



ITALIAN  
PORTS  
ASSOCIATION

**Estratto Rassegna Stampa Assoporti  
mercoledì, 17 aprile 2019**



## Prime Pagine

|            |  |    |
|------------|--|----|
| 17/04/2019 | <b>Corriere della Sera</b><br>Prima pagina del 17/04/2019  | 8  |
| 17/04/2019 | <b>Il Fatto Quotidiano</b><br>Prima pagina del 17/04/2019  | 9  |
| 17/04/2019 | <b>Il Foglio</b><br>Prima pagina del 17/04/2019            | 10 |
| 17/04/2019 | <b>Il Giornale</b><br>Prima pagina del 17/04/2019          | 11 |
| 17/04/2019 | <b>Il Giorno</b><br>Prima pagina del 17/04/2019            | 12 |
| 17/04/2019 | <b>Il Manifesto</b><br>Prima pagina del 17/04/2019         | 13 |
| 17/04/2019 | <b>Il Mattino</b><br>Prima pagina del 17/04/2019           | 14 |
| 17/04/2019 | <b>Il Messaggero</b><br>Prima pagina del 17/04/2019        | 15 |
| 17/04/2019 | <b>Il Resto del Carlino</b><br>Prima pagina del 17/04/2019 | 16 |
| 17/04/2019 | <b>Il Secolo XIX</b><br>Prima pagina del 17/04/2019        | 17 |
| 17/04/2019 | <b>Il Sole 24 Ore</b><br>Prima pagina del 17/04/2019       | 18 |
| 17/04/2019 | <b>Il Tempo</b><br>Prima pagina del 17/04/2019             | 19 |
| 17/04/2019 | <b>Italia Oggi</b><br>Prima pagina del 17/04/2019          | 20 |
| 17/04/2019 | <b>La Nazione</b><br>Prima pagina del 17/04/2019           | 21 |
| 17/04/2019 | <b>La Repubblica</b><br>Prima pagina del 17/04/2019        | 22 |
| 17/04/2019 | <b>La Stampa</b><br>Prima pagina del 17/04/2019            | 23 |
| 17/04/2019 | <b>MF</b><br>Prima pagina del 17/04/2019                   | 24 |

## Trieste

|            |  |    |
|------------|--|----|
| 17/04/2019 | <b>Il Piccolo</b> Pagina 21<br>«Dissesto aggravato nascondendo i debiti» le accuse della Procura a Napp sul caso Dct | 25 |
| 17/04/2019 | <b>Il Piccolo</b> Pagina 21<br>Soci del terminalista chiamati alla nomina del suo successore                         | 27 |
| 17/04/2019 | <b>Il Piccolo</b> Pagina 20<br>Porto vecchio sia davvero il rilancio di Trieste                                      | 28 |

|            |                             |   |                  |
|------------|-----------------------------|---|------------------|
| 16/04/2019 | <b>FerPress</b>             | Propeller Club di Trieste: investimenti cinesi, più opportunità che rischi a patto di osservare regole Ue | 30               |
| 16/04/2019 | <b>Messaggero Marittimo</b> | Investimenti cinesi e porto di Trieste  | Massimo Belli 31 |

## Venezia

|  |                      |  |                        |    |
|--|----------------------|--|------------------------|----|
| 17/04/2019   | <b>Il Gazzettino</b> | Pagina 41  | <i>ELISIO TREVISAN</i> | 32 |
| Un gioco di ruolo creato al Luzzatti per diventare operatori logistici |                      |  |                        |    |
| 16/04/2019   | <b>FerPress</b>      | GIO.CA.LO: nasce nell' Istituto Luzzatti di Mestre il primo gioco di ruolo sulle catene logistiche |                        | 33 |
| 16/04/2019   | <b>Venezia Today</b> | Un gioco di ruolo online per imparare il mestiere di agente marittimo, doganalista, spedizioniere  |                        | 34 |

## Genova, Voltri

|   |                                    |           |                        |    |
|---|------------------------------------|-----------|------------------------|----|
| 17/04/2019  | <b>Il Secolo XIX</b>               | Pagina 12 |                        | 35 |
| Occupazione e sicurezza, nuovo altolà dei sindacati   |                                    |           |                        |    |
| 17/04/2019  | <b>Il Secolo XIX</b>               | Pagina 13 | <i>Alberto Quarati</i> | 36 |
| Ici porti, i patti Comune-Authority nel mirino dei terminalisti genovesi                      |                                    |           |                        |    |
| 17/04/2019  | <b>Il Secolo XIX (ed. Levante)</b> | Pagina 16 |                        | 37 |
| Atp, c'è l'accordo per trasportare i crocieristi di Msc                                       |                                    |           |                        |    |
| 17/04/2019  | <b>La Repubblica (ed. Genova)</b>  | Pagina 6  |                        | 38 |
| Accordo Atp- Msc per il trasporto dei crocieristi dentro al porto                             |                                    |           |                        |    |
| 17/04/2019  | <b>La Repubblica (ed. Genova)</b>  | Pagina 12 |                        | 39 |
| Le autorità portuali restino regolatori pubblici  |                                    |           |                        |    |
| 17/04/2019  | <b>L'Avvisatore Marittimo</b>      | Pagina 1  |                        | 40 |
| Traffici, obiettivo dimenticare il Morandi  |                                    |           |                        |    |
| 17/04/2019  | <b>L'Avvisatore Marittimo</b>      | Pagina 2  |                        | 41 |
| «Controllo merci, bisogna investire di più»   |                                    |           |                        |    |
| 17/04/2019  | <b>L'Avvisatore Marittimo</b>      | Pagina 2  |                        | 42 |
| Onorato believes in Genoa: We have strengthened all our connections                           |                                    |           |                        |    |
| 17/04/2019  | <b>L'Avvisatore Marittimo</b>      | Pagina 3  |                        | 43 |
| «Cantieri, troppe opere in ritardo o bloccate»  |                                    |           |                        |    |
| 17/04/2019  | <b>L'Avvisatore Marittimo</b>      | Pagina 4  |                        | 44 |
| La Svizzera chiama i porti di Genova e Savona   |                                    |           |                        |    |
| 17/04/2019  | <b>L'Avvisatore Marittimo</b>      | Pagina 4  |                        | 45 |
| Cruises: a new record for Ligurian Ports  |                                    |           |                        |    |
| 17/04/2019  | <b>L'Avvisatore Marittimo</b>      | Pagina 5  |                        | 46 |
| «Morandi, le imprese hanno saputo reagire»  |                                    |           |                        |    |
| 17/04/2019  | <b>L'Avvisatore Marittimo</b>      | Pagina 9  |                        | 47 |
| «Passato il panico, adesso tiriamo il fiato»  |                                    |           |                        |    |
| 17/04/2019  | <b>L'Avvisatore Marittimo</b>      | Pagina 9  |                        | 48 |
| Genoa raises its head Projects for the relaunch of the port got the green light               |                                    |           |                        |    |
| 17/04/2019  | <b>L'Avvisatore Marittimo</b>      | Pagina 10 |                        | 49 |
| «Il 2019 sarà cruciale per far partire le gare»   |                                    |           |                        |    |
| 17/04/2019  | <b>L'Avvisatore Marittimo</b>      | Pagina 10 |                        | 51 |
| 2019 will be crucial to start tenders for new infrastructures especially in the port of Genoa |                                    |           |                        |    |
| 17/04/2019  | <b>L'Avvisatore Marittimo</b>      | Pagina 13 |                        | 53 |
| Crociere da record per i porti liguri Focus sui dragaggi                                      |                                    |           |                        |    |
| 17/04/2019  | <b>L'Avvisatore Marittimo</b>      | Pagina 17 |                        | 54 |
| «Genova baricentro dell'attività logistica e digitale del Paese»                              |                                    |           |                        |    |

## La Spezia

|            |   |    |
|------------|---|----|
| 17/04/2019 | <b>La Nazione (ed. La Spezia)</b> Pagina 39 | 55 |
|            | «Ora serve la stazione marittima»           |    |

## Marina di Carrara

|            |  |    |
|------------|--|----|
| 17/04/2019 | <b>La Nazione (ed. Massa Carrara)</b> Pagina 44              | 56 |
|            | «Allarme bomba, paura al porto», ma è solo un' esercitazione |    |
| 17/04/2019 | <b>Il Tirreno (ed. Massa-Carrara)</b> Pagina 22              | 57 |
|            | Paura per la bomba al porto Ma era solo un' esercitazione    |    |

## Livorno

|            |  |    |
|------------|--|----|
| 17/04/2019 | <b>Il Tirreno</b> Pagina 13  | 58 |
|            | «Stiamo imparando un nuovo mestiere: fare il terminalista»   |    |
| 17/04/2019 | <b>La Nazione (ed. Livorno) - Il Telegrafo</b> Pagina 34   | 59 |
|            | Logistica e portualità: enti e scuole in rete  |    |
| 16/04/2019 | <b>Corriere Marittimo</b>  | 60 |
|            | Livorno, "forMare" i giovani alle professioni del mare / Siglato accordo istituzionale                             |    |
| 16/04/2019 | <b>Informare</b>   | 61 |
|            | Al via il progetto forMARE Toscana per la formazione di professionalità e competenze legate all' economia del mare |    |
| 16/04/2019 | <b>Messaggero Marittimo</b> <i>Massimo Belli</i>   | 62 |
|            | A Livorno è nata forMare Toscana   |    |
| 17/04/2019 | <b>Il Tirreno</b> Pagina 40  | 63 |
|            | Il maxi-magazzino del polo farmaceutico nasce a Guasticce fra porto e aeroporto                                    |    |
| 17/04/2019 | <b>La Nazione (ed. Livorno) - Il Telegrafo</b> Pagina 35   | 64 |
|            | «Prima del commissario Livorno era un far-west»  |    |
| 17/04/2019 | <b>La Nazione (ed. Livorno) - Il Telegrafo</b> Pagina 39   | 65 |
|            | Un esercito di volontari in mare per assistere alle regate   |    |

## Piombino, Isola d' Elba

|            |  |    |
|------------|--|----|
| 17/04/2019 | <b>Il Sole 24 Ore</b> Pagina 9 <i>Silvia Pieraccini</i>  | 66 |
|            | Onorato a Piombino: un hub per l' import di auto   |    |
| 17/04/2019 | <b>Corriere Fiorentino</b> Pagina 11   | 68 |
|            | Piombino Via libera al terminal auto nella Darsena Nord  |    |
| 17/04/2019 | <b>Il Tirreno (ed. Piombino-Elba)</b> Pagina 13  | 69 |
|            | Obiettivo centomila auto sul porto con l'alleanza tra Onorato e Altmann                        |    |
| 17/04/2019 | <b>Il Tirreno (ed. Piombino-Elba)</b> Pagina 13  | 70 |
|            | Il patron di Moby: «Un progetto in memoria di Montomoli»                                       |    |
| 17/04/2019 | <b>La Nazione (ed. Livorno) - Il Telegrafo</b> Pagina 35                                       | 71 |
|            | Piombino punta tutto sulle auto  |    |
| 17/04/2019 | <b>Il Secolo XIX</b> Pagina 12   | 72 |
|            | Onorato, la prua su Piombino «Così salvo 100 posti di lavoro»                                  |    |
| 16/04/2019 | <b>Corriere Marittimo</b>  | 73 |
|            | PIOMBINO, FUTURO HUB LOGISTICO AUTO NUOVE - ONORATO: IL PROGETTO RIDÀ OCCUPAZIONE AL PORTO     |    |
| 16/04/2019 | <b>FerPress</b>  | 75 |
|            | Piombino maxi hub per traffico auto nuove. Intesa Regione, Comune e Gruppo Onorato-Ars Altmann |    |
| 16/04/2019 | <b>Green Report</b>  | 76 |
|            | Un progetto da 17 milioni di euro per realizzare un terminal auto al porto di Piombino         |    |

|            |                               |                     |    |
|------------|-------------------------------|---------------------|----|
| 16/04/2019 | <b>Informare</b>              |                     | 77 |
| <hr/>      |                               |                     |    |
| 16/04/2019 | <b>Informazioni Marittime</b> |                     | 78 |
| <hr/>      |                               |                     |    |
| 16/04/2019 | <b>Messaggero Marittimo</b>   | <i>Giulia Sarti</i> | 79 |
| <hr/>      |                               |                     |    |
| 16/04/2019 | <b>Sardinia Post</b>          |                     | 80 |
| <hr/>      |                               |                     |    |

## Ancona e porti dell'Adriatico centrale

|            |  |           |    |
|------------|--|-----------|----|
| 17/04/2019 | <b>Il Resto del Carlino (ed. Ancona)</b> | Pagina 44 | 81 |
| <hr/>      |  |           |    |
| 16/04/2019 | <b>Informazioni Marittime</b>            |           | 82 |
| <hr/>      |  |           |    |
| 16/04/2019 | <b>Primo Magazine</b>                    |           | 83 |
| <hr/>      |  |           |    |
| 17/04/2019 | <b>Ancona Today</b>                      |           | 84 |
| <hr/>      |  |           |    |

## Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

|            |  |           |                           |    |
|------------|--|-----------|---------------------------|----|
| 17/04/2019 | <b>Corriere della Sera (ed. Roma)</b>    | Pagina 3  | <i>VALERIA COSTANTINI</i> | 85 |
| <hr/>      |  |           |                           |    |
| 17/04/2019 | <b>Il Messaggero (ed. Civitavecchia)</b> | Pagina 58 |                           | 86 |
| <hr/>      |  |           |                           |    |
| 17/04/2019 | <b>Il Messaggero (ed. Civitavecchia)</b> | Pagina 63 |                           | 87 |
| <hr/>      |  |           |                           |    |
| 17/04/2019 | <b>La Repubblica</b>                     | Pagina 7  | <i>LUCA MONACO</i>        | 88 |
| <hr/>      |  |           |                           |    |
| 16/04/2019 | <b>FerPress</b>                          |           |                           | 89 |
| <hr/>      |  |           |                           |    |
| 16/04/2019 | <b>Italtpress</b>                        |           |                           | 90 |
| <hr/>      |  |           |                           |    |
| 17/04/2019 | <b>Il Messaggero (ed. Civitavecchia)</b> | Pagina 59 |                           | 91 |
| <hr/>      |  |           |                           |    |
| 16/04/2019 | <b>CivOnline</b>                         |           |                           | 92 |
| <hr/>      |  |           |                           |    |

## Napoli

|            |                                 |           |                           |    |
|------------|---------------------------------|-----------|---------------------------|----|
| 17/04/2019 | <b>Corriere del Mezzogiorno</b> | Pagina 13 | <i>Emanuele Imperiali</i> | 93 |
| <hr/>      |                                 |           |                           |    |
| 17/04/2019 | <b>Il Messaggero</b>            | Pagina 16 |                           | 94 |
| <hr/>      |                                 |           |                           |    |
| 16/04/2019 | <b>Messaggero Marittimo</b>     |           | <i>Massimo Belli</i>      | 95 |
| <hr/>      |                                 |           |                           |    |
| 16/04/2019 | <b>Portnews</b>                 |           | <i>di Marco Casale</i>    | 96 |
| <hr/>      |                                 |           |                           |    |

## Brindisi

17/04/2019 **Quotidiano di Puglia (ed. Brindisi)** Pagina 10 *ANDREA PEZZUTO* 98  
È già conto alla rovescia per la stagione crocieristica Gli approdi da 1° maggio

17/04/2019 **Quotidiano di Puglia (ed. Brindisi)** Pagina 15 99  
Il dirigente tace dinanzi al pm: primo interrogatorio per il porto

## Taranto

17/04/2019 **Corriere del Mezzogiorno (ed. Bari)** Pagina 9 *Cesare Bechis* 100  
Un parco eolico nel Mar Grande, adesso si fa sul serio

17/04/2019 **La Gazzetta del Mezzogiorno (ed. Taranto)** Pagina 26 101  
Parco eolico del mar Grande ora c'è il via libera definitivo

17/04/2019 **Quotidiano di Puglia (ed. Taranto)** Pagina 15 *ALESSIO PIGNATELLI* 102  
Parco eolico a Mar Grande «Il primo del Mediterraneo»

## Cagliari

17/04/2019 **L'Unione Sarda** Pagina 2 104  
Porto canale in crisi: «Rilancio con Zona franca e nuove infrastrutture»

17/04/2019 **L'Unione Sarda** Pagina 2 105  
«Ora siamo azzoppati, c'è ancora parecchio da fare»

16/04/2019 **Ansa** 106  
Porto Canale: vertice Mit, allo studio prospettive sviluppo

16/04/2019 **Borsa Italiana** 107  
Porto di Cagliari: incontro al Mit per l'avanzamento di Zes e Zona franca

16/04/2019 **Sardinia Post** 108  
Crisi nera del porto canale di Cagliari, settecento buste paga appese a un filo

16/04/2019 **Sardinia Post** 109  
Crisi del porto canale, vertice a Roma: tra le vie d'uscita c'è la zona franca

## Messina, Milazzo, Tremestieri

17/04/2019 **Gazzetta del Sud** Pagina 22 110  
Real Cittadella, scattano le demolizioni

16/04/2019 **Stretto Web** 112  
Messina, l'Autorità Portuale al Seatrade Cruise Global 2019: protagonista il "Brand Sicilia"

## Focus

17/04/2019 **Corriere della Sera** Pagina 10 *Alessandro Trocino* 113  
Scontro sulla direttiva anti migranti L'ira della Difesa: Salvini sconfinava

17/04/2019 **Corriere della Sera** Pagina 11 *FIorenza SARZANINI* 114  
«Ingerenza inaccettabile Non prendiamo ordini dal ministro dell'Interno»

# CORRIERE DELLA SERA

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

FONDATA NEL 1876

Servizio Clienti - Tel. 02 63797510  
mail: servizioclienti@corriere.it



**Sconfitta 2-1 a Torino**  
La Juve perde con l'Ajax  
Addio sogno Champions  
**Bocci, Nerozzi, Sconceri, Tomaselli**  
alle pagine 38 e 39



**Oggi gratis**  
Cook, lo stile in cucina  
Idee e ricette  
per la tavola di Pasqua  
chiedete all'edicolante  
Il mensile dedicato al cibo



## «Notre-Dame risorgerà»

Macron: in 5 anni opera completata. Corsa agli aiuti da tutto il mondo

### FRAGILI E GENEROSI

di Aldo Cazzullo

**N**otre-Dame è nuda. Ma è lì. Scopercchiata, annerita, indifesa. Ma in piedi. Tutto si è giocato in mezz'ora, la notte scorsa: poteva crollare, ha retto. Poi ognuno, come nei momenti fatali, reagisce a suo modo. C'è l'apocalittico, un pensionato mistico: «Quando i crociati presero Gerusalemme, nei sotterranei del Tempio trovarono il segreto con cui eressero le grandi cattedrali, e ora tutto è perduto, l'Anticristo si avvicina...».

continua a pagina 5



L'interno della cattedrale di Notre-Dame a Parigi: gravi danni ma salvati i tesori della chiesa gotica

di Marco Imarisio e Stefano Montefiori

«Ricostruiremo Notre-Dame in cinque anni. E sarà ancora più bella. Ce la possiamo fare»: il presidente Emmanuel Macron parla ai francesi anche il giorno dopo l'incendio che ha devastato la cattedrale. E scatta anche, da tutto il mondo, la corsa agli aiuti per finanziare la ricostruzione. Raccolti oltre 700 milioni in poche ore. Pinault ed Arnault in prima fila.

da pagina 2 a pagina 9

### GIANNELLI



### I DECRETI E IL METODO

#### Il richiamo di Mattarella a Conte

di Marco Galluzzo

**I**l Quirinale «richiama» il premier Conte sui ritardi dei decreti sblocca cantieri e crescita. Un discorso sul metodo, una discussione franca con il presidente Mattarella sul modo di governare e sulla natura del decreto legge. Rilievi anche per le norme estranee inserite nei testi.

a pagina 13

### IL CASO NEL PD

#### Umbria, lascia la governatrice sotto inchiesta

di Giovanni Bianconi e Maria Teresa Meli

**S**i è dimessa dopo una riunione della giunta la presidente della Regione Umbria Catiuscia Marini (Pd). Marini è indagata nell'inchiesta su alcuni concorsi per assunzioni che sarebbero stati pilotati all'ospedale di Perugia.

a pagina 15

### IL MITO DI PARIGI

di Alessandro Piperno

**C**hiedo scusa per la banalità, per il sentimentalismo, per il vezzo anacronistico, ma c'è una cosa che proprio non riesco a tacere. L'altra sera, mentre assistevo in tv all'incendio della cattedrale di Notre-Dame in compagnia di altri milioni di persone, ho dovuto controllarmi per non pronunciare a voce alta il più famoso verso di Baudelaire: «Paris change! mais rien dans ma mélancolie N'a bougé!» («Parigi cambia! ma niente è cambiato nella mia malinconia!»)

continua a pagina 6

### Protesta della Difesa Contestata la direttiva del Viminale

#### Porti chiusi ai migranti: i generali contro Salvini

di Alessandro Trocino

**S**contro sulla direttiva anti migranti. La chiusura dei porti è una «scelta legittima e doverosa» dice il vicepremier Matteo Salvini. Ma la Difesa contesta la direttiva del Viminale. E anche l'altro vicepremier Luigi Di Maio commenta: «800 mila migranti non li blocchi con una direttiva».

alle pagine 10 e 11  
M. Cremonesi, Fallica

### IL RETROSCENA

#### «Non può darci ordini»

di Fiorenza Sarzanini

**L'**ordine di Salvini contenuto nella circolare — che nell'Intestazione è definita «intimazione» — viene ritenuto dallo Stato Maggiore «un'ingerenza gravissima perché noi non dipendiamo da lui» e «non abbiamo mai preso ordini dal ministro dell'Interno».

a pagina 11

### IL CAFFÈ

di Massimo Gramellini

**R**oberto Saviano e Michela Murgia rimproverano all'Europa di piangere a dirotto per Notre-Dame e non per i migranti morti in mare. Anche a Greta Thunberg, la giovane ambientalista, girano vorticosamente le trecce al pensiero che una chiesa in fiamme ci sconvolga più di un pianeta in fiamme. Quando ti batti per una causa giusta, tendi comprensibilmente ad anteporla a qualsiasi altra. Ma per criticare chi si mostra insensibile al destino degli esseri umani è improprio prendersela con chi si mostra sensibile a quello dei monumenti. I ragazzi che da tutta Europa accorsero nella Firenze alluvionata del secolo scorso per mettere in salvo i papiri delle biblioteche non erano meno meritevoli di coloro che si battevano

### Siamo uomini e cattedrali

contro le guerre: talvolta erano gli stessi.

