini". Dipietrangelo: "Comune e Regione andavano coinvolti"

GIANLUCA GRECO

BRINDISI - "Almeno 300 persone hanno delle barche al Marina di Brindisi. Spostarle in questo periodo dell' anno sarebbe un grave danno". L' assessore alla Trasparenza e alla legalità, Mauro Masiello, non nasconde la preoccupazione dell' amministrazione comunale per la revoca della concessione nei confronti della società che gestisce il porticciolo turistico, la Bocca di Puglia Spa, a causa di un' interdittiva antimafia a carico dell' azionista di maggioranza della stessa società, la Igeco. La questione è stata affrontata stamattina (sabato 6 aprile) con il sindaco Riccardo Rossi. "Notizia appresa dai media" "Abbiamo appreso dagli organi di informazione - spiega a BrindisiReport Mauro Masiello - del provvedimento emesso dall' **Autorità di sistema portuale**". La Igeco possiede il 55,27 per cento di quote di Bocche di Puglia. Il Comune di Brindisi, detentore della cosiddetta golden share, ossia il diritto di nominare il presidente, ha il 21 per cento. Altro socio di minoranza è la Marinedì. "Da quello che ci è stato riferito - afferma ancora Masiello - Bocca di Puglia è intenzionata a presentare ricorso al Tar con richiesta di sospensiva (del decreto numero 11 del 25 marzo 2019 a firma del presidente dell' **Autorità di sistema portuale** del Mar Adriatico Meridionale, Ugo Patroni Griffi, ndr). Alla luce di quello che avverrà, il Comune prenderà le sue decisioni. Attualmente abbiamo in cessione le quote, ma fondamentalmente queste non sono state ancora cedute". "Valuteremo ogni tipo di azione" Formalmente, dunque, Bocca di Puglia, concessionaria dal 2000 dell' area demaniale marittima, è tuttora una partecipata del Comune di Brindisi. Adesso l' amministrazione comunale dovrà valutare come muoversi per tutelare l' interesse pubblico, tenuto conto del fatto che l' Authority ha dato a Bocca di Puglia 120 giorni di tempo per sgomberare l' area demaniale e gli specchi acquei, oggetto delle concessioni, da persone e cose. Masiello però chiarisce che "il singolo socio (fra l' altro di minoranza, ndr) difficilmente può intraprendere attività singole, rispetto alla società". "In questo momento - afferma ancora l' avvocato - non abbiamo legittimazione attiva a proporre alcunché". La questione, ad ogni modo, è estremamente seria, se si considera che a ridosso della stagione estiva, salvo eventuali pronunciamenti in suo favore da parte del tribunale amministrativo regionale, Bocca di Puglia dovrà liberare il porticciolo da ogni infrastruttura. "Siamo molto preoccupati - ammette Masiello - valuteremo ogni tipo di azione a tutela dei cittadini". Dipietrangelo: "Regione e Comune andavano coinvolti" Certo, desta un certo stupore il fatto che il Comune di Brindisi non abbia ricevuto comunicazioni formali dell' avvio del procedimento di revoca della concessione, tenuto conto dell' importanza rivestita dal porticciolo nello sviluppo di quell' area del porto. "Mi meraviglio - dichiara Carmine Dipietrangelo, esponente del coordinamento cittadino di Articolo 1 Mdp - che la Regione, che finanziò l' opera, e il Comune di Brindisi, che ricevette quel finanziamento, non siano stati coinvolti e informati di questa vicenda dall' **Autorità di sistema portuale**". "Il sottoscritto e l' architetto Tonino Bruno (rispettivamente nelle vesti di capogruppo dei Ds in consiglio regionale e di assessore regionale, ndr) - prosegue Dipietrangelo - all' epoca dei fatti facemmo una battaglia per realizzare a Brindisi un porticciolo di stazionamento, anche perché a Brindisi, nel piano regionale, di porticciolo ne era previsto solo uno di transito. Noi ci battemmo per fare arrivare i finanziamenti e fu il Comune il destinatario degli stessi. Poi nel corso degli anni il socio imprenditore fece in modo di acquisire il pacchetto di maggioranza della società (la Bocca di Puglia Spa, ndr) di cui il Comune era socio al 49 per cento". "Sbagliato cedere le quote" Dipietrangelo ritiene "sbagliata la scelta fatta dal commissario straordinario del Comune di Brindisi, come altre scelte fatte in quel periodo, di disfarsi delle quote della Bocca di Puglia, pur avendo fatto riferimento alla legge Madia". Anche perché si sta parlando "non di una partecipata qualunque - prosegue - ma di una partecipata che insiste sul territorio e contribuisce alla valorizzazione di un punto importante,

BRINDISIREPORT Economia

love has no labels

Marina di Brindisi, rischio smantellamento. Comune in allarme

L'assessore comunale Mauro Masiello: "Abbiamo appreso dai media della revoca della concessione, valuteremo come muoverci a tutela dei cittadini". Dipietrangelo: "Comune e Regione andavano coinvolti"

Gianluca Greco 06 APRILE 2019 10:31

I più letti di oggi

- Particolarmente dopo interdittiva antimafia, revoca della concessione
- Comune in allarme, tagli anche alla spesa sociale, sospesa nella staff
- Santa Teresa Spa, in 14 verso il smantellamento. Sei in di protesta
- Candidati assenti, favorevoli a medio finanziamento

BRINDISI - "Almeno 300 persone hanno delle barche al Marina di Brindisi. Spostarle in questo periodo dell' anno sarebbe un grave danno". L'assessore alla Trasparenza e alla legalità, Mauro Masiello, non nasconde la preoccupazione dell' amministrazione comunale per la revoca della concessione nei confronti della società che gestisce il porticciolo turistico, la Bocca di Puglia Spa, a causa di un' interdittiva antimafia a carico dell' azionista di maggioranza della stessa società, la Igeco. La questione è stata affrontata stamattina (sabato 6 aprile) con il sindaco Riccardo Rossi.

"Notizia appresa dai media"

unicef

come il porto di Brindisi". "Con leggerezza e superficialità - insiste Dipietrangelo - l' allora commissario fece scelte che lasciavano a desiderare, attorniandosi anche di figure, fra professionisti e funzionari, che non lo hanno aiutato forse a fare scelte oculate, dal momento che questi la città la conoscevano". "La questione approdi in consiglio comunale" Dipietrangelo esprime inoltre preoccupazione per il fatto che si revochi la concessione a Bocca di Puglia, "senza sapere cosa accadrà fra 120 giorni". "Non essendoci una società che gestisce il porticciolo - si chiede - cosa accadrà? Se l' area verrà liberata da tutte le infrastrutture esistenti, ci ritroveremo uno specchio d' acqua che richiederebbe altri finanziamenti per essere riattrezzato. Forse sarebbe stato più giusto affrontare il problema prima, in maniera diversa". "So che la società Igeco è anche proprietaria e socia di maggioranza di altri due porticcioli (quello di San Foca e di Santa Maria di Leuca, entrambi in provincia di Lecce, ndr). In questi due casi, come ci si è comportati? Sarebbe stato opportuno che il Comune si ponesse questa domanda. Considerato che lunedì prossimo si svolgerà il consiglio comunale monotematico sul porto - conclude Dipietrangelo - credo che questo argomento debba essere affrontato e debba integrare l' ordine del giorno unitario concordato dai capigruppo".

TURCO (M5S)

«Più risorse per il rilancio del Porto di Taranto»

«Nel Decreto crescita recentemente approvato vengono stanziati ulteriori risorse per 300 milioni a favore del fondo dedicato alle Zes, in aggiunta ai 250 milioni già previsti per il credito d' imposta in favore delle imprese che si insediano nelle zone speciali». Lo afferma il senatore del Movimento 5 Stelle, Mario Turco. «Nello specifico, le risorse stanziati ammontano a 50 milioni per il 2019, 150 per il 2020 e 100 milioni per il 2021. Si tratta di un importante provvedimento del governo, sostenuto dal Ministro del Sud, Barbara Lezzi. Tali investimenti, soprattutto quelli nelle Zone economiche speciali, non potranno che contribuire al rilancio del porto di Taranto e sostenere il processo di riconversione economica, necessario per il rilancio dell' intera provincia ionica».

Taranto
È una delle percentuali di riscossione più basse d'Italia, pari ad appena il 18,4%. Il dato peggiore tra le città pugliesi

Cartelle per 17,7 milioni nel 2017 il Comune ne ha incassati solo 3,2

Capriolo: «Rottamazione? Aspettiamo il decreto, per ora sono solo ipotesi»

TURCO UNICO
Più risorse per il rilancio del Porto di Taranto

OPINIONE
Incontro con la vicesindaco Tiglieri «Risolvere i problemi dei tassisti»

Ciccio Riccio
www.ciccioriccio.it

Per la tua pubblicità radiofonica su Ciccio Riccio: Piumme s.p.a. - Via del Maccagnolo, 25 - 73100 Lecce Tel. 0832/2781 e-mail: iraggi@piumme.com

Gazzetta del Sud (ed. Catanzaro)

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi e Villa San Giovanni

«La Regione ha fatto la sua parte Ora, però, tocca al Governo»

"Promosso" l' accordo Mct-Msc ma viene ribadita la necessità che l' esecutivo sblocchi i 150 milioni di euro per le infrastrutture

Alfonso Naso

Reggio Calabria Il governatore Mario Oliverio non ha certamente feeling con il Governo gialloverde. Nei giorni scorsi, dopo essersi lamentato per il mancato invito della Regione all' **Autorità portuale** di Gioia Tauro, dove è comparso il ministro Toninelli, aveva espresso sconcerto: l' infrastruttura **portuale** italiana più importante del Mediterraneo è stata tagliata fuori dagli accordi sulla Via della Seta.

Dalla sanità al porto, i terreni di scontro istituzionale sono molti. Oliverio aveva già scritto al premier Conte: «Vorrei ricordare che siamo nella fase finale della programmazione 2014-2020 e nemmeno un solo euro dei circa 150 milioni destinati dall' Europa a Gioia Tauro, la cui gestione è nella competenza del governo nazionale, è stato sinora utilizzato e/o convenzionato. Il governo non solo non ha messo risorse in campo ma non spende nemmeno quelle che l' Europa ha messo a disposizione per investimenti in Calabria».

Lo sblocco di queste importanti risorse sarà annunciato proprio in occasione della riunione del Consiglio dei ministri in agenda a Gioia? Intanto è il consigliere regionale Mimmo Battaglia a richiamare l' esecutivo: «La Regione la sua parte, spesso con un lavoro silenzioso e con l' instancabile assessore alla logistica e vice presidente Francesco Russo, l' ha fatta; adesso tocca al Governo fare la sua. Ricordo che la prima delibera della giunta fu lo stanziamento di 3 milioni di euro per l' abbattimento delle tasse di ancoraggio».

Battaglia ricorda l' azione incessante della giunta per far uscire la Calabria dalla marginalità: «La realizzazione della ferrovia Ionica, la concessione degli aeroporti a Sacal, mentre prima avevamo lo scalo di Crotone chiuso e quello di Reggio gestito da una società poi fallita».

Ma è su Gioia Tauro che, secondo Battaglia, si è investito tantissimo: «Abbiamo lavorato per anni in silenzio ottenendo con il governo Gentiloni l' istituzione della Zes». Ma è sulle opere infrastrutturali che la Regione si sente in credito con il governo che in effetti non ha dato cenni alla lettera di Oliverio del febbraio scorso. «L' amministrazione regionale ha dovuto anticipare 16 milioni di euro per la progettazione del bacino di carenaggio a Gioia Tauro, quando tutto questo toccava al governo». Battaglia a nome della Regione plaude all' accordo che ha portato Msc al timone dello scalo ma ricorda come «c' è tutta l' area retroportuale sulla quale si apre adesso un altro tipo di discussione. Servono politiche per mettere al centro la Calabria con migliori condizioni di mobilità». Infine, sulle opzioni per l' Authority: «Si individuino scelte che siano adeguate».

Governo "avvisato": nella scelta del presidente, la Regione dovrà potersi esprimere.

Prima rigaseconda rigaterza riga Interventi promessissima mai realizzati Il porto di Gioia Tauro è considerato di interesse nazionale e quindi la competenza per la destinazione di fondi a carattere infrastrutturale spetta al governo.

L' elenco che ricomprende i 150 milioni di euro abbraccia molteplici interventi tra i quali spicca il bacino di carenaggio e tutti gli altri lavori per diversificare le attività del terminal e di tutta l' area **portuale** e comprende anche quelli per gli assi viari e per migliorare la capacità attrattiva della zona retroportuale e di tutte quelle aree calabresi connesse con lo sviluppo della logistica.

Interventi peraltro messi nero su bianco nuovamente nell' estate del 2016.



Gazzetta del Sud (ed. Catanzaro)

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi e Villa San Giovanni

I sindacati stilano l' agenda calabrese per l' arrivo dei ministri

Maria Scaramuzzino

Lamezia Terme «Il consiglio dei ministri voluto dal premier Conte nella nostra regione è sicuramente un segnale di attenzione per la Calabria ma, certamente, non dovrà essere una mera passerella». Questo il messaggio chiaro di Cgil, Cisl e Uil che ieri mattina hanno tenuto una conferenza stampa unitaria nella sede della regionale della Uil a Lamezia. I segretari generali regionali delle tre confederazioni: Angelo Sposato (Cgil), Tonino Russo (Cisl) e Santo Biondo (Uil), hanno ribadito quella che deve essere la priorità dell' esecutivo nazionale ovvero «dare risposte concrete alla Calabria in merito a tematiche pregnanti come il lavoro, la sanità, le infrastrutture». I segretari regionali di Cgil, Cisl e Uil, si sono soffermati anche sul futuro del porto di Gioia Tauro. I sindacalisti hanno salutato positivamente l' accordo tra Contship e Msc; tuttavia chiedono al governo nazionale maggiore chiarezza sull' effettivo ruolo dell' importante infrastruttura che, di fatto, è stata esclusa dalla cosiddetta "via della seta": l' accordo tra Italia e Cina. I sindacati hanno chiesto altrettanta chiarezza per il futuro della Zes per la qual andrebbero attivati degli investimenti in tempi celeri.