Non esiste opera più nobile che sottrarre un uomo alla morte, ma le opere d'arte sono ciò che rende l'uomo immortale. Il loro valore simbolico trascende le polemiche, le fazioni e i ragionamenti mondani per parlare direttamente ai cuori.

Il Rinascimento fu un'epoca di intrighi e massacri che mise l'uomo al centro, spesso per accoppiarlo. Eppure noi posteri lo ricordiamo tanto per l'effervescenza dei suoi crimini, quanto, se non di più, per la meraviglia delle sue opere. E comunque non è mai giusto stilare classifiche: chi sa piangere per un monumento sa piangere anche per un uomo.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

ENERGIE E RITMO QUOTIDIANO UN PO' GIÙ?

MULTIVITAMINICO

3 FASI TECNOLOGIA

1° RILASCIO: VITAMINE B1, B2, B6, B12, MAGNESIO. Contribuiscono al buon metabolismo energetico.

2° RILASCIO: LUTINA, BAMBINO, SILLIUM, CROMIO, ZINCO, FERRO, LINCIO, CALCIO. Il Calcio contribuisce al buon funzionamento muscolare.

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

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



Nell'ultima seduta della legislatura, l'Europarlamento approva la direttiva per proteggere chi rivela scandali. Ma Assange che l'ha ispirata è in manette



Mercoledì 17 aprile 2019 - Anno 11 - n° 106  
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 'Perché no TAV'  
Spedizione abb. postale D.L. 353/03 (conv. in L. 27/02/2004 n. 46)  
Art. 1 comma 1 Roma Aut. 114/2009

EUROPEE I candidati "ad Matteam" della Lega

# Le liste di Salvini: inquisiti, riciclati e 2 amici del mare

L'indagata Bonfrisco, che gli cede il seggio di deputata Vari impresentabili al Sud. E quelli del Papeete Beach

Presentati i nomi per le Europee. Invece di esponenti di partito si trova un fritto misto di parenti e sodali. Tutti ruotano attorno al capo, l'unico valore aggiunto che al momento il Carroccio può esibire

RODANO A PAG. 2

**LO SFOGO DELL'EX**  
Borghesio furente: "Il leader mi ha fregato lo slogan e ora mi rottama"

ROSELLI A PAG. 3

**DOPPIA CASACCA**  
L'uomo di Delrio al servizio di Gavio (il concessionario) nelle Autostrade

MARTINI E OSSINO A PAG. 16-17

GOVERNO Trenta furiosa, Conte al Colle

## Guerra in Libia e rissa in Italia: Matteo si crede premier, alt da Di Maio



Baruffa continua Luigi Di Maio e Matteo Salvini Ansa

CANNAVÒ A PAG. 7

È arrivato il conto

MARCO TRAVIGLIO

Spiace per Nicola Zingaretti, che è appena arrivato alla segreteria del Pd e non ne ha certo selezionato la classe dirigente. Ma quello che sta accadendo con lo scandalo della (in)sanità in Umbria, il rinvio a giudizio della deputata Micaela Campana per falsa testimonianza su Mafia Capitale e la fine delle indagini sul governatore calabrese Oliverio & his friends è la resa dei conti finale di un equivoco durato troppo a lungo, dai tempi di Tangentopoli: quello della "diversità morale" del partito della sinistra. Una diversità che aveva una ragion d'essere ai tempi del vecchio Pci, più per l'onestà personale (indiscutibile) di Enrico Berlinguer che per la correttezza (molto opinabile) delle sue classi dirigenti. Mani Pulite dimostrò che il Pci-Pds era pienamente integrato nel sistema della corruzione. E fu solo per la tenuta stagna dei cassieri-faccendieri alla Primo Greganti se lo scandalo coinvolse solo dirigenti locali, quasi tutti dalla corrente filocraxiana che si faceva chiamare "migliorista" (e tutti chiamavano "pigliorista"). In fatti Greganti, in cambio del suo preziosissimo silenzio sugli anelli superiori della catena, fu sempre protetto dal partito, tant'è che ancora cinque anni fa faceva il bello e il cattivo tempo nel sistema degli appalti per l'Expo di Milano. Ma, nell'immaginario collettivo, anche se decine di ex Pci furono arrestati e condannati per tangenti, la sinistra riuscì a perpetuare la leggenda della sua diversità: un po' perché i suoi rubavano perlopiù per il partito, senza lo scandalo supplementare degli arricchimenti personali; un po' perché l'altro fronte era dominato prima dal Caf e poi dal campione mondiale dell'illegalità, Silvio B. che non temeva confronti.

Il centrosinistra s'impegnava allo spasimo per stargli appresso e tenere i suoi ritmi, ma non ce la faceva: e così, per 25 anni, è riuscito a gabellare da "mele marce" (in un cestino sano) e da "compagni che sbagliano" la miriade di amministratori locali e nazionali presi con le mani nel sacco. A ogni elezione l'appello al fronte comune anti-Caimano funzionava, almeno fra chi non fuggiva nell'astensione: il giorno del voto milioni di persone, imprecaando e giurando che era l'ultima volta, accettavano di subire il ricatto e si turavano il naso sugli scandali del centrosinistra per non ritrovarsi nella Cloaca Maxima. Il bipolarismo penale fra berlusconiani e meneppeggisti è durato fino al 2013, quando il sistema è diventato tripolare con l'avvento dei 5Stelle. Che proprio della questione morale facevano una delle loro bandiere. Infatti i due vecchi poli si misero insieme al seguito di Letta, Renzi e Gentiloni.

SEGUE A PAGINA 24

IL ROGO DI NOTRE-DAME

Parigi, il primo allarme ignorato. E il nuovo tetto non sarà in legno



GROSSI E DE MICCO A PAG. 8-9

SCANDALI La governatrice si dimette. Imputata la Campana e indagata la Bruno Bossio

## Umbria, Marini costretta alla resa Altri guai Pd a Roma e in Calabria

Dopo la Sanitopoli regionale, salta la giunta. La deputata Campana a giudizio per falsa testimonianza su Mafia Capitale. Chiusa l'inchiesta sui dem calabresi

MARRA, MASSARI, MUSOLINO E PACELLI A PAG. 4-5

CIRCUMVESUVIANA

Stupro a Napoli, la Procura contro le 3 scarcerazioni

IURILLO A PAG. 21

DIETRO IL CASO GOZI

San Marino, addio al paradiso fiscale: restano gli scandali



SANSA A PAG. 15

DOPO IL SÌ A SASSARI

La Cassazione ferma le chiamate Skype per i mafiosi al 41-bis



CALAPÀ A PAG. 14

FOLLIE Fermate quelle metafore

Sono stati i sovranisti Anzi no, i musulmani

SELVAGGIA LUCARELLI

Ieri ho scoperto di essere una brutta persona. Ho sfogliato i giornali, letto i siti, guardato i talkshow, e nulla: quando ormai era l'imbrunire, a me quello di Notre-Dame continuava a sembrare solo un doloroso incidente. Un lutto. Un grosso dispiacere, per carità. Ma non riuscivo a scorgervi metafore, predizioni, simbologie.

SEGUE A PAGINA 10

SOTTO LA CENERE MACRON TENTA DI APPROFITTARNE PER RILANCIARSI

FILIPPOMARIA PONTANI A PAG. 13

La cattiveria

Notre-Dame, le reliquie sono tutte salve. Resta da accertare perché non abbiano funzionato

WWW.SPINOZA.IT

LA BORGHESIA È MORTA



In edicola a 3,90€

DA OGGI A ROMA



Cinema e non solo: la mostra su Troisi, ultimo attore-poeta

PONTIGGIA A PAG. 22





ANNO XXIV NUMERO 91 DIRETTORE CLAUDIO CERASA MERCOLEDÌ 17 APRILE 2019 - € 1,80 con We - World Energy in omaggio

Greta a Roma, ipotesi semi-tragica sulla visita della superambientalista nella megalopoli maleodorante di Virginia Raggi

U no se la deve proprio immaginare Greta Thunberg, l'icona sedicenne dell'ambientalismo internazionale, che oggi arriva a Roma, ospite di una città in cui si sono irrimediabilmente accumulati i Ciomasti...

sembrano soltanto degli scassoni fermi in mezzo alla piazza, sono il nostro servizio pubblico. Vanno quasi tutti a gasolio, come ormai nemmeno a Calcutta. Ma la sindaco ha detto che nel 2024 sarà tutto green...

nel cassonetto stracolmo di monnezza indifferenziata (Virginia Raggi spiegherebbe a Greta che la zingara non ha letto le linee guida del comune...

Boh. Greta potrebbe anche voler prendere la metro. Chissà. Lo facesse, in un attimo, scese le scale mobili - pardon, quelle non funzionano perché sono crollate - insomma scese le scale immobili, ecco che la ragazza veniva a salvare il mondo avvertendo un'epifania...

Le diplomazie parallele Il governo litiga perché non ha idea di cosa fare in Libia. Cronaca di un delirio

Salvini elegge Maitig a uomo forte, ma per i grillini non ha credibilità. "Conte? Inadeguato", dicono nel M5s

Lo scontro tra Difesa e Viminale Roma. Lo stato di confusione nel governo è tale che a metà pomeriggio, nel sole calante di Piazza Colonna...



Il mondo è sconvolto, Notre-Dame è ancora lì

Notre-Dame non è il simbolo di un occidentale che crolla, ma di un'Europa che sa come reagire di fronte ai focolai

Quante bugie sull'Europa riescono a dire i brexiters, il Trump, i Bannon pure mentre brucia la cattedrale

Non è la cattedrale dei re, né la casa della Francia prediletta. È le anime della Francia insieme. Perciò non crolla

Fox News stoppa i complottismi in diretta durante il rogo. Era una cosa normale, oggi è eroismo civile

La repubblica del cialtronesimo sovranista ha scelto di trasformare le immagini infernali delle fiamme che hanno inghiottito Notre-Dame nella metafora perfetta di un'Europa pronta a crollare da un momento all'altro...

Milano. "La fede è una chiesa, è una cattedrale radicata nel suolo di Francia / Ma senza speranza, tutto questo non sarebbe che un cimitero..."



L'incendio devastante - straziante per milioni di persone in tutto il mondo che amano questa grande cattedrale e questa grande città...

L'isolamento del futuro

La spallata sovranista alle europee è propagnata e il governo in Europa non toccherà palla, ci dice Gualtieri (Pd)

Roma. "L'idea salviniana della spallata sovranista alle prossime elezioni europee è pura propaganda" dice al telefono da Bruxelles Roberto Gualtieri, presidente dell'Ep...

Stati Uniti d'America. E pensano che così l'Europa possa essere più forte. Ma il Regno Unito ha una visione diversa della storia...

Identità cattolica

Le preghiere in strada davanti al rogo, il suono delle campane. La presa di coscienza di un'anima cristiana

Roma. Nessuno li aveva convocati, né preli né vescovi. Le decine di giovani che si sono radunati in piazza...

Capire la cattedrale del nostro tempo

La ricostruzione di Notre-Dame ci ricorda chi siamo e chi vogliamo essere

Difficile non piangere davanti a Notre Dame che brucia. I cimini direbbero che sono lacrime innocenti...

La ricostruzione di Notre-Dame ci ricorda chi siamo e chi vogliamo essere. In una staffetta generazionale di dedizione, arte, passione, tenacia...

La Giornata

SI È DIMESSA LA PRESIDENTE DELLA REGIONE UMBRIA, MARINI, la governatrice è indagata nell'inchiesta della procura di Perugia su alcuni concorsi per assunzioni che sarebbero stati pilotati all'ospedale del capoluogo umbro...

Borsa di Milano. l'indice FtseMib +0,12 per cento. Differenziale Btp-Bund a 232 punti. L'euro chiude in calo a 1,12 sul dollaro.

AL SISI VUOLE RIMANERE PRESIDENTE DELLA GIUSTIZIA. Il Parlamento egiziano ha appurato una modifica alla Costituzione, che sarà sottoposta a referendum popolare...

Bill Weld sfida Donald Trump. L'ex governatore del Massachusetts è il primo repubblicano che ha annunciato la sua candidatura per il 2020.

Juri Ratas tentano di formare un governo in Estonia. Il leader del Partito Centro e primo ministro uscente potrebbero cercare un'alleanza con l'estrema destra.

I gemelli dell'atolov

Che Saviano alla fine finisce per risultare uno dei migliori allievi di Salvini, lo si sospettava già da tempo. Più che l'attrazione de-



# il Giornale



MERCOLEDÌ 17 APRILE 2019

Quotidiano diretto da ALESSANDRO SALLUSTI

Anno XLVI - Numero 90 - 1.50 euro\*

www.ilgiornale.it

## ALLARME CONTI PUBBLICI

### Il governo ha mentito: aumenta l'Iva

Antonio Signorini

È impossibile, a questo punto, evitare l'aumento dell'Iva. Magari parziale, limitato ad alcuni beni, come trapela da qualche giorno da settori del governo. Oppure con passaggi di merci da un'aliquota (quella intermedia agevolata al 10%) ad un'altra (quella ordinaria oggi al 22%). Comunque la si metta, è la stangata sui consumatori che tutti, a parole, vorrebbero scongiurare, ma che, per una buona fetta del mondo dell'economia, rappresenta il male minore.

Ieri il presidente di Confindustria, Francesco Boccia, ha svelato le carte: «Il governo fa una vera riforma fiscale che agevoli i cosiddetti produttori, imprese e lavoratori, quindi un'operazione macro che non riguardi solo le clausole Iva». Giusto farle scattare? «Evidentemente sì - dice Confindustria -, una parte dei nostri settori non l'amerebbe, ma con attenzione al mondo produttivo e alle fasce cosiddette deboli potrebbe avere il suo perché». Di parere opposto Concommercio, secondo cui «non si possono aumentare le imposte indirette in un quadro economico interno così fragile».

a pagina 15

## ALLARME IMMIGRAZIONE

### «In arrivo terroristi» Salvini chiude i porti, i militari si ribellano

Fabrizio de Feo

Fronte del porto. È alta tensione tra il Viminale e la Difesa sulla direttiva Salvini che punta a sigillare i porti italiani e a controllare le frontiere, una circolare vissuta dai leader della Lega fin dalla mattinata non si sottrae alle sue responsabilità e prerogative. «Non voglio far arrivare i terroristi islamici sul barcone in Italia, non ci penso neanche. Fortunatamente la competenza sull'indicare il porto di sbarco è mia, mi assumo onori e oneri». Ma per Luigi Di Maio «800mila migranti in Italia non si fermano con una direttiva che nessuno ha mai ascoltato». Intanto dalla Libia gli sfollati sono già 20mila. E l'Onu chiede il cessate il fuoco immediato.

a pagina 13

## IL CROCIFFISSO DI NOTRE-DAME HA RESISTITO AL FUOCO

### IL SEGNO DELLA CROCE



SPERANZA La croce sull'altare di Notre-Dame

servizi da pagina 2 a pagina 12

## PREGHIERE IN STRADA NELLA FRANCIA LAICA

### Così il rogo di Parigi ha riaperto la fede

di Stefano Zurlo

In ginocchio. Come devoti medioevali rimersi dalle catacombe dell'illuminismo. Magari muovono solo le labbra, come le vecchiette nelle loro giaculatorie, ma sono i nipotini dei rivoluzionari che profanarono Notre-Dame. Ora innalzano le loro invocazioni fino al cielo, lo stesso che avevano provato ad eliminare dall'orizzonte. Sorpresa: il grande rogo ha incenerito la chiesa, ma ha riaperto la fede. È un paradosso che si dispiega in una giornata funerea (...)

segue a pagina 6

di Giacomo Susca

In cima alla guglia c'era una croce, quella croce. Precipitata nell'inferno di Notre-Dame. Ma poi, ieri mattina, tutti abbiamo visto un'altra croce. Un'immagine molto più potente dello scheletro della cattedrale divorata dal fuoco. Sembrava esserci spazio solo per lacrime e sgomento. Fino a quando in tv e sui nostri smartphone sono apparse le prime foto dall'interno della cattedrale. La struttura portante è quasi intatta. «L'Altare maggiore e la grande Croce dorata si sono miracolosamente salvati». *Miracolosamente*, ha detto proprio così chi l'ha potuta ammirare per primo. Presto alla croce che precipita nel vuoto si sovrappone l'immagine di quella che resiste, inamovibile in fondo alla navata principale (...)

segue a pagina 7

## COSA NON HA FUNZIONATO

### Il vero nemico: la nostra sciatteria

di Giordano Bruno Guerri

a pagina 5

## I SOLONI DA SALOTTO

### I deliri di Saviano: pensate ai migranti

di Tony Damascelli

a pagina 11

## IL SENSO DELL'ORIGINALE

### La chiesa rifatta? Copia senz'anima

di Stefano Zecchi

a pagina 4

## I MISTERI DI PARIGI

### Torna Nostradamus tra profezie e bufale

di Alessandro Gnocchi

a pagina 10

**IN ITALIA, FATTE SALVE ECCEZIONI TERRITORIALI (VEDI GERENZA) SPOCCIA (AR) 01101 - TEL. 075 2950000 - FAX 075 2950000**

**ENERGIE E RITMO UN PO' GIÙ?**

**3 FASI**

**SUSTENIUM**

**3 FASI**

**SUSTENIUM Bionomia 3**

**Con integratori di alta qualità per una vita sana e attiva.**

## SCOPPIA LA BOMBA UMBRIA

### Si dimette la governatrice Pd Sinistra al voto fra gli scandali

di Laura Cesaretti

«Lascio, per essere libera di dimostrare la mia correttezza. Ho sempre rispettato le regole». Alle otto della sera, e dopo il pressing di Nicola Zingaretti, Catuscia Marini si dimette dalla presidenza dell'Umbria dopo lo scandalo sulla sanità che ha travolto il Pd.

a pagina 17

## VERSO LA SEMIFINALE

### Champions maledetta Juve ko passa l'Ajax

Perrone e Pisoni

alle pagine 34-35

**Anche il tuo sogno saprà trasformare in realtà.**

**Parolo di Roberto Corlino**

**Tel. 06.684028 r.a.**

**www.immobildream.it**

**immobildream**

**Non vende sogni ma solide realtà.**

1.926.000 lettori (Audipress 2018/III)



Le più belle storie dell'Antico Testamento



IN EDICOLA A € 12,90 IN PIÙ

Fondato nel 1956

# IL GIORNO

MERCOLEDÌ 17 aprile 2019 | € 1,40 | Anno 64 - Numero 91 | **QN** Anno 20 - Numero 106 | www.ilgiorno.it

NAZIONALE



MILANO, LE 30 FOTO DI GENNARO SORA

## A piedi al Polo cercando Nobile

LAZZARI ■ A pagina 25



L'ufficiale alpino Gennaro Sora



Speciale LEONARDO 500



### NOTRE DAME / 1 L'ESSENZIALE È INVISIBILE

di MICHELE BRAMBILLA

**P**ERCHÉ l'incendio di Notre Dame ha così tanto commosso il mondo intero? Grazie al cielo, non ci sono state vittime. Dunque siamo rimasti forse colpiti per la distruzione di opere d'arte? Ma i tesori custoditi nella cattedrale - ci assicurano - sono tutti salvi. E allora, perché? Per la grande bellezza andata distrutta? Ma la cattedrale sarà ricostruita, e più bella di prima. E allora, perché?

■ A pagina 2

### NOTRE DAME / 2 LE COLPE DELLO STATO

di LUCETTA SCARAFFIA

**N**OTRE Dame, la meravigliosa cattedrale di Parigi, è morente per l'incuria, l'ha devastata e quasi distrutta quella laica francese che sconsigliava alle istituzioni di destinare al suo restauro i soldi necessari, da molti anni. Nonostante fosse il luogo turistico più visitato d'Europa. Ma il capolavoro medievale non era solo un polo turistico, una testimonianza storica e artistica eminente, era molto di più.

■ A pagina 4

# Scandalo sanità, via la presidente Pd

Umbria Si dimette Catuscia Marini. Zingaretti ringrazia, ma è bufera | NUCCI e PONTINI ■ Alle pagine 8 e 9



## LA RABBIA e L'ORGOGGIO

NOTRE DAME BRUCIATA  
POLEMICHE SUI SOCCORSI  
GARA MONDIALE DI SOLIDARIETÀ:  
DONAZIONI PER 700 MILIONI

FARRUGGIA, SERAFINI, COMELLI e STRAMBI ■ Da pagina 2 a 7

### L'ORDINE DI SALVINI

Sui migranti ora è scontro Viminale-Difesa

COPPARI ■ A pagina 11

«ANDRAI NEL FORNO»  
Il bimbo ebreo e i tre bulli  
Italia sotto choc

DI BISCEGLIE ■ A pagina 15

MESSINA DENARO  
Due carabinieri arrestati  
«Talpe del boss»

G. ROSSI ■ A pagina 14

## Uccide a bastonate la moglie incinta

Cosenza, massacrata in casa durante una lite. L'uomo arrestato ha confessato tutto | Servizio ■ A pagina 12



CHAMPIONS, GLI OLANDESI VINCONO 2-1

## Ronaldo non basta L'Ajax sbanca Torino, Juve fuori

MARCHINI e FRANCI ■ Nel QS



### ENERGIE E RITMO QUOTIDIANO UN PO' GIÙ?

MULTIVITAMINICO

## 3 FASI

TECNOLOGIA

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

2° RILASCIO: LATTEINA, RAMBUTO, SELENIUM, CROMIO, LIOBIO, 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.