Cgil, Cisl e Uil hanno auspicato che si possa aprire un proficuo dialogo con l' esecutivo nazionale in modo da concertare interventi concreti per dare ai calabresi quelle risposte che attendono da anni. L' appello unitario è quello di sbloccare prima possibile i cantieri per ammodernare la statale 106 ionica e per portare l' alta velocità sulla dorsale tirrenica. La triade ha invocato anche un piano straordinario per il lavoro «perché il reddito di cittadinanza non è sufficiente per risolvere il problema della disoccupazione. Il vero antidoto alla povertà - hanno affermato i sindacalisti - è il lavoro». Sposato, Russo e Biondo hanno poi posto l' attenzione sulla vertenza ancora aperta dei 4500 precari calabresi da stabilizzare. «Il governo - hanno detto Sposato, Biondo e Russo - ci dica cosa vuole fare con i nostri Lsu-Lpu». I sindacati hanno espresso un giudizio negativo sull' operato del governo regionale "targato" Oliverio ma si sono detti comunque disponibili ad un confronto. Gli esponenti sindacali hanno confermato la loro disponibilità a creare un tavolo di concertazione di fine legislatura con obiettivi mirati. Altra tematica di prioritaria importanza, evidenziata dalla triade, è stata quella della sanità regionale. «È necessario superare il conflitto istituzionale tra il governo centrale e quello regionale - hanno puntualizzato i segretari regionali di Cgil, Cisl e Uil - In particolare il governo nazionale deve scongiurare il blocco del turn over del sistema sanitario calabrese. Se ciò avvenisse - hanno asserito - sarebbe un colpo mortale per il diritto alla salute dei calabresi». Cgil, Cisl e Uil hanno confermato la manifestazione unitaria in programma per il 22 giugno a Reggio Calabria. Una mobilitazione con cui far capire alla nazione che l' Italia non riparte se non riparte il Sud.

Le priorità: sanità, infrastrutture e occupazione.



Adeguamento dei porti il Flag pubblica i bandi

VILLA SAN GIOVANNI Scadranno il 21 maggio i bandi del Flag dello Stretto «per rafforzare il ruolo della comunità di pescatori nello sviluppo locale e per la rifunzionalizzazione dei **porti** destinati alle attività di pesca»: si tratta di interventi per la commercializzazione e la trasformazione dei prodotti ittici svolti direttamente dai pescatori, oltre ad alcuni interventi legati a ittiturismo e pescaturismo.

«Con la pubblicazione dei bandi di inizio aprile - spiega il presidente del Flag, Antonio Alvaro - si completa una prima fase di selezione dei progetti che consentiranno ai beneficiari di migliorare le condizioni di vita dei pescatori e la qualità del prodotto pescato. Il Flag prosegue così l'azione propedeutica e di assistenza sulle azioni e sulle misure rivolte a tutto il settore della pesca ricadente nell'area dello Stretto».

Il bando è rivolto sia a soggetti pubblici che privati e «l'azione - continua Alvaro - è finalizzata ad interventi specifici per l'acquisto di mezzi e attrezzature atti al trasporto ed idonei alla vendita diretta del pescato, al miglioramento delle attività di trasformazione, a progetti per la realizzazione di itinerari a mare per la fruizione e l'accessibilità delle zone costiere e delle aree di pesca, a progetti per la rifunzionalizzazione dei **porti** destinati alle attività di pesca, a interventi per la realizzazione di laboratori di trasformazione e ancora a interventi per la realizzazione di pescaturismo ed ittiturismo».

In riferimento poi alla sicurezza e alla fruibilità degli approdi a fini produttivi, commerciali e turistici, saranno individuate aree a terra da utilizzare come punti di sbarco e aree in mare per gli ormeggi, con strutture funzionali al settore pesca e turistico, incentivando l'adeguamento delle infrastrutture per favorire la competitività della filiera ittica e ridurre l'impatto ambientale.

g.c.
Interventi per realizzare laboratori di trasformazione ittiturismo e pescaturismo.



Gioia Tauro, accordo sottoscritto tra Contship Italia e Itaterminaux

MILANO Contship Italia S.p.A. e Itaterminaux S.à.r.l., azienda interamente controllata da Terminal Investment Ltd (TiL) hanno sottoscritto un accordo preliminare per la vendita del 50% delle azioni detenute da Contship Italia S.p.A. in CSM Italia Gate S.p.A., la società che detiene il 100% di MCT Medcenter Container Terminal S.p.A. MCT è concessionaria delle attività presso il terminal container nel porto di Gioia Tauro. TiL, che già deteneva il restante 50% di CSM Italia Gate S.p.A., al termine dell'operazione di vendita avrà il controllo del 100% del capitale azionario di CSM Italia Gate S.p.A. I termini dell'accordo sono confidenziali e soggetti ad approvazione da parte delle autorità di regolazione. Contship Italia S.p.A. ha espresso con una sua nota sincera gratitudine a tutti i dipendenti, clienti, fornitori e partner di MCT, tra cui la stessa TiL per tutto il supporto dimostrato verso le attività a Gioia Tauro. Un terminal le cui operazioni furono avviate da Contship 24 anni fa. TiL vuole esprimere la sua gratitudine verso Contship Italia S.p.A. per l'eccellente collaborazione nel corso di questi anni ed in particolare durante le recenti trattative che hanno portato alla finalizzazione di questo accordo preliminare di acquisto. Contship Italia è stata assistita da Delfino e Associati Willkie Farr & Gallagher LLP, nelle persone degli avvocati Maurizio Delfino, Stanislao Chimenti e Luca Leonardi. TiL è stata assistita da NCTM, nelle persone degli avvocati Carlo Grignani, Alberto Torrazza ed Ekaterina Aksenova.

The screenshot shows the article page on the website 'LA GAZZETTA MARITTIMA'. The main headline is 'Gioia Tauro, accordo sottoscritto tra Contship Italia e Itaterminaux'. Below the headline, there is a sub-headline 'MCT è concessionaria delle attività presso il terminal container nel porto di Gioia Tauro.' and a paragraph of text. The article is dated 4 Aprile 2019. The page also features a sidebar with various advertisements and logos, including 'FEDESPEDE', 'Porto Livorno', 'LE NAVI', 'CONSO LOGI', 'FERCAM', 'SPECIAL FOR SPI PRODUCA', 'ASSIMA', 'MDC', and 'Tore'. The website navigation menu at the top includes 'HOME', 'CHI SIAMO', 'CONTATTI', 'PARTENZE NAVI', 'ABBONAMENTI', 'I QUADERNI', and 'SFOGLIABILE'.

La Nuova Sardegna

Olbia Golfo Aranci

autorità di sistema

Bando per la concessione di spazi nell' area portuale per il luna park

PORTO TORRES L' **Autorità di sistema portuale** ha pubblicato il bando per la concessione di spazi demaniali dedicati al luna park in occasione della Festha Manna. Le domande dovranno pervenire entro le 12 del 29 aprile, in busta chiusa, all' ufficio protocollo dell' Authority nella sede di Olbia-Isola Bianca. Per l' ottenimento della concessione si partirà da un valore complessivo a base d' asta di circa 1.241 euro, dal quale i soggetti interessati potranno partire per formulare la loro offerta. Gli spazi scelti per la festività patronale di quest' anno non prevedono più tre aree separate come in passato, ma una unica area, pari a 5 mila metri quadri, ben delimitata nella darsena interna del porto commerciale di fronte all' ex Cormorano. «Una nuova disposizione degli spazi che consentirà innanzitutto una più agevole fruizione delle aree portuali da parte degli operatori e dei passeggeri - dice la nota dell' Authority -, senza ingorghi e rallentamenti nelle operazioni di imbarco e sbarco, ma anche una maggiore sicurezza per i frequentatori del parco giochi». (g.m.)



Disagi a Tremestieri

Porto insabbiato, scoppia il caos

I cumuli di materiale trascinati dalle mareggiate, hanno limitato l'ingresso al molo

Rita Serra Un nuovo carico di sabbia, trascinato dalle mareggiate delle scorse ore, ha ripreso ad ostacolare la normale navigazione nel **porto di Tremestieri** che da venerdì è parzialmente insabbiato.

L' avviso di pericolosità diffuso dalla Capitaneria di **porto** di Messina, in seguito alla segnalazione trasmessa dalla società Comet concessionaria del **porto** della zona sud - ha reso necessario l' uso alternato degli scivoli da cui transitano i mezzi pesanti che si devono imbarcare. I cumuli di sabbia, trasportati verso l' approdo dalle mareggiate dei giorni scorsi, sono andati a depositarsi esattamente in prossimità della testata del molo di soprafiutto, quindi della parte interna dello scalo. Considerate le condizioni meteomarine sfavorevoli e la presenza di risacca che rendono più scarsa la visibilità del fondo marino, dalla Capitaneria è giunta l' ordinanza che dispone, per questioni di sicurezza, la regolamentazione dell' ingresso con scivolo alternato.

Il comandante Gianfranco Rebuffat, nel ravvisare le condizioni di pericolo per le unità navali che attraccano al **porto**, ha disposto che l' ingresso e l' uscita dei mezzi, indipendentemente dallo scivolo di ormeggio, avvenga in maniera alternata e non più contemporaneamente. «Le unità operanti presso lo scivolo due - precisa il comandante nella determina possono muoversi solo con lo scivolo uno libero, previa comunicazione con il responsabile dell' impresa portuale presente sul posto». Una disposizione di sicurezza necessaria per consentire ai tecnici di effettuare i rilievi batimetrici e stabilire la portata dell' insabbiamento che interessa lo scalo.

Per motivi di sicurezza, inoltre, i comandanti delle navi dovranno mantenere una distanza minima di 25 metri dalla testata del molo di soprafiutto, durante le manovre di entrata e uscita dal **porto**.

Una storia infinita che continuerà a ripetersi fino a quando non verit' completata la costruzione del nuovo **porto** appena iniziata.

«Una delle opere più importanti e strategiche per lo sviluppo di Messina - sottolinea Nino Di Mento, segretario di Fast Confsal Sicilia - a cui si guarda con grande fiducia per mettere la parola fine sugli approdi progettati male e realizzati peggio. I frequenti insabbiamenti dello scalo, dopo le ondate di scirocco purtroppo assai frequenti nello stretto, in tutti questi anni ne hanno impedito il pieno funzionamento ostacolando l' attività del **porto**. Non si contano più le volte in cui è rimasto chiuso con conseguenze negative per la viabilità cittadina, complicata dal passaggio dei tir diretti al molo Norimberga e nel **porto** storico. Gravi anche le ricadute occupazionali, generate dal malfunzionamento del bacino, per gli operatori portuali costretti a rimanere a casa in attesa della riapertura del **porto**. Una situazione da tempo insostenibile che fa guardare con impazienza ai lavori avviati a dicembre per la costruzione della nuova piattaforma.

Saremo costantemente vigili - ha detto Di Mento - sentinelle sempre attive affinché non sussistano ritardi nell' esecuzione dell' infrastruttura e vengano rispettati i tempi previsti in gara d' appalto».

Un incontro è previsto martedì pomeriggio con il vice sindaco Mondello e la direzione lavori, per un primo resoconto dell' attività dei cantieri. (*RISE*)



I porti di Messina e Milazzo a Miami con gli altri siciliani

MESSINA Il sistema portuale di Messina-Milazzo riferisce una nota dell'AdSP è fra le prime tre realtà portuali più dinamiche in Italia, avendo registrato nell'ultimo anno una crescita superiore al 10%. Questa è la notizia, riportata da AGI Agenzia giornalistica italiana, che riconosce alla gestione benché commissariale dell'AP un lavoro costante profuso con il massimo impegno. Infatti si continuano a realizzare importanti opere, a progettare indispensabili infrastrutture materiali e immateriali per il futuro, in sinergia con le istituzioni locali, al pari di una gestione ordinaria. Abbiamo lavorato in continuità con l'obiettivo, prefissoci sin dal primo giorno di insediamento a Messina, di rafforzare i porti di competenza, i traffici e le attività connesse, potenziando e rinnovando le infrastrutture, migliorando i servizi dichiara il commissario De Simone Siamo stati promotori di importanti iniziative di sviluppo ed innovazione, come l'istituzione della ZES, che potranno, mi auguro, assicurare a Messina e Milazzo il giusto ruolo nel sistema portuale italiano, europeo e mediterraneo. E proseguiamo fino all'ultimo giorno con lo stesso impegno ed entusiasmo. Qualche giorno fa abbiamo firmato con l'amministratore unico della Società degli Interporti Siciliani, avvocato Rosario Torrisi Rigano, e con il presidente del Centro Mercantile Sicilia, avvocato Elio La Tassa, un Protocollo d'intesa che ha fra i suoi scopi lo sviluppo di sinergie fra i tre soggetti firmatari per migliorare l'offerta di un ciclo completo connesso alla logistica delle merci in favore soprattutto della futura area ZES di Milazzo e delle aziende già presenti o che si insedieranno. Il sistema è già a Miami per la principale fiera internazionale del settore, con un bellissimo stand condiviso per la prima volta e assoluta novità nel panorama dei porti italiani con le Autorità di sistema portuale della Sicilia Orientale e della Sicilia Occidentale per incontrare tutte le compagnie crocieristiche e promuovere congiuntamente il brand Sicilia con le impareggiabili attrattive dell'isola, indubbiamente una delle più belle mete turistiche italiane apprezzate nel mondo. Grazie al protocollo d'intesa firmato con le altre due AdSP siciliane nel mese di marzo 2018, questa collaborazione nei settori della logistica, della intermodalità e del crocierismo, da me fortemente voluta, consente di sviluppare la portualità siciliana, assicurando benefici all'intero territorio in stretta collaborazione e sinergia con gli obiettivi dell'attuale Giunta regionale siciliana del presidente Musumeci nella promozione internazionale dell'isola. Inoltre, la gestione di De Simone lascerà alla futura Autorità di Sistema portuale dello Stretto, una volta costituita, fra cantieri aperti, progettazioni in itinere e opere le cui procedure sono state già avviate, circa 320 milioni di euro.