Le Monde diplomatique

IN EDICOLA Chi ha paura della Cina? Facebook contro i luoghi pubblici; il destino dell'Afghanistan; i laghi etiopi; i rifugiati in Australia



Culture

L'ASINO Dalla letteratura all'arte, la storia di una creatura che abita da secoli immaginari ostinati

Rossella Faraglia pagina 14



Visioni

GINO PAOLI I primi 60 anni di carriera in «Appunti di un lungo viaggio». Dai classici al jazz e a Don Gallo

Aldo Garzia pagina 16

quotidiano comunista il manifesto

CON LE MONDE DIPLOMATIQUE - EURO 2,90

MERCOLEDÌ 17 APRILE 2019 - ANNO XLVIII - N° 91

www.ilmanifesto.it

euro 1,50

IL SUPERTESTIMONE IMPUTATO, FRANCESCO TEDESCO, A ILARIA: «MI DISPIACE»

Cucchi, le scuse del carabiniere pentito

«Vorrei ringraziare l'avvocato Maria Lampitella, difensore di D'Alessandro, che ci ha fornito un ulteriore e rilevante elemento: Stefano in auto con i carabinieri al rientro dalla stazione Casilina avrebbe detto: "Io muoio ma a te ti levano la divisa" (rivolgendosi al supertestimon...

mone Francesco Tedesco, ndr). Stefano era stato appena picchiato e stava proprio male». Così Ilaria Cucchi ha commentato uno dei passaggi clou dell'udienza di ieri del processo bis ai cinque militari accusati della morte del giovane geometra romano di falso e calunnia. A fine in-

terrogatorio, l'imputato che accusa del pestaggio di Stefano i suoi commilitoni D'Alessandro e Di Bernardo, si è avvicinato a Ilaria Cucchi per stringerle la mano e dirle: «Mi dispiace». «Grazie», è stata la risposta della donna. Entrambi non sono più soli.

ELEONORA MARTINA PAGINA 7

LIBERA CONTRO IL DECRETO SICUREZZA Il virus nei beni confiscati alle mafie

«La vendita è effettuata al miglior offerente». Questa frase inserita all'interno del cosiddetto «decreto sicurezza» rischia di frantumare tutta l'idea alla base

del riutilizzo pubblico e sociale dei beni sequestrati e confiscati alle mafie. Che diventano un bene pubblico da svendere per fare cassa. DI PALMA PAGINA 7

all'interno



Manovra

Aumento dell'Iva, Boccia apre. Def, Bankitalia critica

Secondo il presidente di Confindustria con una riforma fiscale l'aumento dell'Iva avrebbe «un suo perché». Sul Def critico anche l'Ufficio parlamentare di bilancio.

MASSIMO FRANCHI PAGINA 4

Fiat-tax La destra attacca, la sinistra non sa rispondere

LAURA PENNACCHI

Il Documento di economia e finanza per il 2020 del governo Salvini-Di Maio non prospetta nulla di buono per l'Italia, bisogna di una terapia d'urto in occupazione e investimenti, di cui non c'è traccia. Salvini affronta con la massima spregiudicatezza propagandistica le elezioni europee del 26 maggio, alimentando la galassia nera fascistoide che lo circonda, rilanciando con espressioni fumose un tradizionale arnese della destra estremistica come la flat tax. Di fronte a tale miscela esplosiva la sinistra non sa rispondere.

— segue a pagina 19 —

Matteo Salvini ed Elisabetta Trenta foto di Massimo Percossi/Ansa



Battaglia navale

Una direttiva di Salvini per fermare la nuova missione della nave Mare Jonio tira in ballo i vertici della Difesa. Che reagiscono: «Sono cose da regime, noi rispondiamo al capo dello Stato». Va all'attacco anche la ministra Trenta, che definisce «vaneggiamenti» quelli del leghista. E il nuovo scontro tra alleati di governo preoccupa il Quirinale pagine 2, 3

biani

L'EUROPA NON È BRUCIATA. È MORTA ANNEGATA, GIÙ DAI BARCONI



UMBRIA Pressing Pd, Marini getta la spugna



La presidente dell'Umbria Catiuscia Marini, indagata nell'inchiesta sulla sanità, si è dimessa. Scaricata dal suo partito, ha abdicato ieri sera. Il segretario del Pd Zingaretti prova così a limitare i danni: «Ha messo al primo posto il bene della regione». DI VITO A PAGINA 5

all'interno

Rai Tensione elettorale I 5 Stelle attaccano Foa

MICAELA BONGI PAGINA 6

Camera Sulle riforme scontro tra Pd e M5S

ANDREA FABOZZI PAGINA 6

Europee Candidature, forza Italia va in tilt

ANDREA COLOMBO PAGINA 5

NOTRE-DAME «Sarà ricostruita in cinque anni»



In un messaggio alla nazione Macron promette lavori rapidi, ma c'è già tensione sui modi e sui tempi. Non tutto è bruciato, il «tesoro» della cattedrale è stato messo al riparo. Gravissima la perdita della «foresta». Polemica sulle donazioni. ALLE PAGINE 9, 10

Oggi 4 pagine speciali



un bit di sindacato

9 770925 215000





# IL MATTINO



€ 1,20 ANNO CCXXXV-N° 108 ITALIA  
SPEDIZIONI IN ABBONAMENTO POSTALE 45%- ART. 1 COM. 2001 L. 662/98

Fondato nel 1892



Mercoledì 17 Aprile 2019 •

Commenta le notizie su [ilmattino.it](http://ilmattino.it)

A EDNA E PRODA, "IL MATTINO" - "IL QUOTIDIANO", EURO 120

### La prima

## La sexy Butterfly di Ozpetek seduce il San Carlo dei vip

Longobardi e Valanzuolo a pag. 15



## Fuori dalla Champions Ronaldo non basta la Juve eliminata dai ragazzi dell'Ajax

Ferri a pag. 21



# Cantieri e crescita stop del Colle ai decreti

## Mattarella a Conte: troppi cambi Emergenza migranti e Libia, scontro tra i ministri Salvini e Trenta

Cifoni e Orsini, Conti, Gentili e servizi da pag. 8 a 11

### L'analisi

## TUTTI I RISCHI DELL'ECONOMIA ELETTORALE

Enrico Del Colle

Il quadro economico del nostro Paese delinea una situazione in evidente sofferenza (anche il Def lo ha appena certificato) e su questo siamo tutti d'accordo, così come lo siamo, più o meno, anche nell'individuare le ragioni (il rallentamento economico in Europa, i "soffocanti" parametri europei da rispettare, il gigantesco debito pubblico, l'elevata pressione fiscale, la massiccia evasione fiscale e contributiva, la bassa produttività e l'essasperante burocrazia, solo per citare i più significativi) e le relative conseguenze: il diffuso clima di incertezza e di sfiducia che si respira, tasse alte e servizi insufficienti.

Continua a pag. 42

## L'inchiesta Sanità Scandalo Umbria Marini si dimette «per difendersi»

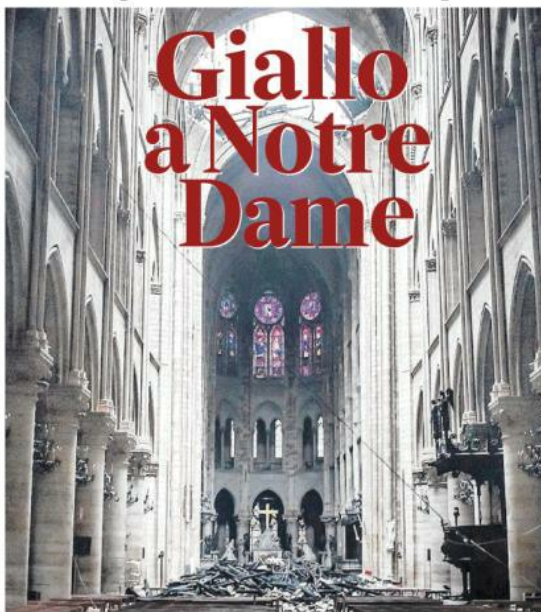
Simone Canettieri

Si è dimessa la presidente della Regione Umbria, la dem Catiuscia Marini indagata nell'inchiesta della Procura di Perugia su alcuni concorsi per assunzioni che sarebbero stati pilotati all'ospedale del capoluogo umbro. «Sono una persona perbene - ha scritto nella sua lettera - ho sempre fatto l'interesse generale»: la decisione per «avere la libertà di dimostrare la mia correttezza come persona e come amministratore pubblico».



A pag. 12

## Allarme ignorato, soccorsi lenti e impalcature senza controlli



# Giallo a Notre Dame

### Il reportage

## Follia banlieue «È la vendetta di Allah»

Mauro Zanon

Nell'account Facebook di Al Jazeera c'è chi scrive che è «la vendetta di Allah»: è solo uno dei tanti messaggi postati da francesi musulmani, per lo più abitanti delle banlieue.

A pag. 4

### Le interviste del Mattino

## Pecout: il trauma che può far bene a tutta l'Europa



Adesso mi aspetto una mobilitazione come per l'alluvione di Firenze del '66

Picone a pag. 5

## Macron: ricostruiamo in 5 anni

Barbuto, Capone, De Cicco e servizi da pag. 2 a 7

### LA GRANDEUR RIDIMENSIONATA

Franco Cardini

Ora che i fuochi si sono spenti, parliamone. L'altro ieri avevamo tutti il cuore in gola e le lacrime agli occhi. Notre Dame bruciava.

Continua a pag. 43

### QUELLE CHIESE TRASCURATE

Claudio Strinati

Mentre l'incendio cominciava a svilupparsi, il mondo intero è stato informato che Notre Dame di Parigi appartiene allo Stato francese e non alla Chiesa.

Continua a pag. 43

### LA STORIA DICE CHE RINASCERÀ

Sylvain Bellenger\*

Il presidente Macron, a poche ore dal terribile incendio, sul sagrato della cattedrale di Notre-Dame di Parigi ha detto: «Qualcosa di noi sta bruciando stasera».

Continua a pag. 43

## Foenkinos: pesano i tagli di bilancio bellezze a rischio



Una tragedia per noi ma è assurdo fare paragoni con l'ecidio dell'11 settembre

Durante a pag. 5

## L'inedito La lettera del 1991 del premio Oscar «Caro Troisi, sono Sorrentino mi aiuti a fare cinema con lei»

Pubblichiamo il testo della lettera che Sorrentino scrisse nel 1991 a Troisi, esposta alla mostra romana che ricorda i 25 anni dalla morte dell'artista

Paolo Sorrentino

Gentile signor Troisi, mi chiamo Paolo Sorrentino, ho ventuno anni e sono nato a Napoli, abito al Vomero. Ho fatto il liceo classico e studio Economia e Commercio. Mi piace l'economia teorica ma allo stesso tempo sono un appassionato di cinema.



L'anno scorso ho frequentato un corso di sceneggiatura, svolto a Napoli e tenuto da Maurizio Fiume. Successivamente ho scritto in collaborazione con alcune due persone una sceneggiatura. A luglio ho lavorato in qualità di "assistente alla regia" sul set del film "Ladri di futuro" di Enzo Decaro. Ero andato a Roma con molto entusiasmo, ma poi sono rimasto abbastanza sconcertato per il clima di freddezza e di non-umiltà che c'era sul set.

Continua a pag. 42

**PEOPLE S**  
La città non parla d'altro

da oggi People S 125 tuo a € 116,67 al mese TAEG 1,87%

Finanziaria KIA Vehicle Finance Creditanstalt. Spese di istruttoria € 100 - KYMCO CARE € 300. Spese di ritorno a titolo di garanzia € 100. Importo totale del credito € 2.000. Il 20% del TAAG prima rate a 30 giorni - TAN 11,500 (0,75% TAEG 1,87%). Il 50% di durata di una mensilità con effetto di arrotondamento decennale. Il 50% rappresenta il costo totale del credito escluso le spese di istruttoria e di attivazione. Messaggio pubblicitario con finalità promozionale. Per informazioni e prenotazioni telefonate al numero verde 800 00 00 00. Messaggio pubblicitario con finalità promozionale. Il documento "Informazioni europee di base sul credito ai consumatori" (SICC) è disponibile presso il concessionario. Salvo approvazione della Finanziaria KYMCO. Sono state riprodotte dal credito KIA in esclusiva.

**servizi KYMCO**

Offerta offerta al modello Kymco People S 125 S e 2000 - motore 125 cc - importo totale del credito € 2.000 - il 20% del TAAG prima rate a 30 giorni - TAN 11,500 (0,75% TAEG 1,87%). Il 50% di durata di una mensilità con effetto di arrotondamento decennale. Il 50% rappresenta il costo totale del credito escluso le spese di istruttoria e di attivazione. Messaggio pubblicitario con finalità promozionale. Per informazioni e prenotazioni telefonate al numero verde 800 00 00 00. Messaggio pubblicitario con finalità promozionale. Il documento "Informazioni europee di base sul credito ai consumatori" (SICC) è disponibile presso il concessionario. Salvo approvazione della Finanziaria KYMCO. Sono state riprodotte dal credito KIA in esclusiva.

**5 ANNI PRO**

**KYMCO CARE 2.0**

**Metropolitane**



Il Messaggero



€ 1,40 ANNO 141-N° 108 ITALIA

NAZIONALE

Mercoledì 17 Aprile 2019 • S. Roberto

IL GIORNALE DEL MATTINO

Commenta le notizie su [ILMESSAGGERO.IT](http://ILMESSAGGERO.IT)

Personaggi Il caso Greta, la favola green Ecco chi muove i fili Ajello a pag. 14



Champions Juve, Ronaldo non basta L'Ajax elimina i bianconeri (1-2) Mauro nello Sport



Dossier innovazione Da Internet al 5G la sfida globale 500 anni dopo Leonardo da Vinci Un inserto di 24 pagine



I pericoli da Tripoli Una guerra che l'Italia da sola non può fermare

Caos decreti, l'altolà del Colle

Mattarella riceve Conte: troppe modifiche ai dl Crescita e Sblocca cantieri, ripassino dal Cdm Bankitalia lancia l'allarme spread e avverte: scoglio Iva. Alitalia senza cordata, il governo rinvia

Alessandro Orsini

ROMA Troppe modifiche nei decreti: arriva l'altolà del Quirinale, dovranno tornare in Cdm. Cifoni, Conti, Mancini e Orsini alle pag. 6, 7 e 15

La corsa dei mecenati per ricostruire: raccolti 700 milioni. Macron: restauro in 5 anni



Si poteva evitare

Interventi in ritardo sul rogo di Notre Dame. Ignorato un allarme

PARIGI Un primo allarme incendio è stato ignorato, cosicché l'intervento è scattato in ritardo: il disastro di Notre Dame si poteva evitare. Ora scatta la corsa dei mecenati per ricostruire: raccolti 700 milioni di euro. Macron: 5 anni per il restauro. I tecnici: ne servono dieci. De Cicco, Evangelisti, Giansoldati, Larcán e Pierantozzi da pag. 2 a pag. 5

Un colpo alla grandeur che deve far riflettere

Franco Cardini

Ora che i fuochi si sono spenti, parliamone. L'altro ieri avevamo tutti il cuore in gola e le lacrime agli occhi. Notre Dame brucia. Continua a pag. 25



Le chiese, un patrimonio che la Francia trascura

Claudio Strinati

Mentre l'incendio si sviluppava, il mondo è stato informato che Notre Dame di Parigi appartiene allo Stato francese. Continua a pag. 25

Libia, rischio Isis

Direttiva sui porti generali (e M5S) attaccano Salvini

Alberto Gentili

«Questa non gliela lascio passare. Salvinì deve smetterla di invadere le competenze altrui. Non è lui il capo del governo ed è ora che si dia una calmata». Da Abu Dhabi, Luigi Di Maio impartisce l'ordine di scuderia a metà pomeriggio.



A pag. 9 Errante e Pompetti a pag. 9

Sanitopoli umbra Marini si dimette: «Ma questo Pd è giustizialista»

Simone Canettieri

«L'idea di dimettermi l'ho maturata per essere libera di difendermi. Ma questo Pd è giustizialista. E se sei stato un presidente uomo sarebbe finita allo stesso modo?». La governatrice dell'Umbria Catuccia Marini (Pd) ha deciso di lasciare l'incarico dopo lo scandalo sanità. A pag. 13 Benedetti e Milletti a pag. 13



Paura a Roma Giù dal quinto piano si salva il bimbo soccorso dal padre

Maria Lombardi

La corsa della mamma per le scale e poi le urla. Il suo bambino è a terra, un volo dal quinto piano. Si precipita lì anche il papà, è un medico, non c'è tempo per le lacrime. Deve soccorrere il figlio, capire in un istante, con il cuore impazzito, se può fare qualcosa per salvarlo, se c'è ancora respiro e polso, se il figlio di 8 anni sopravviverà allo schianto. Non può piangere un medico papà. A pag. 12

Advertisement for KYMCO People S scooter, featuring a rider on the scooter and promotional text.

Advertisement for Ariete travel agency, titled 'ARIE, PER VINCERE ORA BISOGNA OSARE'.

\* € 1,20 in Umbria e Basilicata. Tandem con altri quotidiani (non acquistabili separatamente): nelle province di Lucca, Brindisi e Taranto, Il Messaggero • Nuovo Quotidiano di Puglia € 1,20, la domenica con Tuttomercato € 1,40. In Abruzzo, Il Messaggero • Corriere dello Sport-Stadio € 1,20. Nel Molise, Il Messaggero • Quotidiano del Molise € 1,40. Nelle province di Bari e Foggia, Il Messaggero • Corriere dello Sport-Stadio € 1,50.

1.926.000 lettori (Audipress 2018/III)



Le più belle storie dell'Antico Testamento



IN EDICOLA A € 12,90 IN PIÙ

# il Resto del Carlino

Fondato nel 1885

MERCOLEDÌ 17 aprile 2019 | € 1,50 | Anno 134 - Numero 91 | Anno 20 - Numero 106 | www.irestodelcarlino.it

IMOLA-BOLOGNA



## IMOLA, FURTO DA 10MILA EURO IN OSPEDALE

### Paziente derubato del Rolex e della fede

MARABINI ■ In Cronaca di Imola



**DOMANI IN REGALO**

MARCHE BELLEZZA INFINITA

24 pagine in più

**CAPSULE GOURMET**

**ristora**

### NOTRE DAME / 1

#### L'ESSENZIALE È INVISIBILE

di MICHELE BRAMBILLA

**P**ERCHÉ l'incendio di Notre Dame ha così tanto commosso il mondo intero? Grazie al cielo, non ci sono state vittime. Dunque siamo rimasti forse colpiti per la distruzione di opere d'arte? Ma i tesori custoditi nella cattedrale - ci assicurano - sono tutti salvi. E allora, perché? Per la grande bellezza andata distrutta? Ma la cattedrale sarà ricostruita, e più bella di prima. E allora, perché?

■ A pagina 2

### NOTRE DAME / 2

#### LE COLPE DELLO STATO

di LUCETTA SCARAFFIA

**N**OTRE Dame, la meravigliosa cattedrale di Parigi, è morente per l'incuria, l'ha devastata e quasi distrutta quella laicista francese che sconsigliava alle istituzioni di destinare al suo restauro i soldi necessari, da molti anni. Nonostante fosse il luogo turistico più visitato d'Europa. Ma il capolavoro medievale non era solo un polo turistico, una testimonianza storica e artistica eminente, era molto di più.