The screenshot shows the website 'LA GAZZETTA MARITTIMA' with a navigation bar at the top containing 'HOME', 'CHI SIAMO', 'CONTATTI', 'PARTENZE NAVI', 'ABBONAMENTI', 'I QUADERNI', and 'SFOGLIABILE'. The main article is titled 'I porti di Messina e Milazzo a Miami con gli altri siciliani' and is dated 4 Aprile 2018. The article text is partially visible, matching the main text on the left. On the right side of the page, there is a vertical sidebar with various logos and advertisements, including 'FEDESPEDE', 'Porto Livorno', 'LE NAVI', 'GRIMATV GROUP', 'CONCO LOGIC', 'FERCAM', 'SPECIAL FIERA SPC PRIMA', 'MCCO', 'ASSIMA', 'MOC', and 'Tore'. At the bottom of the page, there are small notices: 'Con Turkish Airlines da Pisa su Istanbul' and 'Addebiamenti tecnici funzionali dell'area traghetti a'.

La Sicilia

Catania

Zes, un reale piano strategico per attrarre investimenti un' occasione da non perdere

Cosa ferma la Sicilia orientale, e più precisamente Catania, dall'attuazione della Zona economica speciale? Sui media e sui social si parla ormai da diverso tempo di Zes, anche se l'argomento viene percepito dalla gente come se si trattasse di un "corpo estraneo", qualcosa di astratto e protagonista di dibattiti solo nei tavoli istituzionali ai più alti livelli. Come se fosse l'ennesimo meritorio progetto che, a conti fatti e nell'immaginario dei più, in Sicilia non riuscirà mai a trovare la sua realizzazione.

Ma di cosa si tratta? Nelle intenzioni di chi lo ha progettato e proposto per Zes si intende il piano strategico, rivolto soprattutto al sud Italia, utile ad attrarre investimenti di fatto soprattutto esteri, accogliendo nel contempo le istanze di crescita e sviluppo di territori che potenzialità ne hanno. Eccome se ne hanno. Ma che finora non le hanno sapute sfruttare. La Zes non è da considerare una "zona franca" in cui limitarsi ad allentare prescrizioni, obblighi e controlli. Tutt' altro. Vero che sono previste agevolazioni e vantaggi per le imprese che vorranno insediarsi, ma evitando sprechi e "mangiurie" del passato.

In particolare si parla di tempi ridotti per le procedure amministrative, di accesso al credito d' imposta per gli investimenti in area Zes, di semplificazione dei regimi autorizzativi attraverso una procedura unica Zes, di uno sportello unico come punto di accesso per le imprese presso l' autorità di sistema **portuale** di riferimento, della rimodulazione dell' imposta Irap che investono nelle aree Zes e dell' esenzione delle spese di istruttoria dovute ai Consorzi Asi.

Di contro, per attuare la Zes, non si può prescindere da una capacità di visione e programmazione strategica unita alla collaborazione fra pubblico e privato. Forse uno dei "tasti dolenti" in Sicilia.

Il sistema Zes infatti si incentra su un sistema **portuale** che funge da attrattore per i flussi logistici delle merci, in entrata e uscita, appoggiandosi su una rete intermodale in grado di far sì che le merci non solo passino dalla Sicilia orientale, ad esempio, ma che qui vengano smistate. O ancora meglio, che da qui vengano fatte partire per le più disparate destinazioni internazionali.

Si parla di "Via della Seta", di corridoi europei verso il Nord - e sono già 69 le Zes organizzate in 33 paesi interessati dai progetti transnazionali - ma poco si dice della nuova pista mediterranea che vedrebbe Catania in prima linea.

Prova ne sono i dati snocciolati dal presidente di Confindustria Catania, Antonello Biriaco: «Negli ultimi 20 anni il traffico container è cresciuto del 500% nei primi 30 porti del cosiddetto Mare Nostrum. Questo denota, se ce ne fosse bisogno, l' importanza dei porti e dei retroporti e di conseguenza il valore delle Zes. Oggi la differenza la fa chi dal mare ha l' intermodalità giusta e noi del mondo imprenditoriale stiamo realmente aspettando di scommettere sulle Zes.

Dovrebbe essere argomento giornaliero di dibattito e invece la sensazione che si ha è di immobilismo. Come è possibile? Ritengo che sulle Zes il governo regionale debba porsi tempi brevissimi, farci sapere qual è il perimetro considerato. Come Confindustria abbiamo chiesto che venga inserita anche la zona industriale di Catania, anche perché gli imprenditori quando fanno un investimento hanno bisogno di certezze. Altre realtà hanno fatto una simile richiesta, che è stata accolta, mi riferisco a Napoli, Castellammare di Stabia e Salerno, dove la Zes è già partita. Quindi i tempi di realizzazione dipendono dal nostro governo, anche regionale».

«Ritengo - conclude Biriaco - che si sarebbe già dovuto istituire un tavolo in cui porre le Zes al centro dell' agenda politica ed economica. Confindustria lo chiede a gran voce».

Proprio l' assessore regionale alle Infrastrutture e Trasporti Marco Falcone, solo qualche giorno fa attraverso le pagine de La Sicilia, aveva richiamato la responsabilità del governo sul ritardo della partenza delle Zes in Sicilia, non specificando esattamente in che termini. Gli abbiamo chiesto lumi in merito, anche per cercare di capire meglio la situazione.

«Il governo - spiega - deve individuare gli investimenti che intende effettuare in queste Zes, sia sotto il profilo



infrastrutturale, deve dirci quindi quali risorse in conto capitale vuole mettere, sia sotto il profilo delle agevolazioni per le imprese. Deve dirci se intende porle sotto il termine di abbattimento o riduzione del cuneo, del costo del lavoro, agevolazioni fiscali e tutto ciò che riguarda l' opportunità e il vantaggio che le imprese possono avere per investire in questi contesti piuttosto che in altri».

«Il perimetro della Zes - aggiunge - l' abbiamo già delimitato, fermo restando che anche su questo è in corso ancora una interlocuzione con Roma. Noi siamo indietro perché Roma non ci mette nelle condizioni di poter ancora definire la delimitazione. Sappiamo che ci sono ancora aree che hanno un' aspettativa per rientrare nelle Zes, e su queste aree Roma non ci ha ancora dato una risposta definitiva e certa». «Non tutti sono partiti con le Zes in Italia - sottolinea - ad esempio in Campania sono partite alcune iniziative, ma sono ancora agli albori. Questo forse perché l' attuale governo non crede molto nella misura di sviluppo della Zes? O magari non ha ancora le risorse disponibili per riempire di contenuto questo contenitore».

Chi invece, dalle retrovie, ha già compiuto un mezzo miracolo è Rosario Torrisi Rigano, presidente Sis.

Sis è la Società degli Interporti siciliani con sede alla zona industriale di Catania, una società che vede come sua maggiore azionista la Regione. Sis è stata letteralmente resuscitata proprio quando tutti la davano per estinta, e in effetti erano almeno dieci anni che il "carrozzone" Interporto si trascinava avanti rappresentando l' emblema dello stipendificio siciliano. Sis, probabilmente per l' eredità che si porta dietro, non è rientrata nella "cabina di regia" di costituzione delle Zes guidata da Aldo Berlinguer, pur partecipando a diversi tavoli tematici come quello recente patrocinato e voluto dall' Autorità di sistema portuale di Messina e dello Stretto.

«Quello delle Zes è un discorso che fa male - commenta Torrisi Rigano - siamo in una fase di stallo e la cosa drammatica è che non ne capiamo le ragioni.

Perfino Basilicata e Calabria sono andate avanti, quel che è certo è che noi dobbiamo farci trovare pronti quando le Zes diventeranno operative».

maria elena quaiotti.

Cantieri verranno aperti per il rifacimento della Stazione Marittima sul molo Sanità e delle aree esterne di pertinenza. Avviate intanto le procedure per il dragaggio dello scalo

Il restyling che cambierà il volto alla città Il nuovo Terminal pronto entro maggio

Trapani sta cambiando forma.

Continuano incessanti i lavori al porto, dove gli operai stanno ultimando il nuovo Trapani Fast Ferry Terminal per i passeggeri che attendono di imbarcarsi per le Egadi. La consegna è prevista per maggio. L' intervento prevede la collocazione del manufatto lungo la Banchina Dogana e la sostituzione di una porzione della pavimentazione preesistente per ulteriori 443,00 mq rispetto alla superficie occupata dal terminal che è di 685,78 mq (80,68x8,50 m).

Successivamente saranno più di uno i cantieri che verranno aperti.

Il principale prevede il restyling della Stazione Marittima sul molo Sanità e delle aree esterne di pertinenza per adeguarle alle rinnovate esigenze dimensionali e di comfort degli utenti in vista di un incremento del traffico crocieristico.

La progettazione esecutiva del «Trapani Cruise - RoRo Terminal» sarà ultimata il prossimo aprile e il costo previsto è di 3 milioni di euro.

«Il porto di Trapani - afferma Pasqualino Monti, presidente dell' **Autorità di Sistema portuale** del Mare di Sicilia occidentale - ha vissuto per tanti anni momenti di mancata programmazione e su questo ci siamo concentrati dal momento dell' insediamento».

Il rischio, però, è quello di costruire una cattedrale nel deserto.

Fino a oggi, il porto di Trapani non ha una banchina di almeno 300 metri di lunghezza che permetterebbe di far attraccare le grandi navi turistiche, le crociere, che solo marginalmente sono passate dalla cittadina falcata.

«Fare tutti questi progetti - continua Monti - senza prevedere una banchina da 300 metri è una follia».

Circa 3 mesi fa è stata fatta una conferenza stampa in cui il presidente Monti ha annunciato tra gli altri investimenti e programmi, l' allungamento della banchina Garibaldi fino a 350 metri che avrebbe permesso a navi di grande lunghezza e grande stazza finalmente di approdare nel porto di Trapani. Inoltre, con un «artificio tecnico giuridico» i lavori sarebbero potuti iniziare immediatamente. Ma nei giorni scorsi è arrivato lo stop.

«L' **Autorità** Marittima, legittimamente, ha ritenuto che in questa fase la banchina non deve essere rettificata. L' opinione negativa nasce da una questione di sicurezza nella navigazione dopo che la Capitaneria di Porto si è consultata con i piloti. La decisione - dice Monti - ci ha portato a modificare la nostra programmazione».

Sono state avviate le procedure propedeutiche al dragaggio del porto: l' importo per la progettazione è di circa 915.000 euro. Il dragaggio sarà finanziato attraverso i fondi PON per 25 milioni di euro. L' intervento è finalizzato a eseguire lo scavo dei fondali, in modo da garantire la profondità di -11 metri nell' avamposto e di -10 metri all' interno del porto. Si procederà al «salpamento» di gran parte del molo Ronciglio, in modo da garantire un canale di accesso al porto di larghezza pari a circa 250 metri.

«Il nuovo calendario - spiega il presidente dell' **Autorità di Sistema portuale** del Mare di Sicilia occidentale - prevede prima il salpamento del molo Ronciglio, dove abbiamo ricevuto parere favorevole dall' **Autorità** Marittima, successivamente andremo ad adeguare la banchina a T che si trova ad ovest della Stazione Marittima. Secondo la mia opinione, dopo le modifiche del molo Ronciglio, potremmo nuovamente pensare di proporre la rettifica del Molo Garibaldi».

Il pensiero di Monti è poi rivolto agli operatori: «Mi sento di dover rassicurarli. Un porto senza una banchina da 300 metri è destinato in futuro a non ospitare navi visto che il naviglio diviene sempre più grande. Noi abbiamo fatto una programmazione molto forte su Trapani perché crediamo che la città possa veramente diventare un porto importante nella scala Mediterranea e internazionale. Garantisco che ci impegneremo per dotare il porto di una struttura adeguata».



Di fatto, cambiano quindi le tempistiche.

Il progetto viene messo nel cassetto e la decisione, legittima dell' **Autorità Portuale**, fa «perdere» un anno di tempo. Trecentosessantacinque giorni che potrebbero pesare come macigni in un periodo storico non certo florido per la città. (*FTAR*)

I pareri

Le perplessità di un imprenditore e di un architetto

La preoccupazione degli operatori del porto è lampante: su tutti, l'imprenditore Gaspare Panfalone, Ceo della Trident Group, che aveva sollevato la questione dell'allungamento del molo Garibaldi per consentire l'attracco delle grandi navi da crociera.

«Bisogna fare i complimenti all'Autorità Portuale perché la gran parte della programmazione è già in fase progettuale. L'aspetto critico, però, riguarda la creazione di una banchina da almeno 300 metri».

Tutto passa quindi dal raddrizzamento della «Garibaldi» che quindi si allineerebbe alla banchina Dogana.

«Questo tipo di banchina, con il pescaggio adeguato, spiega - avrebbe permesso di portare su Trapani le grandi navi. In queste condizioni ha sottolineato Panfalone resta un miraggio attrarre traffico crocieristico consistente e rischiamo di avere nuove strutture che non serviranno a rilanciare il porto di Trapani. Da operatori non possiamo che rispettare la nota dell'Autorità Marittima: la sicurezza deve essere sempre il nostro primo pensiero. Il rischio, qualora l'opera non si realizzasse, è quella di avere una cattedrale nel deserto».

Il riferimento di Panfalone è al nuovo «Trapani Cruise - RoRo Terminal». Sulla questione anche l'architetto Vito Corte ha espresso perplessità soprattutto sulla politica degli ultimi anni ed ha anche lanciato alcune ipotesi su cosa fare.

«Tutti già ci lamentiamo dei danni di una deprecabile politica gestionale - afferma Vito Corte - che ha voluto le amministrazioni comunali di Erice, Trapani e Paceco frantumate all'interno di assurdi ed ingestibili perimetri amministrativi disegnati sulle carte e non certo riconoscibili alla vista. Sono insulsi steccati eretti dalla politica degli anni passati in tema di fognature, di servizi sociali ed urbani in genere, di rifiuti, di urbanizzazioni e di programmazione strategica. Credo - continua l'architetto - che a proposito del porto del capoluogo le amministrazioni comunali di Trapani, Erice e Paceco, consapevoli degli errori del passato, dovrebbero chiedere che, prima di passare ad ulteriori fasi di realizzazione delle opere portuali, ci si confronti concretamente per sapere cosa fare, come fare e con quali obiettivi comuni».

Allora, che si può fare? La domanda nasce spontanea ma è lo stesso studioso a disegnare una linea, tracciando quattro ipotesi da seguire.