■ A pagina 4

# Scandalo sanità, via la presidente Pd

## Umbria Si dimette Catuscia Marini. Zingaretti ringrazia, ma è bufera

NUCCI e PONTINI ■ Alle pagine 8 e 9



# LA RABBIA e L'ORGOGGIO

### NOTRE DAME BRUCIATA

### POLEMICHE SUI SOCCORSI

### GARA MONDIALE DI SOLIDARIETÀ:

### DONAZIONI PER 700 MILIONI

FARRUGGIA, SERAFINI, COMELLI e STRAMBI ■ Da pagina 2 a 7

### L'ORDINE DI SALVINI



### Sui migranti ora è scontro Viminale-Difesa

COPPARI ■ A pagina 11

### «ANDRAI NEL FORNO»

### Il bimbo ebreo e i tre bulli Italia sotto choc

DI BISCEGLIE ■ A pagina 15

### MESSINA DENARO

### Due carabinieri arrestati «Talpe del boss»

G. ROSSI ■ A pagina 14

# Uccide a bastonate la moglie incinta

## Cosenza, massacrata in casa durante una lite. L'uomo arrestato ha confessato tutto

Servizio ■ A pagina 12

**menghi**

Loreto (AN)

www.menghishoes.com



### CHAMPIONS, GLI OLANDESI VINCONO 2-1

## Ronaldo non basta L'Ajax sbanca Torino, Juve fuori



MARCHINI e FRANCI ■ Nel QS

**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**

LATTINA, RAME, SELENO, 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

**SUSTENIUM**

**Bioritmo 3**

AL TUO RITMO QUOTIDIANO

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



**AUTOURTITI S.R.L.**  
  
 Volkswagen  
 Via Amba Alagi 1-35r  
 tel. 010-267322

MERCOLEDÌ 17 APRILE 2019

# IL SECOLO XIX

**ORARIO CONTINUATO**  
 SERVICE  
 h 7,30 / h 9,00  
 VENDITA  
 h 9,30 / h 19,00  
 www.autourtiti.it

QUOTIDIANO FONDATA NEL 1886 - EDIZIONE GENOVA

1,50€ in omaggio "MILANO FINANZA" in Liguria. 1,50€ in tutte le altre zone - Anno COOIII - NUMERO 51, COMMA 20/B. Spedizione abb. post. - gr. 50 - MANZONI & C. S.P.A. per la pubblicità su IL SECOLO XIX e RADIO 19 Tel. 010.5388.200 www.manzoniadvertising.it

**SFUAMA IL SOGNO CHAMPIONS: 1-2**  
**La Juve si inchina all'Ajax**  
**Ronaldo illude, poi il crollo**  
 BARILLA / PAGINA 40



**DOPO IL DERBY**  
**Samp, una tabella per l'Europa**  
**Grifo, vertice Preziosi-Prandelli**  
 ARRICHELLO, FRECCERO E SCHIAPPAPETRA / PAGINE 42 E 43



**INDICE**

|                      |              |
|----------------------|--------------|
| primo piano          | pagina 2     |
| cronache             | pagina 6     |
| economia & marittimo | pagina 11    |
| genova               | pagina 35    |
| cinema/tv            | pagina 31/34 |
| xte                  | pagina 35    |
| sport                | pagina 40    |
| meteo                | pagina 47    |

LA PROMESSA DI MACRON AI FRANCESI. I BIG DELL'ECONOMIA IN CAMPO CON MAXI DONAZIONI. INDAGINE SUI LAVORI DI RESTAURO



La "foresta" in travi di legno, che era a sostegno della copertura di Notre-Dame, completamente divorata dalle fiamme e crollata nella campata centrale della cattedrale

## «La nuova Notre-Dame in 5 anni» Gara di solidarietà, già 700 milioni

Non si è trattato di un incendio doloso: i magistrati francesi che indagano sul rogo di Notre-Dame hanno aperto un'inchiesta per «distruzione involontaria». Macron ha promesso: «Ricostruiremo Notre Dame in cinque anni». E i big dell'economia donano 700 milioni.  
 L'INVIATO SPINI E MARTINELLI / PAGINE 2-5

**IL REPORTAGE**

**Alberto Mattioli**  
 Parigi ferita si stringe intorno alla cattedrale tra preghiere e selfie  
 L'ARTICOLO / PAGINA 4

**IL COMMENTO**

**ENZO BIANCHI**  
 L'EUROPA DAL ROGO ALLE SPERANZE DI RINNOVAMENTO  
 L'ARTICOLO / PAGINA 4

**L'INTERVENTO**

**GIACOMO MONTANARI**  
 I BENI CULTURALI DIVENTANO LA NOSTRA EREDITÀ  
 L'ARTICOLO / PAGINA 2

IL CONFRONTO AL QUIRINALE

### L'ultimatum di Mattarella a Conte: basta decreti-fantasma

La faciloneria con cui il governo annuncia decreti, salvo approvarne la copertina e poi tenerli per settimane chiusi nel cassetto, è stata oggetto di un chiarimento al Quirinale tra Sergio Mattarella e Giuseppe Conte. Al premier ha domandato che fine hanno fatto alcuni provvedimenti varati dal governo. Due in particolare: lo "sblocca cantieri" e quello per rilanciare la "crescita".  
 BARBERA E MAGRI / PAGINA 9

**ROLLI**

**RISCHIO TERRORISTI: CHIUSI I PORTI**

|                               |                             |
|-------------------------------|-----------------------------|
| GUARDA CHE PANORAMA DA QUASSÙ | NO, CHE POI HO LE VERTIGINI |
|-------------------------------|-----------------------------|

L'INCHIESTA SUI CONCORSI

### Umbria, lascia la governatrice Pd «Dimostrerò la mia innocenza»

«Mi sento molto serena, è una decisione che ho preso per salvaguardare me stessa, per avere il diritto di essere libera di difendermi ma soprattutto perché io non ho mai fatto parte di nessuna consorteria o gruppo di potere». Catiuscia Marini, governatrice Pd dell'Umbria, indagata nell'inchiesta sui concorsi ha spiegato così la sua decisione di dimettersi. Il segretario Pd Zingaretti l'ha ringraziata: «Passo indietro per senso di responsabilità».  
 BERTINI, IZZO E TOMASELLO / PAGINA 7

**SPAZIO GENOVA**

**ALFA ROMEO STELVIO**  
**EXTRASCONTO € 3.000**  
 SULLE AUTO A STOCK ENTRO IL 20/04  
 CORSO ITALIA 30 R TEL. 010 3704102  
 VIA SIFFREDI 49 R TEL. 010 3704104

**BUONGIORNO**

Come quando si scatta la foto del tramonto per pubblicarla sui social e vedere l'effetto che fa, non a noi ma agli altri. A molti deve essere andata così: eravamo rapiti dalla tv che trasmetteva il paralizzante spettacolo di Notre-Dame in fiamme, eppure controllavamo internet per vedere l'effetto che faceva, non su di noi ma sugli altri. E faceva un effetto strano: per qualcuno era colpa del neoliberalismo, per qualcuno era il cedimento al turboglobalismo, per qualcuno era il segno del tramonto dell'Occidente, per qualcuno era una sceneggiata perché l'Occidente tramonta nel mare dove muoiono i migranti, qualche islamico era felice per il simbolo del cristianesimo in cenere, qualche sovranista lo era per il rogo sull'europeista Macron. Erano performance di intelligenza analitica anche di docenti uni-

**Il sublime** **MATTIA FELTRI**

versitari, scrittori, giornalisti. Eppure stavamo al cospetto del sublime, nell'accezione di Kant, quell'incantamento che prende l'uomo davanti alla sciagura naturale: le alluvioni, i terremoti, gli incendi. Allora l'uomo si lascia ipnotizzare dalla rappresentazione della natura nella sua potenza distruttrice, e si scopre infinitamente più debole. Il suo lavoro, il suo capolavoro di secoli, la sua Notre-Dame mangiata dal fuoco - ed è in quel preciso istante che secondo Kant esplose il sublime: l'uomo realizza che nella sua potenza la natura è inetta, colpisce alla cieca, non conosce il saggio e il bello, mentre l'uomo sì, ricostruirà Notre Dame come prima e meglio di prima. In poche parole, l'uomo ha coscienza della sua superiorità sulla natura perché l'uomo è un essere pensante. Poi però va su Twitter. —

**Benucci**  
 Gruppo Immobiliare  
 Compravendite  
 Locationi Perizie  
 Via Procaccini, 106  
 16129 Genova  
 Tel. 010/581967

**Benucci**  
 Gruppo Agenzie  
 dal 1969  
 Pratiche Automobilistiche  
 Nautiche - Amministrative  
 Assicurazioni tutti i rami  
 FILIALE: GE - Centro  
 FILIALE: GE - Sampierdarena  
 FILIALE: GE - Campi





# Il Sole 24 ORE

Fondato nel 1865  
Quotidiano  
Politico Economico Finanziario Normativo

FTSE MIB 21918,93 +0,12% | SPREAD BUND 10Y 252,30 +0,60 | €/€ 1,1305 -0,07% | ORO FIXING 1276,35 -0,72% | Indici&Numeri → PAGINE 28-31

Oggi con il Sole  
Sconti, calcoli  
e reddito: tutte  
le regole da seguire  
per il 730 del 2019  
— a 0,5 euro oltre al quotidiano



Domani con il Sole  
«L'Europa che  
votiamo»: guida  
alle elezioni  
del 26 maggio  
— a 0,5 euro oltre al quotidiano



## Bankitalia: lo spread taglia il Pil dello 0,7% nei prossimi tre anni

### LE AUDIZIONI SUL DEF

L'Upb: stime Mef «coerenti»  
Corte Conti: flat tax solo se  
compatibile con le finanze

Monito della Banca centrale  
su un aumento strutturale  
del differenziale BTP-Bund

Istat: l'eventuale incremento  
dell'Iva peserà soltanto  
per lo 0,2% sui consumi

L'Ufficio parlamentare di Bilancio (Upb) ha validato il quadro macroeconomico del Def. lo ha detto il presidente Pisano in un'audizione sul Def. La riunione da ripercorrere con la manovra per centrare la discesa programmata del deficit/Pil sono 35 miliardi nel 2020. Ma sono molte le incognite che pesano sullo scenario futuro: per Galotti (Bankitalia) un aumento dello spread di 100 punti riduce di un decimale il Pil a un anno e dello 0,7% a tre anni. Corte dei Conti avverte sulla flat tax: si soltanto se compatibile con lo stato delle finanze; il presidente dell'Istat Biagiardi: «In eventuale aumento dell'Iva ridurrebbe i consumi solo dello 0,2%». — *servizi alle pagine 2-3*

### L'ANALISI

## L'ECONOMIA È FERMA, LE TASSE NO

di Marco Fortis

Nell'ultimo trimestre dell'anno scorso la pressione fiscale è aumentata, secondo l'Istat, di ben 0,3 punti percentuali rispetto allo stesso trimestre del 2017. — *Continua a pagina 16*

### MISURE PER IL RILANCIO

## Faccia a faccia Conte-Mattarella I decreti crescita tornano in Cdm sblocca cantieri già domani

Lina Palmerini — a pag. 2



Giuseppe Conte

## Al premier il dossier Alitalia-Atlantia

### TRASPORTO AEREO

Conte convoca un vertice a Palazzo Chigi per chiudere il battibecco Salvini-Di Maio

L'ipotesi Atlantia in Alitalia tiene banco. Con un battibecco tra Matteo Salvini e Luigi Di Maio e l'intervento del premier Conte, per sbloccare il piano di salvataggio. «Faremo a breve una riunione a Palazzo Chigi perché dobbiamo chiudere quel dossier», ha detto Conte. — *Dragoni — a pag. 2*

**550 addetti**

Il numero dei lavoratori di Air Italy che fanno riferimento alla base di Olbia. La compagnia conta sui 1.500 dipendenti complessivi

Sardegna  
Air Italy, futuro in bilico per la base storica di Olbia

Davide Madeddu — a pag. 9

### SCIOPERI CONTRO IL GOVERNO, CHE CERCA NUOVI CONSENSI



Insegnanti in piazza a Varsavia. Seconda settimana di sciopero a scuola ma il governo nega gli aumenti richiesti

### PANORAMA

#### IL ROGO DI PARIGI

## Notre Dame, raccolti oltre 700 milioni in meno di 24 ore

Spento il rogo che ha devastato Notre Dame, a Parigi, è il momento della solidarietà, ma anche delle polemiche sui soccorsi giunti in ritardo e sui lavori di restauro da cui sarebbe scaturito l'incendio. Previdenti e imprese in campo per finanziare la ricostruzione: 700 milioni da Lvmh, Pinault, Total e l'Oreal. — *a pagina 17*

#### SANITÀ

## Umbria, concorsi truccati: lascia la presidente Marini

Si è dimessa ieri sera la presidente della Regione Umbria Catiuscia Marini (Pd). Marini è indagata nell'inchiesta della procura di Perugia su alcuni concorsi per assunzioni che sarebbero stati pilotati all'ospedale del capoluogo umbro. — *a pagina 5*

#### PLASTICA

## Le imprese: riciclo del Pet frenato da vincoli normativi

Jacopo Gilberti — a pag. 6

## La Polonia sorbica 2,5 miliardi di tasse

Luca Veronese — a pag. 18

## Speculazione record sulla volatilità

### BORSE IN ALLARME

Bank of America: il prossimo shock può invertire il trend

La speculazione ribassista sugli Indici di volatilità torna vicina ai massimi storici di fine 2017. Questo è un rischio per le Borse: secondo Bank of America «il prossimo shock può portare volatilità alta e crisi generalizzata». — *Longo — a pag. 4*

**-6,2 per cento**

Debutto amaro per Nexi a Milano: il titolo del maggiore collocamento in Europa del 2019 ha chiuso in calo del 6,2% a 8,44 euro

Piazza Affari  
Nexi inciampa al debutto  
Bertoluzzo: percorso ancora lungo

Biondi e Davi — a pag. 11

### APPROVATO IL BILANCIO 2018

## Assemblea di Banca Imi conferma Micciché e Micillo

L'assemblea di Banca Imi, la banca d'investimento del gruppo Intesa Sanpaolo, ha approvato il bilancio 2018 e riconfermato la composizione del cda con Gaetano Micciché nel ruolo di presidente e Mauro Micillo come amministratore delegato. — *a pagina 14*

### PREVIDENZA

## Fondi pensione europei, costi di trasferimento elevati

La concorrenza europea tra i fondi pensione parte con il freno a mano tirato. I costi di trasferimento tra i Pepp, gli strumenti paneuropei di previdenza complementare, prevedono un costo fino allo 0,5% sul patrimonio previdenziale trasferito. — *a pagina 12*

**LEONTEQ**  
FINANCIAL CERTIFICATES

SCOPRI I NOSTRI NUOVI CERTIFICATI DI INVESTIMENTO SU certificati.leonteq.com

MESSAGGIO PUBBLICITARIO

### LA TECNOLOGIA FINANZIARIA SVIZZERA AL TUO SERVIZIO

- Più di 28.000 prodotti emessi a livello globale nel 2018
- 10,5 miliardi di EUR investiti nei nostri certificati
- Italian Certificate Awards 2017 & 2018
- Miglior certificato: Secondo miglior certificato a capitale non protetto
- Swiss Derivative Awards 2019
- Miglior Servizio ai Clienti | Miglior Prodotto su Azioni

Leonteq Securities (Europe) GmbH, London branch  
Prima e principale autorità di regolamentazione: Regolare attivamente il Progetto di Base, ogni eventuale supplemento e la relativa Nota di Sintesi, nonché il Contratto di Investimento (Final Terms) e il Documento informativo su informazione di base (KID) del prodotto, con particolare attenzione alle sezioni dedicate ai fattori di rischio connessi all'investimento. Il Progetto di Base e gli altri documenti relativi al prodotto sono disponibili sul sito Internet [www.leonteq.com](http://www.leonteq.com). Leonteq viene operata gratuitamente presso Leonteq Securities AG, Europastrasse 33, 8034 Zurich, Svizzera. Il valore dei prodotti finanziari è soggetto a oscillazioni del mercato, che possono causare una perdita. Sono a portata dei capitali investiti nei prodotti finanziari. Si raccomanda agli investitori di consultare un consulente finanziario competente prima di investire nei prodotti finanziari.

## Condono errori formali esteso alla comunicazione dei dati Iva

### PACE FISCALE

Ammesse alla sanatoria le sole irregolarità punite con sanzioni fisse

Entra in vivo la sanatoria degli errori formali, uno dei capitoli di cui si compone il progetto «pace fiscale». Mentre si avvicina la scadenza del 31 maggio per il pagamento dell'unica o prima rata, gli ultimi provvedimenti dell'agenzia delle Entrate chiariscono alcuni dubbi sull'ambito applicativo della sanatoria stessa. In particolare, sarebbero ammesse tutte quelle irregolarità che non incidono sulla determinazione della base imponibile — come la compilazione del modello intrastat o l'invio dei dati Iva — e che risultano punite con sole sanzioni in misura fissa. — *Deotto e Pegorin — a pag. 20*

**20 anni**

Il periodo di rateazione per restituire la copertura dell'anticipo

Pensioni  
Via libera al passaggio dall'Ape social o volontaria a Quota 100

— *Servizio a pagina 20*

### REGOLE E GARE

## Contributi e appalti, giudici divisi

È legittimo escludere un'azienda da una gara solo perché il documento unico di regolarità contributiva è negativo per irregolarità di portata ridotta? La risposta sembra dipendere dai giudici chiamati a decidere. Il Consiglio di Stato ha appena affermato che anche gli errori formali, impedendo di verificare la regolarità contributiva, legittimano l'esclusione. Ma pochi mesi fa, e sulla stessa vicenda, il Tribunale di Roma ha detto l'esatto contrario. — *Falasca e Proschki — a pag. 14*

## Lavoro

LA GESTIONE DEL CAPITALE UMANO



## Decreto dignità, più tutele con gli accordi di prossimità

Con la contrattazione di prossimità le parti sociali hanno ridotto l'impatto negativo sull'occupazione creato dalla stretta sui contratti a tempo determinato e sulla somministrazione del decreto dignità. Imprese e sindacati hanno raggiunto invece a livello aziendale per salvaguardare i posti di lavoro. — *Poglietti — a pag. 26*



# IL TEMPO

QUOTIDIANO INDIPENDENTE

CAPSULE GOURMET **ristora**

Mercoledì 17 aprile 2019 € 1,20

S. Roberto di La Chaise-Dieu  
Anno LXXV - Numero 106

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

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

## Cade la Regione rossa di vergogna

Si dimette dopo l'inchiesta sulla sanità il presidente Pd dell'Umbria, Catuscia Marini  
Da 49 anni là comandavano i comunisti e i loro eredi. Si voterà in autunno, Lega in pole

IL TEMPO di Oshø

"n è che v' avanza qualche spiccio per rifà Notre-Dame?"

"Me sa che 'n c'avamo più na lira, 'o sai?"

### Scatta la gara di solidarietà per ricostruire Notre Dame

Garbato → a pagina 11

■ Catuscia Marini si dimette e un'altra regione guidata dal centrosinistra, dopo Abruzzo e Molise, cade a causa di un'indagine della magistratura. La governatrice umbra è indagata nell'inchiesta della procura di Perugia su alcuni concorsi per assunzioni all'ospedale del capoluogo che sarebbero stati pilotati. Ora la Regione dovrebbe tornare alle urne entro il 2019, presumibilmente a novembre, e il centrodestra si prepara a espugnare uno degli ultimi fortili rossi rimasti. Tra i possibili candidati il forzista Mulè.  
Antonelli → a pagina 6

Scontro sulla tv pubblica  
**Legha e grillini se le danno pure sulla Rai**



Alcamo e Solimene → a pagina 3

Si allungano i tempi per i rimborsi  
**I decreti non si vedono Risparmiatori infuriati**

Mineo → a pagina 5

Cresce il risparmio da interessi  
**Banca d'Italia sgonfia l'«effetto» dello spread**

Caleri → a pagina 4

Dramma alla Storta, fatale un momento di distrazione dei familiari: il piccolo è ricoverato con fratture multiple  
**Giù dal quinto piano a otto anni: è gravissimo**

Ancora guai per la metropolitana  
**Maledizione scale mobili Ferme anche a Piramide**

Tagliacucchi → a pagina 14

■ Dramma in via Giulio Galli, una zona residenziale tra la Giustiniana e La Storta alla periferia nord della capitale. Un bambino di appena otto anni è precipitato da una finestra al quinto piano della palazzina dove abita con la famiglia. Trasportato al Gemelli in elicottero il piccolo ha riportato fratture esposte agli arti superiori ed inferiori.

Meloni → a pagina 17

«Lui è Batman? Lei Wonder Woman»  
**Ora tra Salvini e la Raggi volano botte da supereroi**

Martini → a pagina 8

**TESSUTI ARREDO ROMA**  
AL CENTRO COMMERCIALE

**HAPPIO**

BIANCHERIA - TESSUTI - TENDAGGI

**FUORI TUTTO PER CESSATA ATTIVITA**

VIA APPIA, 450  
Aperto 7 su 7  
WWW.TESSUTIAREDOROMA.COM

L'impegno dell'ex capitano per convincere l'ex ct a dire sì ai giallorossi  
**Totti chiama Conte alla Roma**

■ Nessun incontro, nessun pressing. Per ora solo messaggi, che quando il mittente si chiama Francesco Totti, assumono comunque un valore diverso: anche l'ex capitano sta dando il suo contributo nel corteggiamento iniziato dalla Roma nei confronti di Antonio Conte. La Roma, dal canto suo, ha iniziato a studiare un piano per convincere Conte.  
Austini → a pagina 24



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

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

Mercoledì 17 Aprile 2019
Nuova serie - Anno 28 - Numero 91 - Spedizione in A.P. art. 1 c.1 L. 46/04, DCB Milano
\* Offerta esclusiva con Marketing Oggi (ItaliaOggi) € 2,20 + Marketing Oggi € 0,80

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



OK ALLA LEGGE EUROPEA
Ue, più facile
il riconoscimento
delle qualifiche
professionali
Damiani a pag. 30

DISCO VERDE A ICI E IMU
Tassata l'area
demaniale
che ospita attività
imprenditoriali
Trovato a pag. 34

EUROPARIAMENTO
Per rider
e tirocinanti
formazione e
niente esclusività
Damiani a pag. 35

SU WWW.ITALIAOGGI.IT
Legge europea
2018 - Il testo
approvato in via
definitiva dal
senato
Commercialisti -
L'interpello sul
regime del
forfait
10 ONLINE
Aree demaniali - La
sentenza della
Cassazione su Ici e Imu

Roberto D'Agostino: fino al 26 maggio non succederà nulla. Dopo però si apriranno scenari da brivido
Alessandra Ricciardi a pag. 7



Forfetari, il fisco regala un anno

Dodici mesi nel regime agevolato anche in presenza di cause ostative (proprietà di quote controllo di srl) per via delle incertezze interpretative della normativa

L'Agenzia delle entrate regala ai forfetari un giro gratis lungo un anno sulla giostra del regime agevolato anche in presenza delle cause ostative derivanti dalla proprietà di quote di srl di controllo. Questo, per via delle incertezze interpretative della norma e della sua pubblicazione a ridosso del 2019. La circolare del 10 aprile scorso ha concesso un vero e proprio salvocondotto ai contribuenti con regime fiscale a forfait.

Luttwak: togliamo i soldati dal Kosovo e Afghanistan e mandiamoli in Libia



In Libia si combatte a ridosso di Tripoli, e l'Italia non può stare a guardare. Per Edward Luttwak, esperto di politica internazionale e consulente di diverse amministrazioni Usa, solo l'Italia può pacificare la Libia e può farlo solo sul campo. Per unificare il paese non serve «un intervento diplomatico, che non basterebbe», ma occorrono soldati sul terreno: «L'Italia dovrebbe ritirare i contingenti schierati in Afghanistan e Kosovo e mandarli in Libia. Per esempio all'aeroporto di Tripoli e a protezione dei giacimenti». Perché? «Perché la Libia è un'invenzione italiana. L'Italia sa cos'è la Libia meglio di qualunque altro paese».

DIRITTO & ROVESCIO
Il prestigioso concorso di matematica che si è svolto a Roma e che ha mobilitato 530 classi di studenti preparatissimi provenienti da tutt'Italia è stato vinto da un team di quattro studenti del liceo scientifico San Nicola di Prato, una scuola cattolica privata paritaria. Il gruppo era formato da tre ragazzi cinesi (a Prato c'è, da sempre, una forte comunità cinese) e da uno ragazzo italiano. La professoressa Mariella Carletti dice che non c'entra la nazionalità. «Da noi», spiega, «tutti gli studenti parlano solo italiano non solo in classe ma anche durante la ricreazione. Solo così l'integrazione riesce». Se vivessimo in un paese sviluppato, dice il benchmarking è pratica comune, il ministero dell'Istruzione incaricherebbe la professoressa di questi ragazzi nella definizione del nuovo progetto didattico in matematica, visti i risultati ottenuti a Prato. La scuola ha bisogno di soluzioni già applicate, non di voli pindarici, autoreferenziali e compiaciuti di burocrati capaci solo di scrivere le circolari, spesso deliranti.