«Bisognerebbe tracciare le linee guida per il nuovo piano regolatore del porto. E fare in modo che esso sia elaborato ed approvato con la massima celerità. Sottoscrivere - afferma Vito Corte - una dichiarazione di unicità del territorio costiero che va da Marausa a San Cusumano: tale dichiarazione dovrebbe essere conseguenza di un serrato e partecipato dibattito, nel quale ogni parte del territorio interessato riconosca a quell'ambito il valore prioritario e superiore e sovraordinato a qualsivoglia altra attività ed iniziativa di settore. Bisognerebbe attuare la concertazione tra le parti: in subordine a tale prioritaria dichiarazione di unicità, ogni iniziativa che riguardi la costa dovrebbe essere realizzata solo dopo avere ascoltato tutti. Applicare il principio di reversibilità: sarà opportuno che quelle opere siano realizzate in forma reversibile». (*FTAR*)



Autostrade del mare e sviluppi

CARRARA Le autostrade del mare, ovvero questa alternativa al trasporto cargo su strada e su ferro; che a una quindicina d'anni dal famoso duel si sfidavano a chi arrivava prima e con meno stress in Sicilia da Livorno un Tir via strada e uno su un traghetto: quest'ultimo ovviamente vinse ha fatto passi da gigante, ma ha ancora molte prospettive di crescita. Se n'è parlato ieri, venerdì 5 a Carrara Fiere, nel quadro di Seatec/Compotec e in collaborazione con Eco Futuro e con il saluto istituzionale del viceministro Edoardo Rixi. Fabio Roggiolani (Giga-Ecofuturo) ha introdotto il tema, seguito dal professor Giuliano Gabbani di UNIFI, sottolineando come sia la conformazione orografica del nostro paese, sia la necessità di una maggiore attenzione agli aspetti ambientali, spingono con concretezza a servirsi delle navi traghetto ro/ro e ro/pax per il trasporto lungo la penisola. Torneremo sul dibattito, che ha visto interventi di Lorenzo Maggioni (Consorzio biogas) Roberto Roastro (Ecomotive solution) Diego Gavagnin (Conferenza GNL) Guido Barbazza (Wartsila Italia) Massimo Mura (Tirrenia CIN) Antonio Musso (Grendi) e Matteo Bocci (WestMed Team Bruxelles). Una approfondita tavola rotonda, coordinata da Fabio Roggiolani, ha concluso i lavori. Iscritti a parlarvi Massimo Mallegni (Senato) Alberto Rossi (Assarmatori) Daniele Rossi (**Assoport**) Mauro Coltorti (8° commissione LLPP) Alfredo Malacarne (Assonautica) Francesco Benevolo (RAM) e Giuseppe Brasini (FITA-CNA).

The screenshot shows the homepage of the website 'LA GAZZETTA MARITTIMA'. The main article is titled 'Autostrade del mare e sviluppi' and is dated 5 Aprile 2018. The article text is partially visible, starting with 'CARRARA - Le autostrade del mare, ovvero questa alternativa al trasporto cargo su strada e su ferro: che a una quindicina d'anni dal famoso "duel" - si sfidavano a chi arrivava prima e con meno stress in Sicilia da Livorno un Tir via strada e uno su un traghetto: quest'ultimo ovviamente vinse - ha fatto passi da gigante, ma ha ancora molte prospettive di crescita.' Below the article, there is a search bar and a list of related articles or advertisements, including 'Porto Livorno', 'LE NAVI', 'CONSO LOGI', 'FERCAM', 'ASSIMA', 'MOC', and 'TOSCA'.

Ricetta O'Reilly per i porti UE secondo Espo

DUBLINO Il mondo si muove velocemente e le Autorità Portuali non possono più essere soltanto delle buone governanti di casa. Il presidente di Espo, Eamonn O'Reilly, lo ha detto di recente, senza girarci troppo su. Riportiamo alcuni dei suoi concetti, che sembrano calibrati apposta per l'Italia della logistica marittima. Non dimenticando che Espo sarà a Livorno per la sua assemblea mondiale tra poche settimane. «I giorni in cui la Port Authority svolgeva semplicemente il ruolo di sovrintendente ha scritto O'Reilly sono finiti. I porti devono impegnarsi assieme alle imprese e agli operatori portuali per affrontare i cambiamenti che ci attendono. Risposte in tempi rapidi. È quello che le grandi compagnie di navigazione si aspettano da un ente portuale. O'Reilly lo sa bene: da anni guida la Dublin Port Company, la compagnia di Stato nata nel 1997 dalle ceneri della Old Dublin Port & Docks Board che a Dublino gestisce un'area grande quanto la metà del Phoenix Park, il più grande parco di Irlanda e d'Europa, con i suoi 700 ettari. Il numero uno dell'European Sea Ports Organisation prende in mano un report pubblicato da Espo nel 2016 secondo cui la maggioranza delle autorità portuali, indipendentemente dalla loro forma giuridica, segue oggi il normale diritto commerciale. La creazione di un unico mercato globale ha inevitabilmente portato con sé nuove sfide, mettendo in discussione modelli di business che fino a poco tempo i vari porti impostavano su base nazionale. Si tratta di un fatto incontrovertibile, che dimostra come il porto sia oggi esso stesso un mercato globale, e se l'Autorità Portuale vuole sopravvivere alle sfide del futuro deve poter operare in questo ambito come un ente business-oriented. Lo scontro tra l'Ue e l'Italia sul tema degli aiuti di stato nasce proprio da questo assunto di fondo. L'Unione Europea ha invitato il nostro Paese a modificare la sua normativa in modo da garantire che i porti corrispondano i tributi previsti per le entità commerciali, ma O'Reilly non considera la questione della tassazione dei porti, sia in Italia che in altri Stati membri, come uno scontro di culture tra diversi modelli di governance portuale. Per l'Ad della Dublin Port Company si tratta di un problema che non esiste, così come non esiste un vero gap a livello europeo tra i porti del nord Europa e quelli dell'area Med: «L'unica vera differenza è data dall'insistenza a Nord di enormi complessi portuali industriali dotati di eccellenti collegamenti con le vie navigabili interne». O'Reilly è un europeista convinto, lo si evince anche dalla risposta che dà quando il cronista gli chiede della Brexit: «Il porto di Dublino sta investendo 30 milioni di euro per realizzare posti di ispezione frontiera sul confine irlandese. Si tratta di una spesa essenziale, ma del tutto dispendiosa. Dobbiamo di fatto destinare circa otto ettari di terreno (pari al 3% dell'intera area portuale) ad attività senza valore aggiunto». Un'altra questione che i porti non possono permettersi di trascurare è la decarbonizzazione: «Se le emissioni annue di gas serra dell'UE ammontano a 4,5 miliardi di tonnellate, quelle del trasporto marittimo internazionale sono pari a 0,8 miliardi di tonnellate. Ridurle a zero avrebbe un impatto equivalente a quello che risulterebbe dalla decarbonizzazione dello Stato membro più grande dell'UE». Nel prossimo futuro l'efficienza di un porto verrà misurata anche su questo tema: «Sono finiti i tempi in cui il successo di uno scalo portuale veniva parametrato soltanto in base alla sua capacità di generare traffico». Il tema della decarbonizzazione si intreccia chiaramente ad altri argomenti che saranno affrontati in modo approfondito durante la prossima Conferenza di Espo, che si terrà a Livorno il 23 e 24 maggio: l'automatizzazione dei processi lavorativi è sicuramente uno di questi: «È indubbio che l'automation abbia potenziali benefici per gli stakeholder: efficiente l'uso dei beni portuali, riduce i costi unitari per gli spedizionieri e offre maggiore sicurezza anche grazie al fatto che a svolgere i lavori potenzialmente pericolosi sono ora le macchine». È il progresso, bellezza. E non può essere fermato, anche se è chiaro che in sede di confronto sindacale occorrerà valutare eventuali misure di compensazione da mettere in campo per evitare licenziamenti collettivi o forme di dequalificazione del lavoratore medio. Ciò premesso, è indubbio che l'automazione «non è una cattiva notizia per l'occupazione in quanto comporterà la necessità di personale altamente qualificato per lavori specializzati che, in alcuni casi, oggi ancora non esistono. La natura del lavoro in banchina è cambiata enormemente a causa della containerizzazione e cambierà nuovamente a causa dell'automazione». Infine, un ultimo pensiero va alle Reti TEN-T, che rappresentano la spina

The screenshot shows the website 'LA GAZZETTA MARITTIMA' with a navigation bar at the top containing links for HOME, CHI SIAMO, CONTATTI, PARTENZE NAVI, ABBONAMENTI, I QUADERNI, and SFOGLIABILE. The main article is titled 'Ricetta O'Reilly per i porti UE secondo Espo' and is dated 4 marzo 2019. The article text is partially visible, starting with 'DUBLINO - Il mondo si muove velocemente e le Autorità Portuali non possono più essere soltanto delle buone governanti di casa...'. Below the article, there are social media sharing buttons for Facebook, Twitter, and Google+. A sidebar on the right contains various advertisements and logos, including FEDESPEDE, Porto Livorno, LE NAVI, CRIMATI GROUP, CONCO LOGIC, PERCAM, ASSIMA, and MDC. At the bottom of the page, there are links for 'Articoli correlati' and 'Altro dall'autore'.

dorsale del nostro continente: per O'Reilly dobbiamo continuare a rafforzare i corridoi multimodali. «È l'unica arma a nostra disposizione per permettere ai porti di rimanere competitivi, anche nei confronti di quelle realtà limitrofe dei paesi della sponda sud del Mediterraneo che oggi viaggiano su livelli di produttività molto elevati».

Il retroscena

"Rischiamo un' ondata di sbarchi" e Conte cerca un contatto con Haftar

Palazzo Chigi e Farnesina in allarme: si teme che saltino gli accordi che hanno frenato le partenze

TOMMASO CIRIACO ALBERTO D' ARGENIO

L' incubo italiano è che la crisi libica si trasformi in una «guerra civile a bassa intensità». Lunga e incerta.

Che occupi le forze di Tripoli, sguarnendo le coste da cui partono i barconi. È questo il fantasma che si aggira tra Palazzo Chigi e la Farnesina: una nuova ondata migratoria favorita dalla stagione estiva. Per far fronte a questo scenario, Giuseppe Conte ha chiesto alla diplomazia di organizzare una telefonata con il generale Haftar entro 72 ore, senza trascurare i contatti costanti con Serraj. E sempre per questa ragione, il premier lavora a un bilaterale con Emmanuel Macron a margine del vertice Brexit di mercoledì a Bruxelles.

« È molto importante che cessino le operazioni militari che contribuiscono ad accrescere il livello di destabilizzazione », affermava ieri il ministro degli Esteri Enzo Moavero rientrando dal G7 a Dinard, in Francia. Il capo della diplomazia italiana sottolinea l' importanza del comunicato firmato dai colleghi, un inedito appello condiviso al «senso di responsabilità» rivolto ad Haftar, al quale si sommano le dichiarazioni dello stesso tono in arrivo da Mosca.

Oltre alle pressioni diplomatiche, però, non resta molto altro. La sensazione del governo, infatti, è che in questa fase la comunità internazionale non abbia a disposizione molte armi per fermare l' avanzata di Haftar. In un quadro così incerto, a farne le spese sarebbe soprattutto l' Italia. Innanzitutto per il rischio di una nuova emergenza migranti, che difficilmente Roma potrebbe gestire tenendo fede allo slogan dei "porti chiusi". In queste ore la cabina di regia sulla Libia, installata a Palazzo Chigi da mesi, lavora a flusso continuo, avvalendosi anche dei report provenienti dall' intelligence. La sensazione dei diplomatici e dei servizi è che Haftar non abbia la forza di imporsi sulle altre milizie. Con il rischio che passato " l' effetto sorpresa" sfruttato fin qui dal generale, un contrattacco delle altre fazioni possa cronicizzare l' attuale crisi, trasformarla in un pantano e bloccare il dispositivo per frenare le partenze dei migranti messo in piedi grazie al sostegno italiano ed europeo ai tempi del governo Gentiloni. Senza personale sulle coste e motovedette in mare, fornite proprio da Roma, il pericolo che agita l' esecutivo è di tornare al 2015, l' anno degli sbarchi di massa e delle stragi nel Canale di Sicilia. Tanto più che proprio con la stagione estiva alle porte, Palazzo Chigi ha imposto improvvidamente il ritiro della missione navale Ue Sophia. E senza trascurare il timore che eventuali grandi numeri nei flussi aumentino il rischio di infiltrazioni terroristiche.

L' Italia, dunque, non può che continuare a sostenere gli sforzi dell' Onu, con l' obiettivo di salvare la conferenza nazionale libica in programma a metà aprile e ora a rischio: se saltasse, è il timore, andrebbe in frantumi il processo verso elezioni democratiche, sul quale l' Italia aveva puntato tutto per stabilizzare definitivamente la regione. Non a caso, Conte ha sentito ieri il segretario generale delle Nazioni Unite, Antonio Guterres, sostenendo la road map per la pacificazione. Una rete diplomatica allargata anche agli altri attori, Francia ed Egitto compresi: in assenza di prove contrarie, la nostra diplomazia crede agli sforzi degli storici sponsor dell' uomo forte della Cirenaica volti a frenare l' escalation.

Ma con la Francia resta comunque la competizione sul controllo della Libia e delle sue risorse energetiche. Al momento - spiegano nel governo - l' escalation non provoca particolari timori per gli interessi dell' Eni (che comunque ha evacuato il suo personale presente nella regione) visto che il cane a sei zampe già opera in alcune zone sotto il controllo di Haftar e conta sul sostegno della popolazione locale.

Certo, il generale resta un uomo legato a Parigi. Ma in queste ore Roma spera che aver intensificato da mesi i rapporti con lui renda più semplice la mediazione.

E poi c' è la carta Usa. Fin dal suo insediamento, Conte ha cercato il sostegno di Trump per bilanciare la presenza



francese in Libia. Dall' inizio della nuova crisi, la Casa Bianca si è limitata a lanciare solo timidi segnali: a Palazzo Chigi, ora, si guarda a Washington cercando di scorgere segnali di un ritrovato attivismo statunitense.

© RIPRODUZIONE RISERVATA