DA LE PARISIEN
Macron furibondo: svelato il suo piano per l'Edf
Oldani a pag. 8

DOTTORI COMMERCIALISTI
Redditi ancora in crescita, guadagni medi a 64.300 euro
D'Messio a pag. 36

30 POSTI SEDUTI
Franco-italiana una maxi telecabina in Cina, 4,5 km
Scarone a pag. 12

PARLA IL MINISTRO
Centinaio: il 2020 anno del turismo italo-cinese
Chiarello a pag. 22

FENOMENO ITALIANO
31 milioni di adulti consumano merendine
Sottilaro a pag. 15

ARTE PASTICCERA
Via alla partnership Gambero Rosso e Casa Optima
a pag. 15

CONTROTENDENZA
Prima libreria Giunti nel centro di Milano
Capicini a pag. 19

Oltre 50 Convegni svolti in un anno
Più di 2100 Professionisti partecipanti
Oltre 20 Webinar realizzati in 6 mesi
Più di 400 Professionisti coinvolti
80 articoli pubblicati online in pochi mesi
120 Professionisti iscritti in 6 mesi

TOGETHER TO COMPETE di NOVERIM
Il Network di Professionisti della Consulenza Aziendale numero UNO in Italia.

Join us
Tel. 02 49 75 85 71 | www.noverim.it | ttc@noverim.it |
noverim company value management

Con guida di riferimento € 5,00 in più con guida «Tax 2019» € 6,00 in più; Con guida «La parte fiscale» € 6,00 in più; Con guida «Il bilancio del 2019» € 6,00 in più; Con guida «L'antiriciclaggio dei professionisti» € 5,00 in più.

1.926.000 lettori (dati Auditpress 2018/III)



Le più belle storie dell'Antico Testamento



IN EDICOLA A € 12,90 IN PIÙ

Fondato nel 1859

# LA NAZIONE

MERCOLEDÌ 17 APRILE 2019 | € 1,50 (€ 1,30 in abbinamento obbligatorio con Il Telegrafo) | Anno 161 - Numero 106 | Anno 20 - Numero 106 | www.lanazione.it



## DALLA FEBBRE ALLA TRAGEDIA IN 24 ORE NELL'ARETINO Il dramma della meningite Muore ragazza di 21 anni



PIERINI ■ A pagina 10

### CAPSULE GOURMET

**ristora**

### NOTRE DAME / 1 L'ESSENZIALE È INVISIBILE

di MICHELE BRAMBILLA

**P**ERCHÉ l'incendio di Notre Dame ha così tanto commosso il mondo intero? Grazie al cielo, non ci sono state vittime. Dunque siamo rimasti forse colpiti per la distruzione di opere d'arte? Ma i tesori custoditi nella cattedrale - ci assicurano - sono tutti salvi. E allora, perché? Per la grande bellezza andata distrutta? Ma la cattedrale sarà ricostruita, e più bella di prima. E allora, perché?

■ A pagina 2

### NOTRE DAME / 2 LE COLPE DELLO STATO

di LUCETTA SCARAFFIA

**N**OTRE Dame, la meravigliosa cattedrale di Parigi, è morente per l'incuria, l'ha devastata e quasi distrutta quella laicista francese che sconsigliava alle istituzioni di destinare al suo restauro i soldi necessari, da molti anni. Nonostante fosse il luogo turistico più visitato d'Europa. Ma il capolavoro medievale non era solo un polo turistico, una testimonianza storica e artistica eminente, era molto di più.

■ A pagina 4

# Scandalo sanità, via la presidente Pd

Umbria Si dimette Catuscia Marini. Zingaretti ringrazia, ma è bufera | NUCCI e PONTINI ■ Alle pagine 8 e 9



## LA RABBIA e L'ORGOGGIO

NOTRE DAME BRUCIATA  
POLEMICHE SUI SOCCORSI  
GARA MONDIALE DI SOLIDARIETÀ:  
DONAZIONI PER 700 MILIONI

FARRUGGIA, SERAFINI, COMELLI e STRAMBI ■ Da pagina 2 a 7

### L'ORDINE DI SALVINI



## Sui migranti ora è scontro Viminale-Difesa

COPPARI ■ A pagina 11

### «ANDRAI NEL FORNO»

## Il bimbo ebreo e i tre bulli Italia sotto choc

DI BISCEGLIE ■ A pagina 15

### MESSINA DENARO

## Due carabinieri arrestati «Talpe del boss»

G. ROSSI ■ A pagina 14

# Uccide a bastonate la moglie incinta

Cosenza, massacrata in casa durante una lite. L'uomo arrestato ha confessato tutto | Servizio ■ A pagina 12



Loreto (AN)  
www.minghishoes.com

### CHAMPIONS, GLI OLANDESI VINCONO 2-1

## Ronaldo non basta L'Ajax sbanca Torino, Juve fuori



MARCHINI e FRANCI  
■ Nel QS

ENERGIE E RITMO QUOTIDIANO UN PO' GIÙ?

MULTIVITAMINICO

3 FASI TECNOLOGIA

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

2° RILASCIO: LUTEINA, RAMB, SELENIUM, CROMIO, LIOBIO, 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



MERCOLEDÌ  
**17**  
**04**  
**19**  
ANNO 44  
N° 91

## Notre-Dame Quindici anni per rinascere

Ma Macron: "Ce la faremo in cinque  
questa catastrofe deve unirici"  
Donato quasi un miliardo in poche ore

L'editoriale

### DOVE ABITA L'ANIMA DELL'EUROPA

Ezio Mauro

Il fuoco distrugge, e come in un versetto biblico il fuoco riconsacra. Portata a Chartres da Carlo Magno, che se ne era impadronito a Bisanzio, la "tunica di Maria" uscirà eccezionalmente in processione nel 1194, attraversando la città piegata in ginocchio davanti alla reliquia: ma proprio mentre la processione che seguiva la sacra teca stava rientrando dentro la grande basilica, dal fondo della navata vennero avanti il fumo e le fiamme alte fino al soffitto, distruggendo in gran misura la cattedrale. Solo la tunica della Vergine rimase intatta, pretendendo venerazione e riparazione.

continua a pagina 29

Anais Ginori

La Porta del Giudizio è socchiusa, i vigili del fuoco impediscono di avanzare all'altezza dei primi banchi vuoti, ancora intatti, su cui è intarsiata la scritta *Notre-Dame de Paris*. I lumicini rossi sono rimasti allo stesso posto.

pagina 2  
con i servizi di BERIZZI, ERBANI  
e MODOLO, da pagina 3 a pagina 8

All'interno

### La ricostruzione

Ora soltanto cemento  
e legno leggero  
per evitare altri disastri

ETTORE LIVINI, pagina 6

Alberto Angela

"I grandi tesori dell'arte  
sono molto fragili  
vanno protetti meglio"

LUCA FRAIOLI, pagina 7



Parigi, l'interno di Notre-Dame all'indomani dell'incendio che ha devastato la cattedrale

In Italia  
€1,50



Roma



Min 11°C  
Max 18°C

Milano



Min 9°C  
Max 21°C

con Libro  
A. Angela  
€1,40

ENERGIE E RITMO QUOTIDIANO UN PO' GIÙ?

**SUSTENIUM**  
Bioritmo3  
MULTIVITAMINICO  
TECNOLOGIA 3 FASI

500mg COENZIMA Q10  
17mg B12  
10mg B6  
10mg B5  
10mg B2  
10mg B1

IL TUO RITMO QUOTIDIANO

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

La politica

Scandalo sanità  
si dimette  
la presidente pd  
dell'Umbria

servizi alle pagine 10 e 11

Porti chiusi  
anche i vertici  
della Difesa  
contro Salvini

ZININI, pagina 17

Bianconeri sconfitti 2-1

Ronaldo è solo  
I ragazzi dell'Ajax  
spengono il sogno  
della Juventus

servizi alle pagine 36 e 37

Lettera al premier

CARO CONTE  
SALVI  
RADIO RADICALE

Francesco Merlo

Caro Giuseppe Conte, non le scriviamo per costringerla a fare le cose che non vorrebbe fare, ma per aiutarla a fare le cose che vorrebbe e non riesce a fare. Perdoni questo inizio in "pannellese", ma noi di *Repubblica* non ci saremmo rivolti a lei se non avessimo letto e pubblicato il suo dialogo con Emanuele Severino.

pagina 28

Prezzi di vendita  
all'estero:  
Austria, Germania  
€ 2,20 - Belgio,  
Francia, Italia,  
Canada,  
Lussemburgo,  
Mozzica P., Grecia,  
Italia, Olanda,  
Svezia € 2,50 -  
Croazia  
€ 1,90 - Spagna  
Unito GBP 2,20 -  
Svezia CHF 3,10



**Champions** Impresa Ajax a Torino: 1-2 contro la Juve  
Ronaldo non basta, bianconeri fuori dalla coppa stregata

BARILLA, BUCCHERI, GARANZINI E ODDENINO — P. 34-36



Il Barcellona ritrova il suo Messi: dopo 4 anni torna in semifinale

DE SANTIS — P. 36



# LA STAMPA



MERCOLEDÌ 17 APRILE 2019

QUOTIDIANO FONDATA NEL 1867

1,50 € || ANNO 153 || N. 106 || 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



## "Notre-Dame risorgerà in cinque anni"

La promessa di Macron mentre le principali società transalpine fanno a gara per la cattedrale. SERVIZI — P. 2-7

I VALORI DA RINNOVARE

### FIAMME E SPERANZA

ENZO BIANCHI — P. 23

LA CITTÀ IN LUTTO

### LE FERITE DI PARIGI

ALBERTO MATTIOLI — P. 4



EPA-G. ROSSIGNOL/PETIT TISSON

LA MARINA CONTRO SALVINI SULLA DIRETTIVA MIGRANTI: INVASIONE DI CAMPO. IL LEADER LEGHISTA: CIRCOLARE DOVEROSA

## Mattarella, il monito sulla crescita

Il Quirinale convoca il premier: sbloccate i decreti per pil e cantieri. Conte: subito il consiglio dei ministri

RICETTE ANTICRISI

### RIQUALIFICARE IL LAVORO

LUIGI PAGANETTO — P. 23

Mattarella convoca Conte al Quirinale e chiede un'accelerazione che sblocchi i decreti per pil e cantieri. La Marina contro Salvini sulla direttiva migranti: «Un'invasione di campo».

BARBERA, GRIGNETTI, LA MATTINA, LOMBARDO, MAGRI E SORGI — P. 8-12

L'INCHIESTA SUI CONCORSI

### Umbria, si è dimessa la governatrice Marini

Terremoto nel Pd

BERTINI, IZZO E TOMASELLO — P. 11

LE CANDIDATURE PER LE EUROPEE

### Forza Italia, accuse a Mara Carfagna

"Golpe anti Berlusconi"

ALESSANDRO DI MATTEO — P. 10

STAMPA PLUS ST+

TUTTOSCIENZE

MONALI E SORTI

### Gli esperti che cercano la formula per l'etica dei robot

P. 28



TORINO

EMANUELA MINUCCI

### Europa, fiction, rap: tutto il mondo al Salone del Libro

P. 26



LE STORIE

PAOLA GUARIELLO

### Biella, in un film la memoria degli anni Trenta

P. 28

CLAUDIO BRESSANI

### Il conte architetto regala la villa ottocentesca al Fai

P. 28

## BUONGIORNO

Come quando si scatta la foto del tramonto per pubblicarla sui social e vedere l'effetto che fa, non a noi ma agli altri. A molti deve essere andata così: eravamo rapiti dalla tv che trasmetteva il paralizzante spettacolo di Notre-Dame in fiamme, eppure controllavamo internet per vedere l'effetto che faceva, non su di noi ma sugli altri. E faceva un effetto strano: per qualcuno era colpa del neoliberalismo, per qualcuno era il cedimento al turboglobalismo, per qualcuno era il segno del tramonto dell'Occidente, per qualcuno era una sceneggiata perché l'Occidente tramonta nel mare dove muoiono i migranti, qualche islamico era felice per il simbolo del cristianesimo in cenere, qualche sovranista lo era per il rogo sull'europeista Macron. Erano performance di intelligenza analitica anche di docenti uni-

versitari, scrittori, giornalisti. Eppure stavamo al cospetto del sublime, nell'accezione di Kant, quell'incanto che prende l'uomo davanti alla sciagura naturale: le alluvioni, i terremoti, gli incendi. Allora l'uomo si lascia ipnotizzare dalla rappresentazione della natura nella sua potenza distruttrice, e si scopre infinitamente più debole. Il suo lavoro, il suo capolavoro di secoli, la sua Notre-Dame mangiata dal fuoco - ed è in quel preciso istante che secondo Kant esplose il sublime: l'uomo realizza che nella sua potenza la natura è inetta, colpisce alla cieca, non conosce il saggio e il bello, mentre l'uomo si, ricostruirà Notre Dame come prima e meglio di prima. In poche parole, l'uomo ha coscienza della sua superiorità sulla natura perché l'uomo è un essere pensante. Poi però va su Twitter. —

## Il sublime

MATTIA FELTRI





E-commerce e Asia trainano il trimestre di L'Oréal

I ricavi sono saliti di oltre l'11% toccando quota 7,5 miliardi di euro



Una campagna L'Oréal

MF il quotidiano dei mercati finanziari

Volkswagen accelera in Cina con le jv

Punta a vendere 11 mln di auto elettriche nel Paese entro il 2028

Mondellini a pagina 13

Anno XXX n. 077 Mercoledì 17 Aprile 2019 €2,00 Classeditori



Con MF Allegorie for Fashion n. 014 € 5,00 R 7,00 - € 5,00 - Con MF Allegorie for Living n. 034 € 5,00 R 7,00 - € 5,00

Spedite in A.P. art. 1,1,1 L. 480/2015 Milano - IRE E.140 - C.A.P. 4302 Firenze € 1,00



BORSA +0,12% 1€ = \$1,1305
BORSE ESTERE: Dow Jones 26.480, Nasdaq 8.909, Tokyo 22.222, Francoforte 12.101, Zurigo 8.280, Londra 7.470, Parigi 8.429
FUTURE: Euro-Sp. 130,27, Euro-Bund 166,53, US T-Bond 146,24
VALUTE-RENDIMENTI: Fba Mib 21.385, SAP200 Cme 9.919, Euro-Sparita 0,8539, Nasdaq100 Mib 7.860

FOCUS OGGI

Unicredit spinge Generali a Est
L'intesa bancassicurativa siglata a giugno per i mercati dell'Europa orientale comincia a dare frutti concreti
Messia a pagina 9

L'aumento di capitale di d'Amico coperto al 97%
La compagnia di navigazione ha incassato per ora 42,8 milioni. Per il futuro l'ad Paolo d'Amico si dice fiducioso in merito a una «forte ripresa del mercato» e parla anche di un «atteso incremento dei noli»
Tenti a pagina 13

IL ROMPISPREAD
Ora su Facebook sono tutti pompieri. Come diceva Flaiano, oggi anche il cretino è specializzato

VINCI UN IPHONE XS
GIOCOBORSA
Il primo passo per la formazione finanziaria: quello del patrimonio e quindi il modo di gestirlo.
DORA SI MELANDRINARE A GIOCOBORSA
Aumentare il patrimonio è il modo di migliorare il proprio stile di vita.
MFU Investimenti

ESCLUSIVO LA PRIMA INTERVISTA DEL PRESIDENTE DELLA CASSA DEPOSITI E PRESTITI A CLASS CNBC

Tononi: Cdp a fianco delle pmi

Le nomine in Sace? Spettano alla controllante, anche se le dinamiche sono un po' più complesse rispetto al settore privato. Certi investimenti non possiamo farli perché gestiamo i risparmi postali
(Cabrini a pagina 3)

IL PARLAMENTO EUROPEO APPROVA IN VIA DEFINITIVA IL PACCHETTO BANCARIO. STRETTA SUI REQUISITI MREL

Più facili prestiti alle imprese e cessioni di npl

Agevolati i crediti con cessione del quinto. Via al nuovo scudo anti-spread per le assicurazioni
(Ninfolo a pagina 6)

TENARIS
Scagionato Paolo Rocca
Nessuna prova nel processo argentino per corruzione
(Carosielli a pagina 15)



RICOSTRUZIONE
È gara di solidarietà nel mondo della moda per salvare Notre Dame de Paris
Già stanziati 500 milioni
(servizi in MF Fashion)

PORTAFOGLIO
In Europa nei primi tre mesi dell'anno gli Etf hanno raccolto 25 miliardi
Ed è corsa ai bond
(Castellari a pagina 5)

CREDITO
Le popolari aprono alla holding e puntano agli incentivi fiscali per le aggregazioni
(Gualtieri a pagina 6)

IL COLOSSO DEL RISPARMIO GESTITO HA REGISTRATO RISULTATI TRIMESTRALI IN CALO MA MIGLIORI DELLE ATTESE

Fink (BlackRock): la liquidità trainerà le borse

(Corvi a pagina 4)

E TORNA L'IPOTESI M&A CON SIA
Per Nexi debutto amaro a Piazza Affari: -6,2%
(Montanari a pagina 11)

I PIANI DEL GRUPPO DEGLI YACHT
Ferretti cresce con Wally
I cinesi spingono per l'ipo
(Montanari a pagina 17)

JAGUAR I-PACE 100% ELETTRICA.

# Il Piccolo

Trieste

DOPO L' INTERDITTIVA AL MANAGER INDAGATO ANCHE PER BANCAROTTA

## «Dissesto aggravato nascondendo i debiti» le accuse della Procura a Napp sul caso Dct

*L' ex amministratore delegato di Ttp non avrebbe segnalato la situazione nei bilanci. I pm avevano chiesto gli arresti domiciliari*

Gianpaolo Sarti Dissesto finanziario. Occultamento dei debiti nei bilanci societari. Bancarotta. È una pioggia di accuse quella mossa dalla Procura nei confronti di Franco Napp sul caso Depositi Costieri, l' impresa che fino a poco tempo fa si occupava della movimentazione e dello stoccaggio dei prodotti petroliferi in porto. Sulla ditta, dichiarata fallita nel gennaio dell' anno scorso, aveva messo le mani la criminalità organizzata.

Dalle indagini del Nucleo di polizia economico finanziaria-Gi Co di Trieste, coordinato dai pm Lucia Baldovin e Matteo Tripani, è emerso il presunto ruolo di Napp nel tracollo della Dct. Di qui la misura cautelare del divieto di amministrare società per un anno, disposta dal gip Laura Barresi in questi giorni. Per effetto del provvedimento il manager non può dunque più esercitare la carica di liquidatore della Giuliana Bunkeraggi, già proprietaria della Depositi Costieri; né quella di amministratore delegato della Trieste Terminal Passeggeri, da cui si è appena dimesso. Per Napp gli inquirenti avevano chiesto gli arresti domiciliari.

Il gip Barresi, nel disporre la misura cautelare interdittiva, ha ritenuto sussistenti i gravi indizi su tutte le tipologie di illecito contestate dai pm: «Franco Napp - precisa a tal proposito il procuratore distrettuale antimafia Carlo Mastelloni in un comunicato - è accusato di aver cagionato il dissesto della Depositi Costieri a causa del mancato pagamento delle accise, ammontante a oltre 20 milioni di euro, per le estrazioni di carburante della società Maloa».

Non solo. Il manager avrebbe ulteriormente aggravato il dissesto occultando nei bilanci la reale situazione debitoria. A Napp è contestata inoltre la «bancarotta preferenziale» in relazione a un pagamento di oltre 500 mila euro a uno studio legale tributario; e questo è avvenuto, come accertato dagli inquirenti, nonostante fossero già maturati debiti milionari nei confronti dell' Agenzia delle Dogane. «Debiti mai onorati», annota il procuratore.

Per quanto riguarda l' evasione fiscale sulle accise, Napp si è sempre dichiarato vittima dei propri clienti che, pur prelevando il carburante, non saldavano le tasse dovute: il Tribunale in effetti ha già condannato i responsabili delle società in affari con la Dct. Sotto c' era un complesso meccanismo di compensazioni di crediti Iva fittizi.

Ma le indagini avrebbero appurato che la ditta di Napp era priva di un sistema di verifica.

In altri termini, i modelli F24 relativi ai pagamenti effettuati dai clienti, venivano ricevuti dalla Dct senza poi essere sottoposti a controllo. E l' obbligo del pagamento delle accise all' Agenzia delle Dogane - per legge - spetta al titolare del deposito.

Il gip Barresi ha disposto invece il carcere nei confronti degli individui a cui il manager nel giugno 2017 aveva venduto la Dct (una cessione quantomeno curiosa: 4,5 milioni di euro per una ditta con debiti di decine di milioni): Giuseppe Della Rocca, Renato Smimmo e Pasquale Formicola, indagati per avere ulteriormente aggravato il dissesto. I tre, comunque, sono già stati in cella (e quindi questa misura cautelare non verrà attuata) per i reati di riciclaggio connessi al business del carburante.

«I fatti realizzati da Napp e dagli ultimi amministratori hanno cagionato allo Stato un grave danno - chiarisce ancora la nota del procuratore antimafia - atteso che il passivo della società è di circa 50 milioni di euro integrato, quasi esclusivamente, da debiti per accise».

«Dunque - conclude Mastelloni- è venuto a galla in questi reati commessi in concorso con discutibilissimi soggetti contigui alla criminalità organizzata, anche un ruolo centrale di un esponente della buona borghesia triestina... il che preoccupa non poco».





-- BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI.

# Il Piccolo

Trieste

a breve l'assemblea

## Soci del terminalista chiamati alla nomina del suo successore

Il presidente di Ttp Zeno D'Agostino convocherà l'assemblea dei soci di Trieste terminal passeggeri tra la fine d'aprile e i primi di maggio. Ne danno generico conto fonti dell'**Autorità portuale**, che è socia di minoranza con il 40%. L'appuntamento societario dovrà provvedere all'approvazione del bilancio 2018 e alla sostituzione di Franco Napp nella carica di amministratore delegato, carica da cui si è già dimesso. Da rilevare che Napp era "ad" uscente e che la quota di quasi il 20% detenuta da Giuliana Bunkeraggi nella controllante Tami è uno degli asset che sarà messo in vendita, trovandosi l'azienda dei Napp in concordato preventivo. Il piano industriale dovrebbe essere presentato al Tribunale di Trieste entro il 20 maggio.

Gli altri soci privati nella cordata Tami sono Msc (35%), che aveva comprato la quota da Unicredit, Costa Crociere (33%), Generali (12%). Negli ultimi giorni Ttp è stata al centro di notizie contrastanti: buone per quanto riguarda le settanta toccate crocieristiche previste nel 2020 dopo il Seatrade di Miami, negative per la pesante sconfitta al Tar nel contenzioso con il Comune per la locazione dei parcheggi al Molo IV. Un argomento che potrebbe finire anche in assemblea.

--Magr.

**TRUSSARDI JEANS**  
COLLEZIONE PRIMAVERA/ESTATE 2019  
Estate... CODICE ITALIA 14 - TRIESTE

### «Dissesto aggravato nascondendo i debiti» le accuse della Procura a Napp sul caso Det

L'ex amministratore delegato di Ttp non avrebbe segnalato la situazione nei bilanci. I pm avevano chiesto gli arresti domiciliari

**Soci del terminalista e chiamati alla nomina del suo successore**

Il presidente di Ttp Zeno D'Agostino convocherà l'assemblea dei soci di Trieste terminal passeggeri tra la fine d'aprile e i primi di maggio. Ne danno generico conto fonti dell'Autorità portuale, che è socia di minoranza con il 40%. L'appuntamento societario dovrà provvedere all'approvazione del bilancio 2018 e alla sostituzione di Franco Napp nella carica di amministratore delegato, carica da cui si è già dimesso. Da rilevare che Napp era "ad" uscente e che la quota di quasi il 20% detenuta da Giuliana Bunkeraggi nella controllante Tami è uno degli asset che sarà messo in vendita, trovandosi l'azienda dei Napp in concordato preventivo. Il piano industriale dovrebbe essere presentato al Tribunale di Trieste entro il 20 maggio.

**la baracca del pesce**  
APERTURA 18 APRILE  
TURRIACO - VIA XXV APRILE, 12  
(strada prov. Fogliano - Pioris)  
Tel. 0481.767463

# Il Piccolo

Trieste

## Porto vecchio sia davvero il rilancio di Trieste

Il tema è ben noto. Gli anni, una quarantina, quelli che ci giriamo attorno. Uso il plurale maiestatis perché per noi intendo tutti: le varie classi politiche, i dirigenti susseguiti nei decenni e noi cittadini. Ci giriamo attorno, a parlare di Porto vecchio, avendo aperto ripetutamente le sliding doors sbagliate e sprecato occasioni irripetibili: da Polis, a Trieste Futura, all' Expo 2008, con relativi di progetti firmati da architetti che altrove hanno realizzato meraviglie.

Progettare e parlare, riparlare e riprogettare è anche un modo per spostare un problema avanti, quando non si è in grado di risolverlo; ma ora, forse, potrebbe essere cambiato qualcosa, e se guardare indietro serve per andare avanti, stavolta potremmo farcela: a mettere mano a questo enorme patrimonio che potrebbe rappresentare le basi per un futuro che non sia quello di essere ai primi posti nel Nord per richieste di reddito di cittadinanza.

Due settimane fa è stato presentato un sondaggio Swg commissionato da Confindustria Venezia Giulia che testimoniava il livello di favore dei triestini per il recupero di Porto vecchio. Altissimo. Lo era anche vent'anni fa. Chi mai era favorevole a degrado, inattività, al fatto che un'area pregiata fosse "mantenuta" in quelle condizioni? Ora, ci è stato ribadito, i cittadini chiedono: fate qualcosa...

Nel corso di presentazione e tavola rotonda, presenti il sindaco Dipiazza, il presidente dell'Autorità portuale D'Agostino, il leader di Fincantieri Bono e il direttore di questo giornale Grazioli, Bono ha posto una questione fondamentale. Per chi pensiamo di recuperare quest'area, più grande del Porto vecchio di Amburgo? Trieste ha perso negli ultimi 50 anni quasi 100 mila abitanti. Quale futuro si può immaginare a fronte di una decrescita demografica? Pretendendo di riconvertire e riqualificare i tre milioni di metri cubi del porto? Abbiamo alcuni indicatori favorevoli, quali l'importante incremento turistico che è un dato molto positivo; tuttavia temo non sia sufficiente. Dobbiamo creare lavoro, aumentare la popolazione attiva, favorire insediamenti produttivi, diventare una città dove le merci possano essere lavorate, trasformate, dove le istituzioni scientifiche e di ricerca possano interagire col mondo della produzione.

Cos'è che i nuovi turisti vengono a vedere in città? Per massima parte i palazzi, il lungomare, la città teresiana e giuseppina creata da una borghesia mercantile arrivata a Trieste perché vi erano condizioni di vantaggio. Arrivati da fuori. Italiani, ebrei, greci, armeni, austriaci, tedeschi, ungheresi, slavi (con le loro religioni e le loro chiese). E lo stato, allora lungimirante, aveva capito quanto fossero importanti le infrastrutture: quelle portuali e ferroviarie. È impossibile ricreare condizioni per portare nuova popolazione attiva a Trieste, visto che i triestini si riproducono con fatica? In tal caso dobbiamo poterci proporre al meglio. E cosa chiedono gli investitori?

Cosa si può fare (destinazioni d'uso), dove, in quanto tempo e con quali strumenti. Perché la destinazione di risorse in un luogo piuttosto che in un altro nel mondo globalizzato da parte di grandi investitori non può prescindere da queste elementari risposte; che nel nostro Paese, non solo a Trieste, risultano sempre problematiche. Perché anche i migliori funzionari pubblici assieme ai migliori pianificatori e progettisti devono misurarsi con un impianto di regole, urbanistiche e non, che sembrano create apposta per ritardare ogni processo decisionale e operativo. Anche su questo si deve intervenire.

Infine come non condividere la necessità di costituire di un soggetto pubblico-privato, come ricordava Morelli su queste pagine, che sia l'unico deputato a interloquire con i mercati e il resto del mondo quando si tratta di investire su quest'area cifre che si stimano intorno al miliardo e mezzo di euro. Abbiamo bisogno di un altro sondaggio o basta il buonsenso? L'alternativa dello "spezzatino" con delle vendite frazionate per singoli lotti è un film che spero non venga mai girato: vendere a spiccico e bocconi decine di migliaia di metri quadrati di fabbricati vincolati in un'area di 600 mila metri quadrati priva di infrastrutture o quasi, dove devono essere rifatte strade e reti sottostanti, pare alquanto improbabile.

In attesa di costituire tale nuovo soggetto il Comune si è mosso facendo partire alcuni lavori che testimoniano la



volontà di intervenire subito, ed è positivo; ciò non toglie che l' ampiezza del tema è tale che non possa essere affrontato se non in modo coordinato e pragmatico, dove l' operatività immediata non sia in contrapposizione con una pianificazione tecnico-finanziaria adeguata e gestita da un soggetto unico, qualificato e rappresentativo.

Siamo noi che dovremmo proporre al mondo di venire a investire a casa nostra.

Dobbiamo essere convincenti.

-- \*presidente AncePordenone Trieste.

## Propeller Club di Trieste: investimenti cinesi, più opportunità che rischi a patto di osservare regole Ue

(FERPRESS) - Trieste, 16 APR - «Se trattassimo come Stati Uniti d' Europa saremmo una potenza mondiale in grado di muoversi a livello internazionale al pari delle maggiori altre. Ad ogni modo, è necessario ci sia reciprocità, rispetto delle leggi comunitarie, nazionali, della cultura, dei contratti di lavoro e del sociale esistente in Italia ma non possiamo chiuderci: il nuovo non va respinto ma ci si deve confrontare a testa alta ed occhi aperti». Questo il commento del presidente del Propeller Club di Trieste, Fabrizio Zerbini, al termine dell' incontro che ieri sera ha caratterizzato la conviviale dedicata al Porto di Trieste e agli investimenti cinesi, in un' ottica nazionale e internazionale. L' intervento di apertura è stato riservato al presidente dell' **Autorità di Sistema Portuale** del Mare Adriatico Orientale, Zeno D' Agostino, protagonista nelle scorse settimane della firma di un accordo tra la stessa Authority e il colosso cinese CCCC (China Communication Construction Company). Dopo avere sottolineato che la firma fa parte di un lungo percorso, iniziato quattro anni or sono, D' Agostino ha ribadito che il tutto si svolge nell' ambito della cosiddetta EU-China Connectivity Platform, della quale CCCC è un interlocutore. «Al di là dell' accordo - ha detto D' Agostino, per noi CCCC è un soggetto privato, per cui non mi posso vincolare, ci vorrà comunque una selezione». Quindi la società cinese dovrà partecipare ad una gara, con le regole comunitarie. Ma il presidente dell' Authority che controlla i Porti di Trieste e Monfalcone ha anche spiegato come facciano parte dell' accordo anche il possibile inserimento della stessa Authority nella costruenda (ad opera di CCCC) piattaforma logistica a Kosice in Slovacchia e soprattutto la possibilità di operare in Cina (sempre come partner di CCCC) in attività di logistica che possano favorire l' export di prodotti italiani. Giorgio Cuscito, analista per la Cina della rivista di geopolitica Limes, ha invece posto l' accento sulle differenze tra il cosiddetto Mondo occidentale e il Paese del Dragone. «Dobbiamo essere consapevoli delle opportunità economiche ma anche del fatto che la Cina è una grande potenza con prospettive imperiali. Per i cinesi, il negoziato è qualcosa di diverso. L' accordo è un punto di partenza. Quindi ci saranno fasi di rinegoziazione» ha detto Cuscito, spiegando poi come in Cina la percezione dell' accordo con l' Italia (firmato a fine marzo dal presidente Xi Jinping) sia stata diversa dalla nostra: in Italia si è puntato sulla rilevanza economica, in Cina l' accento è stato posto sul successo politico e diplomatico. Stefano Pilotto (docente alla Mib Trieste School of Management), il terzo dei relatori presenti alla serata, non ha nascosto la sua visione positiva dell' iniziativa conosciuta come One Belt one road o Nuova Via della seta. «La nostra città vive e ha vissuto sul commercio. Oggi siamo di fronte ad una nuova grande sfida e Trieste deve accogliere con una certa fiducia questa opportunità, anche se abbiamo bisogno di accordi che vengano rispettati». Queste le parole dell' esperto di geopolitica e Storia, che ha poi accennato ai punti di forza della Cina come la presenza importante dovuta alla numerosa popolazione e al ruolo sullo scacchiere internazionale, in relazione alle politiche di Usa e Federazione Russa. La chiusura della serata è stata riservata al Presidente di Icop spa, società di costruzioni oggi impegnata nella Piattaforma logistica in via di realizzazione al Porto di Trieste e che ha avuto contatti con interessati interlocutori cinesi. L' ingegner Vittorio Petrucco, dopo aver rivelato l' interesse nell' affare anche di Gruppi asiatici ed europei, ha illustrato l' importanza che già oggi hanno gli investimenti cinesi in Europa. «La Piattaforma logistica sarà probabilmente pronta entro l' anno, mentre stiamo risolvendo problemi di collegamento via treno e via strada» ha chiuso Petrucco.



## Investimenti cinesi e porto di Trieste

*Più opportunità che rischi osservando le regole europee*

Massimo Belli

TRIESTE Se trattassimo come Stati Uniti d'Europa saremmo una potenza mondiale in grado di muoversi a livello internazionale al pari delle maggiori altre. Ad ogni modo, è necessario ci sia reciprocità, rispetto delle leggi comunitarie, nazionali, della cultura, dei contratti di lavoro e del sociale esistente in Italia ma non possiamo chiuderci: il nuovo non va respinto ma ci si deve confrontare a testa alta ed occhi aperti. Questo il commento del presidente del Propeller Club di Trieste, Fabrizio Zerbini, al termine dell'incontro che ieri sera ha caratterizzato la conviviale dedicata al porto di Trieste e agli investimenti cinesi, in un'ottica nazionale e internazionale. L'intervento di apertura è stato riservato al presidente dell'Autorità di Sistema portuale del Mare Adriatico orientale, Zeno D'Agostino, protagonista nelle scorse settimane della firma di un accordo tra la stessa Authority e il colosso cinese CCCC (China Communication Construction Company). Dopo avere sottolineato che la firma fa parte di un lungo percorso, iniziato quattro anni or sono, D'Agostino ha ribadito che il tutto si svolge nell'ambito della cosiddetta Eu-China Connectivity Platform, della quale CCCC è un interlocutore. «Al di là dell'accordo ha detto D'Agostino, per noi CCCC è un soggetto privato, per cui non mi posso vincolare, ci vorrà comunque una selezione». Quindi la società cinese dovrà partecipare ad una gara, con le regole comunitarie. Ma il presidente dell'Authority che controlla i porti di Trieste e Monfalcone ha anche spiegato come facciano parte dell'accordo anche il possibile inserimento della stessa Authority nella costruenda (ad opera di CCCC) piattaforma logistica a Kosice in Slovacchia e soprattutto la possibilità di operare in Cina (sempre come partner di CCCC) in attività di logistica che possano favorire l'export di prodotti italiani. Giorgio Cuscito, analista per la Cina della rivista di geopolitica Limes, ha invece posto l'accento sulle differenze tra il cosiddetto Mondo occidentale e il Paese del Dragone. Dobbiamo essere consapevoli delle opportunità economiche ma anche del fatto che la Cina è una grande potenza con prospettive imperiali. Per i cinesi, il negoziato è qualcosa di diverso. L'accordo è un punto di partenza. Quindi ci saranno fasi di rinegoziazione ha detto Cuscito, spiegando poi come in Cina la percezione dell'accordo con l'Italia (firmato a fine Marzo dal presidente Xi Jinping) sia stata diversa dalla nostra: in Italia si è puntato sulla rilevanza economica, in Cina l'accento è stato posto sul successo politico e diplomatico. Stefano Pilotto (docente alla Mib Trieste School of Management), il terzo dei relatori presenti alla serata, non ha nascosto la sua visione positiva dell'iniziativa conosciuta come One Belt one road o Nuova Via della seta. La nostra città vive e ha vissuto sul commercio. Oggi siamo di fronte ad una nuova grande sfida e Trieste deve accogliere con una certa fiducia questa opportunità, anche se abbiamo bisogno di accordi che vengano rispettati. Queste le parole dell'esperto di geopolitica e Storia, che ha poi accennato ai punti di forza della Cina come la presenza importante dovuta alla numerosa popolazione e al ruolo sullo scacchiere internazionale, in relazione alle politiche di Usa e Federazione Russa. La chiusura della serata è stata riservata al presidente di Icop spa, società di costruzioni oggi impegnata nella Piattaforma logistica in via di realizzazione al porto di Trieste e che ha avuto contatti con interessati interlocutori cinesi. L'ingegner Vittorio Petrucco, dopo aver rivelato l'interesse nell'affare anche di Gruppi asiatici ed europei, ha illustrato l'importanza che già oggi hanno gli investimenti cinesi in Europa. La Piattaforma logistica sarà probabilmente pronta entro l'anno, mentre stiamo risolvendo problemi di collegamento via treno e via strada ha chiuso Petrucco.

## Un gioco di ruolo creato al Luzzatti per diventare operatori logistici

*'Dal prossimo anno gli studenti suddivisi in squadre si alleneranno per organizzare trasporti virtuali di merci*

ELISIO TREVISAN

SCUOLA MESTRE Creano, insegnano e imparano. Gli studenti del Luzzatti, l'istituto tecnico di via Perlan a Mestre, hanno creato un gioco di ruolo online per formare i professionisti della logistica **portuale**, un lavoro super specializzato che, a quanto pare, è molto richiesto e pure ben pagato. La società Spaggiari di Parma, con un finanziamento del ministero dell'Istruzione dell'Università e della Ricerca, il supporto dell'**Autorità di sistema portuale** del mare Adriatico Settentrionale (Adspmas) e del Consorzio Formazione Logistica Intermodale (Cfli), ha realizzato il serious game, per distinguerlo dai giochi di ruolo destinati solo all'intrattenimento. Ed ora gli stessi studenti che hanno inventato Gio.Ca.Lo., acronimo di Gioco della catena logistica, lo utilizzeranno a scuola, a partire dal prossimo novembre, per imparare a diventare operatori logistici.

IL FUNZIONAMENTO In Gio.Ca.Lo., che presto verrà diffuso a livello nazionale, gli studenti si dividono in squadre e interpretano uno dei nove ruoli professionali tipici del settore. Ogni operatore dovrà affrontare una serie di test per realizzare specifiche missioni, e l'insegnante, oltre a poterla configurare nel dettaglio (ad esempio Organizza il trasporto di un carico di ghisa da Shanghai a Vicenza), può in qualsiasi momento aggiungere elementi di disturbo o imprevisti per verificare la reattività e la capacità di risoluzione dei problemi degli studenti.

Agente marittimo, doganalista, handler documentale per il trasporto aereo, responsabile traffico e carichi mezzi pesanti, ship&terminal planner, spedizioniere, supply chain manager, mediatore marittimo, responsabile magazzino: di queste figure nei porti c'è bisogno come del pane e gli studenti del Luzzatti si alleneranno a fare proprio questi mestieri. «I paesi extra UE sono uno sbocco fondamentale e irrinunciabile per il **sistema** industriale veneto e circa l'80% dell'export verso queste destinazioni passa attraverso il porto di Venezia - spiega Pino Musolino, presidente di Adspmas -. Per mantenere e aumentare la nostra presenza sui mercati esteri è, dunque, necessario disporre di risorse umane d'eccellenza che siano in grado di competere sul mercato globale». E l'Itis prova a fare proprio questo come afferma il dirigente scolastico Marisa Zanon: «L'originalità alla base di questo serious game è costituita dalla possibilità di valutare le competenze attraverso la definizione di profili professionali.

Affinché la scuola si collochi all'interno del dialogo educativo con il territorio, è necessario che utilizzi nuovi strumenti in grado di valutare e certificare le competenze necessarie a soddisfare le richieste del mondo del lavoro».

MESTIERI RICHIESTI Richieste che, appunto, sono forti in questo settore come ricorda Musolino: «Preparare i ragazzi a gestire situazioni complesse e urgenti agendo in squadra e avviarli verso una carriera nel mondo della logistica è una buona idea, ad oggi sicuramente promettente. Basti pensare che oltre il 90% dei diplomati del **Sistema** Its della Fondazione Marco Polo trova una tempestiva occupazione nel mondo del lavoro a seguito del conseguimento del titolo di studio».

© RIPRODUZIONE RISERVATA.



## GIO.CA.LO: nasce nell' Istituto Luzzatti di Mestre il primo gioco di ruolo sulle catene logistiche

(FERPRESS) - Venezia, 16 APR - GIO.CA.LO - acronimo di GIOco della CAtena LOGistica - è un gioco di ruolo online creato per formare i professionisti della logistica **portuale** e per permettere agli insegnanti di valutare oggettivamente la competenza degli studenti. Ideato da un gruppo di lavoro all' interno dell' Istituto Luzzatti di Mestre, GIO.CA.LO è stato realizzato dalla società Spaggiari grazie a un finanziamento del Ministero dell' Istruzione dell' Università e della Ricerca e al supporto dell' **Autorità di Sistema Portuale** e del Consorzio Formazione Logistica Intermodale (CFLI). Il progetto s' inserisce nel contesto dei "Laboratori territoriali per l' occupabilità", strumenti creati nel 2015 per fornire orientamento della didattica e formazione ai settori strategici del made in Italy, dando priorità alle eccellenze del territorio. Il software, già implementato e ora in fase di sperimentazione, sarà utilizzato dagli studenti dell' Istituto Luzzatti a partire da novembre 2019 e vedrà, probabilmente, un' ampia diffusione a livello nazionale in tutti gli istituti che propongono corsi di logistica. In GIO.CA.LO gli studenti si dividono in squadre e interpretano uno dei nove ruoli professionali a disposizione distribuendosi in sette stanze virtuali diverse, che possono corrispondere ad altrettanti spazi fisici per migliorare l' immedesimazione dei partecipanti. Le figure professionali simulate sono: agente marittimo, doganalista, handler documentale per il trasporto aereo, responsabile traffico e carichi mezzi pesanti, ship&terminal planner, spedizioniere, supply chain manager, mediatore marittimo, responsabile magazzino. Per ciascun ruolo, durante il gioco sono attivati, senza soluzione di continuità, una serie di test afferenti alle attività necessarie per realizzare specifiche missioni. L' insegnante che gestisce la simulazione, oltre a poter configurare nel dettaglio la missione (che potrebbe essere ad esempio "Organizza il trasporto di un carico da Shanghai a Vicenza"), può in qualsiasi momento aggiungere elementi di disturbo o imprevisti per verificare la reattività e la capacità di risoluzione dei problemi degli studenti. GIO.CA.LO permette così di applicare costantemente le metodologie didattiche del learning by doing e del cooperative learning. Gli studenti, dotati di un profilo personale, riceveranno punti esperienza, crescendo di livello, in proporzione rispetto all' efficacia delle loro prestazioni. I risultati e le competenze dei singoli e delle squadre potranno essere consultate attraverso comode infografiche. Pino Musolino, Presidente dell' **Autorità di Sistema Portuale** dichiara: "I paesi extra UE sono uno sbocco fondamentale e irrinunciabile per il **sistema industriale veneto** e circa l' 80% dell' export verso queste destinazioni passa attraverso il porto di Venezia. Per mantenere e aumentare la nostra presenza sui mercati esteri è dunque necessario disporre di risorse umane d' eccellenza che siano in grado di competere sul mercato globale. L' iniziativa dell' Istituto Luzzatti incrocia perfettamente queste necessità, preparando i ragazzi a gestire situazioni complesse e urgenti agendo in squadra e avviandoli verso una carriera nel mondo della logistica che, ad oggi, è sicuramente promettente, basti pensare che oltre il 90% dei diplomati del **Sistema ITS** della Fondazione Marco Polo trova una tempestiva occupazione nel mondo del lavoro a seguito del conseguimento del titolo di studio". Marisa Zanon, Dirigente scolastico IIS Luzzatti dichiara: "L' originalità alla base di questo serious game è costituita dalla possibilità di valutare le competenze attraverso la definizione di profili professionali. La didattica per competenze prevede l' utilizzo di modelli che trovano in questo strumento un potenziale da applicare non solo nel campo della logistica ma nell' intero ambito tecnico scientifico. Affinché la scuola si collochi all' interno del dialogo educativo con il territorio, è necessario che utilizzi nuovi strumenti in grado di valutare e certificare le competenze necessarie a soddisfare le richieste del mondo del lavoro. La valutazione dell' azione formativa si avvale così di un nuovo strumento di straordinaria importanza e il potenziale dell' istruzione tecnica cresce a dismisura".

The screenshot shows the FerPress website interface. At the top, there are logos for '8 CONSIGLIO NAZIONALE DELLA FORMAZIONE PROFESSIONALE', 'FAM MARE', and 'GFI'. The main header features the 'fer PRESS' logo and the text 'AGENZIA DI INFORMAZIONE FERMOVIE, TRASPORTO LOCALE E LOGISTICA'. A navigation bar includes links for 'HOME PAGE', 'LA SAGGA', 'MODERAZIONE E COMMENTI', 'TUTTE LE NOTIZIE', 'PUBBLICITÀ E ABBONAMENTI', 'GLI SPESERI', 'FERPRESS', and 'RUBRICHE NAZIONALI'. The main content area displays the article title and a short summary. A sidebar on the right contains several widgets: 'ANCHE A RIMINI CONVALSA IL TUO BRUCIATO O ABBONAMENTO', a 'Login' section, 'ARCHIVIO QUOTIDIANO DAILYLETTER', 'AGENZIA DI INFORMAZIONE FERMOVIE, TRASPORTO LOCALE E LOGISTICA', 'DAILYLETTER', and 'GOOGLE TRANSLATE'. At the bottom of the sidebar, there is a section for 'CONDUCIAMO IL TPL COME LA STRADA DI CASA' with an illustration of a person.



## Un gioco di ruolo online per imparare il mestiere di agente marittimo, doganalista, spedizioniere

*Si tratta di un software creato da un gruppo di lavoro all' istituto Luzzatti di Mestre. Utile per gli studenti e anche per gli insegnanti per valutare competenze*

Giocalo, ossia l' acronimo di GIOco della CAtena LOGistica. Si tratta di un gioco di ruolo online creato per formare i professionisti della logistica portuale e per permettere agli insegnanti di valutare oggettivamente la competenza degli studenti. Ideato da un gruppo di lavoro all' interno dell' Istituto Luzzatti di Mestre, è stato realizzato dalla società Spaggiari grazie a un finanziamento del Miur e al supporto dell' **Autorità di sistema portuale** e del Consorzio formazione logistica intermodale. Come funziona Il software, già implementato e ora in fase di sperimentazione, sarà utilizzato dagli studenti dell' Istituto Luzzatti a partire da novembre 2019 e vedrà, probabilmente, un' ampia diffusione a livello nazionale in tutti gli istituti che propongono corsi di logistica. In GIO.CA.LO, gli studenti si dividono in squadre e interpretano uno dei nove ruoli professionali a disposizione distribuendosi in sette stanze virtuali diverse, che possono corrispondere ad altrettanti spazi fisici per migliorare l' immedesimazione dei partecipanti. Le figure professionali simulate sono: agente marittimo, doganalista, handler documentale per il trasporto aereo, responsabile traffico e carichi mezzi pesanti, ship&terminal planner, spedizioniere, supply chain manager, mediatore marittimo, responsabile magazzino. I ruoli e gli imprevisti Per ciascun ruolo, durante il gioco sono attivati, senza soluzione di continuità, una serie di test afferenti alle attività necessarie per realizzare specifiche missioni. L' insegnante che gestisce la simulazione, oltre a poter configurare nel dettaglio la missione (che potrebbe essere ad esempio "Organizza il trasporto di un carico di ghisa da Shanghai a Vicenza"), può in qualsiasi momento aggiungere elementi di disturbo o imprevisti per verificare la reattività e la capacità di risoluzione dei problemi degli studenti. Iniziativa promettente «I paesi extra UE sono uno sbocco fondamentale e irrinunciabile per il **sistema** industriale veneto e circa l' 80% dell' export verso queste destinazioni passa attraverso il porto di Venezia. - ha commentato Pino Musolino, presidente dell' **Autorità di sistema portuale** - Per mantenere e aumentare la nostra presenza sui mercati esteri è dunque necessario disporre di risorse umane d' eccellenza che siano in grado di competere sul mercato globale. L' iniziativa dell' Istituto Luzzatti incrocia perfettamente queste necessità, preparando i ragazzi a gestire situazioni complesse e urgenti agendo in squadra e avviandoli verso una carriera nel mondo della logistica che, ad oggi, è sicuramente promettente, basti pensare che oltre il 90% dei diplomati del **Sistema** ITS della Fondazione Marco Polo trova una tempestiva occupazione nel mondo del lavoro a seguito del conseguimento del titolo di studio». Ottimo strumento per studenti e insegnanti «L' originalità alla base di questo serious game - ha spiegato Marisa Zanon, dirigente scolastico del Luzzatti - è costituita dalla possibilità di valutare le competenze attraverso la definizione di profili professionali. La didattica per competenze prevede l' utilizzo di modelli che trovano in questo strumento un potenziale da applicare non solo nel campo della logistica ma nell' intero ambito tecnico scientifico. Affinché la scuola si collochi all' interno del dialogo educativo con il territorio, è necessario che utilizzi nuovi strumenti in grado di valutare e certificare le competenze necessarie a soddisfare le richieste del mondo del lavoro. La valutazione dell' azione formativa si avvale così di un nuovo strumento di straordinaria importanza e il potenziale dell' istruzione tecnica cresce a dismisura».

DI QUANTA POTENZA HAI BISOGNO PER VOLARE?

VENEZIATODAY Attualità

**ROTTAMAZIONE BIKE**  
Portaci la tua bici

Tutti da -  
Bollo € 2,499  
BONUS +500  
spazio

Attualità

**Un gioco di ruolo online per imparare il mestiere di agente marittimo, doganalista, spedizioniere**

Si tratta di un software creato da un gruppo di lavoro all'istituto Luzzatti di Mestre. Utile per gli studenti e anche per gli insegnanti per valutare competenze

La Redazione  
16 APRILE 2019 10:30

I più letti di oggi

- Condizionari con un fatto di verità, un'analisi e solo mentre tra gli esperti recuperati!
- Parasole e sedili in casa - Un fatto come al solito. Conoscenza della realtà e scelta per la salute!
- Inizia la demerolizzazione della linea elettrica tra l'Anno e Sacco Fiume
- Si tenta per l'accompagnamento della città di Brera-Mestre-Padova - «C'è una demerolizzazione»

APPROFONDIMENTI

Play Day 2019, supporti che appaiono all'Porto di Venezia  
11 aprile 2019

unicef

# Il Secolo XIX

Genova, Voltri

## Occupazione e sicurezza, nuovo altolà dei sindacati

Alberto Ghiara / **GENOVA** Più che i cinesi, a preoccupare i sindacati del porto di **Genova** sono le intenzioni delle proprie controparti italiane. Al convegno sulla Nuova via della seta organizzato a **Genova** da Centro in Europa e Le Radici e la Ali hanno fatto rumore le dichiarazioni del presidente di Confindustria **Genova**, Giovanni Mondini («le uniche opere che si realizzano a **Genova** sono sotto gestione commissariale») e di Paolo Pessina, cfo di Hapag Lloyd in Italia («fra cinque anni si potrà prenotare online l'invio di un contenitore, come oggi si compra un biglietto aereo»).

Al primo, Enrico Poggi (Filt) e Roberto Gulli (Uilt) hanno replicato che «l'emergenza non deve diventare normalità. Non si deve rinunciare al rispetto delle regole per fare presto». L' dea di Pessina, secondo Mauro Scognamillo (Fit) «significa tagliare fuori agenzie e spedizionieri. Il lavoro è visto come un fastidio».

**ECONOMIA & MARKETING**

### Onorato, la prua su Piombino «Così salvo 100 posti di lavoro»

L'armatore pronto a investire 17 milioni per realizzare un nuovo terminal auto «La faccenda per la compagnia portuale. Il traffico Grimaldi? C'è spazio per tutti»

**Roberto Gulli** (Uilt) e **Enrico Poggi** (Filt) sono i principali sindacalisti genovesi che si battono per la salvaguardia dei posti di lavoro nel porto di Genova. In alto a destra, una foto di un uomo in un abito scuro, probabilmente Giovanni Mondini, presidente di Confindustria Genova.

**Occupazione e sicurezza, nuovo altolà dei sindacati**

**GRANDI SCONTI SUGLI ARTICOLI INVERNALI**

**RS TESSUTI**

GENOVA - VIA CESAREA 19 ROSSO di Tasso Silvano

Negozio tessuti per abbigliamento a Genova con oltre 40 anni di esperienza

**PROSEGUE LA LIQUIDAZIONE TOTALE PER CESSAZIONE ATTIVITÀ**

Tessuti in lana, cashmere, cotone, lino e seta uniti e fantasia. Pizzi colorati, tessuti per abiti da sposa e cerimonia

APERTI ANCHE LUNEDÌ MATTINA - TEL. 010592797

## Il Secolo XIX

Genova, Voltri

### Ici porti, i patti Comune-Authority nel mirino dei terminalisti genovesi

Alberto Quarati

GENOVA L' ultima ordinanza della cor tedi Cassazione, che impone al Psa Terminal di Pra' il pagamento degli arretrati Icilmu sulle aree scoperte per gli anni dal 2002 al 2006, rappresenta una vittoria per le casse del Comune di Genova ma una sconfitta per il suo porto: scelte amministrative del passato e sentenze di segno opposto (anche da parte della Suprema corte) hanno prodotto come risultato il fatto che oggi l' imposta sugli immobili legata alle aree scoperte si paga solo la Lanterna: costosa situazione (solo il caso Psa, e solo per quegli anni, vale circa due milioni di euro) che trova i terminalisti in trincea: «La questione è complessa - commenta Luigi Robba, direttore di Assiterminal- e nasce da disposizioni, di vario grado e succedute nel tempo, non chiare, in parte mal interpretate. Nel porto di Genova, l' allora **Autorità portuale** commise a suo tempo l' errore di concordare con il Comune, senza coinvolgere i terminalisti, di accatastare banchine e aree di deposito in categoria D, quando invece, in altri porti, le **Authority** si rifiutarono di procedere in tale senso e si adoperarono, se del caso, per l' accatastamento di quelle aree in categoria E/1, cioè esenti dall' Ici». Questo, sostiene Robba, ha fatto sì che i terminalisti genovesi si sono trovati a pagare per un bene «oggettivamente considerato esente, perché funzionale a un interesse pubblico».

Per quanto riguarda il caso del Psa Terminal (all' epoca, Vte) nei passaggi dell' ordinanza della Cassazione si fa riferimento all' accatastamento in categoria D delle aree alla fine del 2008, ma Robba non esclude che in molti casi questo sia avvenuto anche prima.

«Preoccupa - conclude Robba - che l' ordinanza non abbia tenuto conto dell' esistenza di un ricorso incidentale presentato dal concessionario, che tra l' altro aveva lamentato come una parte del compendio all' epoca non era nemmeno in concessione, e non abbia tenuto conto nemmeno della norma contenuta nella Finanziaria 2018 che chiarisce, con applicazione effettiva dal 2020, ma con chiaro valore interpretativo, che le aree di cui si parla qui vanno accatastate E/1, anche se affidate in concessione ai privati».



# Il Secolo XIX (ed. Levante)

Genova, Voltri

L'azienda tigullina che ha sede a Carasco svolge il servizio nell'area portuale di Genova

## Atp, c'è l'accordo per trasportare i crocieristi di Msc

Simone Rosellini /CARASCO Si consolida con un nuovo importante incarico il portafogli di Atp Esercizio, l'azienda di trasporto pubblico del Tigullio, con sede a Carasco.

Si tratta di un incarico che fornisce visibilità e prestigio, ma anche nuove entrate. Da ieri infatti su alcuni dei nuovi autobus acquistati un paio di mesi fa, vengono trasportati i crocieristi di Msc che sbarcano a **Genova**.

In particolare l'accordo prevede che Atp Esercizio trasporti i crocieristi all'interno del **porto di Genova**, da Ponte dei Mille a Ponte Doria.

All'esordio ieri sono stati impegnati dieci dei nuovi mezzi di Ato, con cinquemila presenze complessive a bordo, tra andate e ritorno.

«L'accordo con Msc per il servizio svolto in area portuale è per noi molto positivo», commenta Enzo Sivori, presidente di Atp Esercizio. Si tratta di un servizio attuato in sinergia con Amt, che conferma la qualità della nostra offerta e la professionalità del personale». «Tutto ha funzionato nel modo migliore, con piena soddisfazione del committente e soprattutto dei passeggeri, che hanno apprezzato le modalità di trasporto», commenta, reduce dal controllo diretto della prima giornata di operazioni, il direttore operativo di Atp Esercizio, Roberto Rolandelli, oggi anche candidato consigliere comunale a Lavagna.

Soddisfatto si dice anche Claudio Garbarino, consigliere delegato ai trasporti per la Città metropolitana: «È un altro segno di capacità del servizio pubblico, che riesce a stare sul mercato, spesso e volentieri superando le aziende private. In questo caso ha anche funzionato molto bene il rapporto di collaborazione tra Amt e Atp, fortemente voluto dal sindaco Marco Bucci.

Voglio ricordare che in poco meno di due anni abbiamo portato Atp da essere una società con i libri in Tribunale in un'azienda moderna capace di svolgere il proprio servizio per le comunità e nello stesso tempo cogliere al volo occasioni come quella con Msc».



I servizi

## Accordo Atp- Msc per il trasporto dei croceristi dentro al porto

Atp Esercizio firma un contratto con Msc Crociere. L' accordo prevede l' attività di trasporto dei croceristi all' interno dell' area portuale, percorrendo in particolare il tratto tra ponte dei Mille e ponte Doria. Nel corso del battesimo del servizio, sono stati impegnati 10 mezzi e trasportati 5mila passeggeri tra andata e ritorno. I mezzi sono gli stessi acquistati lo scorso febbraio e utilizzati per le linee del Genovesato, dell' entroterra e del Tigullio.

Per l' azienda di Carasco, quello avviato è un servizio che non porta solo visibilità, ma è soprattutto una voce positiva al bilancio della società: «L' accordo con Msc per il servizio svolto in area portuale è per noi molto positivo. Un servizio attuato in sinergia con Amt» spiega il presidente Enzo Sivori. Roberto Rolandelli, direttore operativo, ha seguito la prima giornata di servizio per Msc Crociere: «Tutto ha funzionato nel modo migliore, con piena soddisfazione del committente e soprattutto dei passeggeri». Soddisfatto anche Claudio Garbarino, consigliere delegato ai trasporti per la Città Metropolitana: «È un altro segno di capacità del servizio pubblico, che riesce a stare sul mercato - dice - In questo caso ha anche funzionato bene il rapporto di collaborazione tra Amt e Atp. In meno di due anni abbiamo portato Atp da essere una società con i libri in tribunale in un' azienda capace di svolgere il servizio per le comunità e nello stesso tempo cogliere al volo occasioni come quella con Msc».

Il servizio Atp Esercizio ha firmato un contratto con Msc per l' attività di trasporto dei croceristi nell' area portuale.



## Le autorità portuali restino regolatori pubblici

segreteria cgil liguria e filit genova e e liguria Preso atto che il Presidente Toti dà per scontato che le Autorità di sistema **portuale** dal 2020 saranno costrette a versare contributi all'Europa, e che questo sarebbe l'alibi per rimettere in discussione la governance dei porti, ribadiamo che le sanzioni europee vanno contrastate nei modi previsti, attraverso atti formali del Governo, determinazioni che diamo per scontate. Servono ricorsi ufficiali che si muovano nella direzione di contrastare i tentativi delle lobby del Northern Range che cercano di indebolire i loro concorrenti del Mediterraneo, a maggior ragione in previsione degli investimenti previsti dal memorandum sulla via della seta. Condividiamo con il Presidente, invece, l'idea che attualmente la politica nazionale, permanentemente condizionata da logiche da campagna elettorale, non si stia impegnando adeguatamente su un settore che, vista l'importanza che riveste all'interno del sistema logistico italiano, e considerate le risorse economiche che produce in termini di fiscalità, andrebbe sostenuto diversamente, nello specifico con una seria politica dei trasporti complessiva che completi la riforma iniziata nel 2016.

Le autorità di sistema **portuale**, considerate come hub di corridoi internazionali destinati a connettere merci e persone, devono continuare ad essere gestite come regolatori pubblici, all'interno di logiche di sistema sovra regionali, attraverso dotazioni finanziarie adeguate alle necessità di investimenti infrastrutturali che le stesse richiedono (e che molto spesso producono).

The collage consists of three distinct images. The top image is a page from the newspaper 'Ditelo a Repubblica', featuring a headline 'Ditelo a Repubblica Non dimenticate chi sta in via Fillak' and a sub-headline 'Mondadori la sostiene'. The middle image is an advertisement for 'TARANTO' (Autoscuola e Autoleggio), which offers car rental services for events and includes a section for 'PULLMAN GT' and 'VIAGGI NAZIONALI E INTERNAZIONALI'. The bottom image is an advertisement for 'Carrozzeria 2000', a car body shop, with the slogan 'SI FA IN TRE!' and a '2000' logo.

# L'Avvisatore Marittimo

Genova, Voltri

## GENOVA E SAVONA DOPO LA TRAGEDIA DEL PONTE AUTOSTRADALE

### Traffici, obiettivo dimenticare il Morandi

*Il crollo del viadotto continua a pesare sul giro d'affari delle banchine. In flessione i primi due mesi*

Gli effetti della catastrofe del ponte Morandi si fanno sentire sui porti di Genova e Savona. Traffici in calo nel primo bimestre del 2019, ma non mancano anche notizie positive. Vanno avanti i progetti per il rilancio dello scalo. A dicembre è arrivata come una boccata d'ossigeno la dichiarazione del ministro delle Infrastrutture e Trasporti, Danilo Toninelli, secondo cui, vista l'analisi costibenefici, «il Terzo Valico non può non andare avanti». A marzo la visita in Italia del presidente cinese Xi Jinping ha portato con sé un rinnovato interesse internazionale per l'Italia e la firma di accordi che coinvolgono anche l'Autorità di sistema portuale del mar Ligure occidentale, che punta a coinvolgere la Cina in opere come la costruzione della nuova diga e il ribaltamento a mare di Fincantieri. E visto che il porto non vive soltanto di merci, ma anche di passeggeri, buone notizie arrivano anche dalle crociere. L'ultima proiezione dell'agenzia Cemar prevede una forte crescita dei passeggeri nel porto di Genova (+32 per cento) e più in generale nei porti liguri, che arriveranno a sfiorare i tre milioni di croceristi. Intanto si attende che si riempia di contenuti il decreto Genova varato dopo ponte Morandi e che prevede la creazione di una Zona logistica semplificata alle spalle del porto e con propaggini anche nell'Alessandrino, a Novi, Arquata e Rivalta. «Il crollo del ponte Morandi del 14 agosto 2018 ha spiegato l'Authority nella nota di bilancio del 2018 ha rappresentato un evento di eccezionale gravità le cui ripercussioni sulla città e sull'economia portuale sono destinate a produrre effetti anche nel medio termine. Nonostante l'attivazione di un coordinato sistema di interventi e misure per contrastare sia le problematiche legate alla mobilità dei cittadini, sia gli impatti sulla gestione delle imprese e del lavoro, l'andamento dei traffici portuali genovesi, dopo un periodo di crescita, ha subito una battuta di arresto. Il sistema del Mar Ligure Occidentale, tuttavia, grazie alla diversificazione/ integrazione produttiva e alla competitività delle imprese che lo compongono, ha positivamente concluso l'esercizio 2018 superando, in termini di movimentazione complessiva, i 70 milioni di tonnellate (+1,7%), quale risultato della tenuta dello scalo di Genova (+0,3%) e della crescita decisa di quello di Savona (+7,4%)». Il 2019 si è aperto sotto segno negativo. Il traffico complessivo nel primo bimestre è stato di 10,9 milioni di tonnellate (6,0 per cento), i teu sono stati 422 mila (2,4 per cento). Per quanto riguarda le rinfuse, tirano quelle solide, unico settore in forte crescita (+11,7 per cento), in calo le liquide (10,3 per cento). Anche i passeggeri, in un periodo comunque poco significativo, sono in calo: 7,5 per cento.



# L'Avvisatore Marittimo

Genova, Voltri

## LA VOCE DEGLI SPEDIZIONIERI GENOVESI

### «Controllo merci, bisogna investire di più»

*Botta (Spediporto): «Troppe difficoltà nelle procedure, le istituzioni intervengano per migliorarle»*

Lo stato di salute del porto di Genova preoccupa i vertici di Spediporto, l'associazione che rappresenta gli spedizionieri del capoluogo ligure. A Spediporto aderiscono il 20% delle imprese italiane e il 90% di quelle presenti in Liguria che operano nel settore. «Purtroppo spiega il direttore generale, Giampaolo Botta gli ultimi dati che abbiamo a disposizione e riguardano i traffici non sono positivi. Colpa, ma non solo, dei disagi e delle enormi difficoltà provocate dal crollo di Ponte Morandi». L'inizio del 2019, infatti, non è stato esaltante. Gennaio ha registrato un calo del 3,4% e anche febbraio è andato male: il porto ha perso il 4,1% di traffico, comprendendo nel calcolo tutte le tipologie di merci. La perdita è rilevante anche nel settore container: nel secondo mese dell'anno sono stati colpiti sia il numero che le tonnellate, e il dato è impietoso se confrontato con quello dell'anno scorso: i 202 mila teu movimentati a febbraio significano un calo del 2,8% che sale a 3,2% se si sommano i container movimentati nei primi due mesi del 2019 con i dati dello stesso periodo dell'anno scorso. Peggio ancora sul fronte delle tonnellate, indice della quantità di merce che viene sbarcata e imbarcata nel porto: rispetto a gennaio e febbraio dell'anno scorso, il dato è in calo di quasi sette punti percentuali. Marzo secondo le stime è in miglioramento, ma aprile non sta portando lo sprint sperato e tanto meno consentirà il recupero del terreno perso». Per quale motivo si registrano questi numeri negativi in porto? «Non è tutta colpa del crollo del ponte Morandi. Recentemente, come Spediporto, abbiamo avuto modo di confrontarci con colleghi stranieri e in generale tutti quanti, per il primo semestre di quest'anno, non prevedono di registrare numeri migliori rispetto a quelli del 2018. Questo significa che a livello internazionale stiamo avendo una contrazione del commercio che sta coinvolgendo quasi tutti i mercati». Nel frattempo, Genova cosa può fare per non perdere ancora terreno? «Difendere quello che ha e ha conquistato in tutti questi anni. E poi cercare di non perdere traffici ed essere, come sistema portuale, il più efficiente possibile con quello che abbiamo a disposizione. Sappiamo che quello che stiamo attraversando non è un momento semplice, ormai da mesi, speriamo passi quanto prima». Quali sono le maggiori criticità che state riscontrando? «Ci sono difficoltà nelle procedure di controllo delle merci che vengono movimentate in porto. Mi spiego: il personale messo a disposizione per gestire queste operazioni è carente e di conseguenza gli operatori sono costretti a subire tempi molto lunghi che risultano inaccettabili soprattutto se paragonati a quelli che registriamo da parte dei nostri principali competitor, specialmente europei. Di conseguenza, servono maggiori investimenti da parte delle istituzioni per migliorare questi servizi: questo è quello che chiediamo come spedizionieri». Gli scali del Nord Europa continuano a sottrarci traffici? Per quale motivo? «Purtroppo sì, ci sono merci che potrebbero arrivare a Genova e invece sbarcano a Rotterdam o ad Anversa. E' una vecchia questione. Sono anni che facciamo i conti con questo problema che non si risolverà fino a quando nel nostro Paese non verrà messa in pratica una vera semplificazione delle procedure da una parte delle istituzioni e fino a quando non risolveremo il nostro limite infrastrutturale intervenendo sulle grandi opere».





# L'Avvisatore Marittimo

Genova, Voltri

## THE TREND IS NOW POSITIVE

### Onorato believes in Genoa: We have strengthened all our connections

*The CEO of the group that controls Moby and Tirrenia: The Ligurian capital remains our home port*

How did 2019 start in terms of ferry traffic? And what are the yearend forecasts for passengers and goods departing from Genoa? The first months of the year, explains Achille Onorato, CEO of the Onorato Armatori group, are confirming what we expected. And that is that a turning point is underway with respect to the negative trend that was triggered by the tragedy of Ponte Morandi. In the tradition of seafarers, now more than ever we should be cautious and not rest on our laurels, but both in terms of passengers travelling on our ferries to and from Sardinia out of Genoa, and of semitrailers and therefore also goods traffic shows very positive signs, especially on the strategic Motorways of the Sea route that connects Genoa to Sicily. Certainly, he continues, we paid a heavy price in terms of traffic reduction due to a widespread feeling that Genoa was a blocked and unreachable city. Now, thanks in part to the efforts made by local institutions running an information campaign, things are changing. We should also mention the speedy interventions made to the infrastructure of urban and peripheral roads that have allowed to alleviate some of the negative consequences deriving from the fall of the bridge and therefore of the prolonged interruption of the main connection routes between east and west. Which are, in anticipation of the summer season, the lines departing from Genoa from which you expect the best figures and also those that you think may show some decline compared to 2018? According to our forecasts, there is no line that should reasonably continue to suffer the negative trend of the past few months and for this reason the Onorato group has decided to confirm and strengthen all its connections that use Genoa as a home port. The determination with which we continued to support Genoa even in the goods sector, when many hauliers' groups preferred to opt for alternative boarding points, rewarded us and we are sure that it will continue to reward us. We can with justification say that we are very loyal to this port and this loyalty will be confirmed in the next few days when the port will welcome our flagship cargo vessel, the Maria Grazia Onorato, built in the German shipyards of Flensburg and dedicated to Italian seafarers. This ship will have Genoa as its base port and will operate a regular service on the GenoaLivornoCataniaMalta route, providing a transport capacity of 4,200 linear meters, which amounts to over four kilometres of trucks on every trip, thus easing pressure on the roads. This ship, which according to the dedication writ large on its sides to the Italian seafarers also represents an amalgamation of our group's philosophy: to respect the Italian seafarer both at sea and in the ports, making sure the job is an important source of employment and wellbeing, and not one of exploitation. What are the development projects of the group that affect the port of the Ligurian capital? For our group both in the ferry passenger sector and in that of the motorways of the sea, Genoa is and remains our reference home port. Obviously, also in view of the entry into service of new ships, any opportunities for the better use of docks and berths is of constant interest to us. We are certainly pleased with how Genoese authorities are striving to mitigate the consequences of the Morandi bridge collapse and uphold the efficiency of their port.

**LA VOCE DEGLI SPEDIZIONIERI GENOVESI**  
**«Controllo merci, bisogna investire di più»**  
Botta (Spediporto): «Troppe difficoltà nelle procedure, le istituzioni intervengono per migliorarle»

**«Onorato believes in Genoa: We have strengthened all our connections»**  
The CEO of the group that controls Moby and Tirrenia: The Ligurian capital remains our home port

**Onorato believes in Genoa: We have strengthened all our connections**  
The CEO of the group that controls Moby and Tirrenia: The Ligurian capital remains our home port

# L'Avvisatore Marittimo

Genova, Voltri

## «Cantieri, troppe opere in ritardo o bloccate»

Attesa per Gronda, il nuovo ponte Morandi e Terzo valico

L'ultima nota congiunturale Confetra è un campanello d'allarme sul rallentamento della crescita a livello nazionale? «La parte finale del 2018 risponde la vicepresidente di Confetra, Betty Schiavoni ha mostrato segnali di rallentamento negli scambi commerciali. Anche i mesi di gennaio e febbraio hanno mantenuto questa tendenza, mentre dai primi sondaggi parrebbe vi sia un qualche miglioramento nel mese di marzo». Qual è la situazione infrastrutturale del Nord Italia? «Il 2018 è stato un anno di grande sofferenza per la realizzazione delle opere infrastrutturali di cui ha bisogno il Paese. Il procrastinarsi del mancato finanziamento di molti progetti così come la volontà politica di rimettere in discussione alcune opere ricadenti nei corridoi infrastrutturali europei ha fatto sì che molte opere abbiano subito ritardi o siano state bloccate. La Pedemontana Lombarda è ferma dal 2016, il Terzo valico dei Giovi ha subito ulteriori rallentamenti, la Tav Torino Lione è messa in discussione, la tratta Av/Ac Brescia/Verona è ferma. La Pedemontana Veneta è anch'essa in ritardo. Nel contempo lo stato di saturazione dell'autostrada A4 è sotto gli occhi di tutti così come sono estremamente preoccupanti le difficoltà di attraversamento dei valichi alpini verso la Svizzera e l'Austria a causa delle continue limitazioni poste da questi due Paesi al transito dei mezzi pesanti via strada». Quanto ha pesato e in che modo la catastrofe di ponte Morandi? «Mi lasci dire anzitutto che questa catastrofe ci ha segnati tutti e che siamo vicini alla città di Genova e ai genovesi. Questo viene prima del lavoro e dei traffici. La comunità genovese ha dato un segnale forte al Paese lavorando a spron battuto per limitare i disagi alle persone e alle merci e questo deve essere sottolineato. Chiede quanto ha pesato: molto, anche da un punto di vista psicologico. Alcuni operatori hanno deviato limitati traffici marittimi per paura di congestionamenti che in realtà ci pare siano stati limitati. Ha sofferto sicuramente una parte di traffico che va e viene da Francia e Spagna. In questi casi l'incremento delle percorrenze per superare il nodo di Genova lo si è sentito. In generale i disagi, limitati da questa risposta forte della città di Genova, li hanno sentiti un pò tutti gli operatori, del porto e dell'interno». Quali sono le aspettative delle imprese di Confetra sullo sviluppo dei porti di Genova e Savona? «Il porto di Genova è il principale porto gateway d'Italia per il trasporto contenitori. Con l'apertura del nuovo terminal di Vado la capacità del porto sarà tale da superare le richieste attuali dei traffici. Avere questa disponibilità è sicuramente importante, ma ora occorre lavorare sul lato terra che, lo si dice da tempo, è la parte più complicata da mettere in ordine. Rapidità nell'attraversamento dei terminal a costi competitivi è quello che necessita alle merci così come la possibilità di poter scegliere tra più modalità di trasporto per raggiungere la destinazione interna in Italia e, perché no, in Europa. Serve, ovviamente, il nuovo ponte in tempi rapidi, così come promesso dal sindaco Bucci, non solo per i traffici attuali ma anche per dimostrare all'estero che l'Italia fa le cose presto e bene e, cosa ancora più importante, che se promette di ridare il ponte alla città entro una certa data, rispetta l'impegno. La credibilità è tutto. Serve la gronda autostradale in realtà serve da vent'anni, speriamo che ora la si faccia. E serve la ferrovia: non solo il Terzo valico ma tutte le opere connesse, senza le quali il Terzo valico sarebbe inutile. E serve che il costo complessivo dei treni sia competitivo senza che un pezzo, anche piccolo, del trasporto costi più che negli altri Paesi rendendo di fatto antieconomico l'uso del treno». La nascita di un'Autorità unica di sistema nel 2016 è stato un vantaggio o uno svantaggio per i due scali? «Noi avremmo voluto un'unica Autorità di sistema portuale per l'alto Tirreno e una unica per l'alto Adriatico! Così come vorremmo che la Conferenza nazionale di coordinamento delle Adsp fosse effettiva e non sulla carta. Credo la risposta sia chiara».



# L'Avvisatore Marittimo

Genova, Voltri

## La Svizzera chiama i porti di Genova e Savona

Il ministro Cassis: «Servono accordi sulle connessioni»

«Genova aspira a giocare un ruolo centrale e credo abbia tutte le carte per farlo, ma servono accordi internazionali per garantire le connessioni necessarie». Lo ha affermato Ignazio Cassis, consigliere federale della Svizzera, capo del dipartimento federale degli Affari esteri, a margine del Forum per il dialogo tra l'Italia e la Svizzera a Genova. A Genova «la questione infrastrutturale è quella principale, non solo per il crollo del ponte Morandi che ha sollevato interrogativi sulla gestione a lungo termine delle infrastrutture, ma guardando al futuro, per il futuro di questo porto che si vuole essere un hub di tutte le merci del continente europeo». Per la Svizzera «tutta la trasversale alpina che abbiamo inaugurato nel 2015 nasce proprio con l'idea del trasferimento delle merci dalla strada alla ferrovia, quindi in questo momento stiamo lavorando molto intensamente a sud della Svizzera, soprattutto in Italia, ma anche al nord in Germania per garantire questo corridoio delle merci dal Mediterraneo all'Europa centrale. La Svizzera chiede anche di «mantenere un'attenzione» sul tema dell'accordo fiscale con l'Italia, «forse il tema principale dei rapporti tra Italia e Svizzera perché si tratta di un accordo internazionale non ancora sottoscritto dai due governi a oltre quattro anni dalla prima sigla». Lo ha ribadito Cassis. La lunghezza dei tempi, ha avvertito Cassis, «mina la credibilità del rapporto tra cittadino e stato». «Con grande onestà è importante che capiscano che non si può strapazzare oltremodo il rapporto tra cittadino e governo, perché se i governi fanno dei contratti internazionali che poi rimangono dormienti in un cassetto senza arrivare a un né sì né no, questo mina» il rapporto. Il viceministro Rixi «Nei prossimi mesi apprenderemo il nuovo programma biennale di Ferrovie sugli investimenti, su cui noi chiediamo anche di far combaciare le esigenze della Svizzera con quelle dell'Italia e soprattutto sul Nord Ovest per far sì di riuscire ad anticipare i lavori sul corridoio Reno Alpi, a recuperare il tempo perduto». Lo ha detto il viceministro dei Trasporti Edoardo Rixi, a margine del Forum per il dialogo tra l'Italia e la Svizzera. «Noi avremo una capacità molto importante sui porti della Liguria, quindi dobbiamo riuscire a portare le sagome Pc80 all'interno dei porti per potere utilizzare il traffico ferroviario per valicare le Alpi e quindi attraversare la Repubblica svizzera ha aggiunto Rixi. Su questo credo che partiranno da subito dei tavoli di cooperazione. Con la capacità dei porti liguri potremmo effettivamente essere il portale di ingresso di tutto il sistema economico del Sud Est asiatico e del bacino del Mediterraneo nei confronti non solo della Svizzera ma dell'intero Centro Europa, se solo riuscissimo a superare questo gap infrastrutturale». Il ministro Stefani «C'è un tema nel contratto di governo sull'autonomia. Si parla, ma non solo: l'autonomia si deve fare. Noi abbiamo un dossier molto avanzato per quanto riguarda Veneto, Lombardia e Emilia Romagna: vi sono ancora dei nodi politici da sciogliere e il M5S è sicuramente chiamato a prendere una posizione. Una volta che si elabora questa posizione, si può partire con tutto quello che riguarda l'iter parlamentare». Lo ha detto il ministro degli Affari Regionali e delle Autonomie, Erika Stefani, a margine del Forum del dialogo ItaliaSvizzera. Alla domanda se fosse vicina un'intesa con il M5S, Stefani ha risposto: «Io pretendo...è una mia richiesta, perché è un lavoro mio, ma sono anche le legittime richieste delle regioni che ci stanno sollecitando. E io ho concluso questo sollecito lo porto al governo e alla parte del governo rappresentata dal M5S».

**IV** **AVVISATORE MARITTIMO**

### La Svizzera chiama i porti di Genova e Savona

Il ministro Cassis: «Servono accordi sulle connessioni»

«Genova aspira a giocare un ruolo centrale e credo abbia tutte le carte per farlo, ma servono accordi internazionali per garantire le connessioni necessarie». Lo ha affermato Ignazio Cassis, consigliere federale della Svizzera, capo del dipartimento federale degli Affari esteri, a margine del Forum per il dialogo tra l'Italia e la Svizzera a Genova. A Genova «la questione infrastrutturale è quella principale, non solo per il crollo del ponte Morandi che ha sollevato interrogativi sulla gestione a lungo termine delle infrastrutture, ma guardando al futuro, per il futuro di questo porto che si vuole essere un hub di tutte le merci del continente europeo». Per la Svizzera «tutta la trasversale alpina che abbiamo inaugurato nel 2015 nasce proprio con l'idea del trasferimento delle merci dalla strada alla ferrovia, quindi in questo momento stiamo lavorando molto intensamente a sud della Svizzera, soprattutto in Italia, ma anche al nord in Germania per garantire questo corridoio delle merci dal Mediterraneo all'Europa centrale. La Svizzera chiede anche di «mantenere un'attenzione» sul tema dell'accordo fiscale con l'Italia, «forse il tema principale dei rapporti tra Italia e Svizzera perché si tratta di un accordo internazionale non ancora sottoscritto dai due governi a oltre quattro anni dalla prima sigla». Lo ha ribadito Cassis. La lunghezza dei tempi, ha avvertito Cassis, «mina la credibilità del rapporto tra cittadino e stato». «Con grande onestà è importante che capiscano che non si può strapazzare oltremodo il rapporto tra cittadino e governo, perché se i governi fanno dei contratti internazionali che poi rimangono dormienti in un cassetto senza arrivare a un né sì né no, questo mina» il rapporto. Il viceministro Rixi «Nei prossimi mesi apprenderemo il nuovo programma biennale di Ferrovie sugli investimenti, su cui noi chiediamo anche di far combaciare le esigenze della Svizzera con quelle dell'Italia e soprattutto sul Nord Ovest per far sì di riuscire ad anticipare i lavori sul corridoio Reno Alpi, a recuperare il tempo perduto». Lo ha detto il viceministro dei Trasporti Edoardo Rixi, a margine del Forum per il dialogo tra l'Italia e la Svizzera. «Noi avremo una capacità molto importante sui porti della Liguria, quindi dobbiamo riuscire a portare le sagome Pc80 all'interno dei porti per potere utilizzare il traffico ferroviario per valicare le Alpi e quindi attraversare la Repubblica svizzera ha aggiunto Rixi. Su questo credo che partiranno da subito dei tavoli di cooperazione. Con la capacità dei porti liguri potremmo effettivamente essere il portale di ingresso di tutto il sistema economico del Sud Est asiatico e del bacino del Mediterraneo nei confronti non solo della Svizzera ma dell'intero Centro Europa, se solo riuscissimo a superare questo gap infrastrutturale». Il ministro Stefani «C'è un tema nel contratto di governo sull'autonomia. Si parla, ma non solo: l'autonomia si deve fare. Noi abbiamo un dossier molto avanzato per quanto riguarda Veneto, Lombardia e Emilia Romagna: vi sono ancora dei nodi politici da sciogliere e il M5S è sicuramente chiamato a prendere una posizione. Una volta che si elabora questa posizione, si può partire con tutto quello che riguarda l'iter parlamentare». Lo ha detto il ministro degli Affari Regionali e delle Autonomie, Erika Stefani, a margine del Forum del dialogo ItaliaSvizzera. Alla domanda se fosse vicina un'intesa con il M5S, Stefani ha risposto: «Io pretendo...è una mia richiesta, perché è un lavoro mio, ma sono anche le legittime richieste delle regioni che ci stanno sollecitando. E io ho concluso questo sollecito lo porto al governo e alla parte del governo rappresentata dal M5S».

### Cruiers: a new record for Ligurian Ports

Cetena studies a system for increasing the efficiency of bollards on the quayside

Il viceministro Rixi «Nei prossimi mesi apprenderemo il nuovo programma biennale di Ferrovie sugli investimenti, su cui noi chiediamo anche di far combaciare le esigenze della Svizzera con quelle dell'Italia e soprattutto sul Nord Ovest per far sì di riuscire ad anticipare i lavori sul corridoio Reno Alpi, a recuperare il tempo perduto». Lo ha detto il viceministro dei Trasporti Edoardo Rixi, a margine del Forum per il dialogo tra l'Italia e la Svizzera. «Noi avremo una capacità molto importante sui porti della Liguria, quindi dobbiamo riuscire a portare le sagome Pc80 all'interno dei porti per potere utilizzare il traffico ferroviario per valicare le Alpi e quindi attraversare la Repubblica svizzera ha aggiunto Rixi. Su questo credo che partiranno da subito dei tavoli di cooperazione. Con la capacità dei porti liguri potremmo effettivamente essere il portale di ingresso di tutto il sistema economico del Sud Est asiatico e del bacino del Mediterraneo nei confronti non solo della Svizzera ma dell'intero Centro Europa, se solo riuscissimo a superare questo gap infrastrutturale». Il ministro Stefani «C'è un tema nel contratto di governo sull'autonomia. Si parla, ma non solo: l'autonomia si deve fare. Noi abbiamo un dossier molto avanzato per quanto riguarda Veneto, Lombardia e Emilia Romagna: vi sono ancora dei nodi politici da sciogliere e il M5S è sicuramente chiamato a prendere una posizione. Una volta che si elabora questa posizione, si può partire con tutto quello che riguarda l'iter parlamentare». Lo ha detto il ministro degli Affari Regionali e delle Autonomie, Erika Stefani, a margine del Forum del dialogo ItaliaSvizzera. Alla domanda se fosse vicina un'intesa con il M5S, Stefani ha risposto: «Io pretendo...è una mia richiesta, perché è un lavoro mio, ma sono anche le legittime richieste delle regioni che ci stanno sollecitando. E io ho concluso questo sollecito lo porto al governo e alla parte del governo rappresentata dal M5S».

### Maccò

Anche Osorato o Puvellaccia al quarto Forum a Genova



# L'Avvisatore Marittimo

Genova, Voltri

MORE THAN TWO MILLION PASSENGERS ARE EXPECTED IN GENOA AND SAVONA

## Cruises: a new record for Ligurian Ports

Cetena studies a system for increasing the efficiency of bollards on the quayside

2019 promises to be the absolute record year for the port of Genoa on the passenger side. Msc Crociere will bring about 1.1 million passengers in 2019 with 196 airports to which are added, among others, those of the Costa Crociere ships. 257 calls are planned with around 1.3 million cruise passengers, of which 750,000 arriving and departing, with 600,000 remaining in transit. The ferry traffic instead last year remained stable with two million passengers, about 2,000 more than in 2017, and for this year there are no expected changes: the decline of Sardinia does not stop, compensated however by the boom of Corsica while the routes for North Africa they recorded a slight decline. Savona will handle 885,000 passengers, slightly down compared to 2018, but will benefit from the positioning at the end of the year of the new flagship Costa Smeralda and above all an investment of 24 million euros to adapt the Palacrociere and dredge the seabed: the system Authority port of the Western Ligurian Sea extended to the end of last year in Costa the concession of the areas and services until 2044, confirming the works necessary to strengthen structures and infrastructures of the Palacrociere. In Genoa Edoardo Monzani, the president of Stazioni Marittime (whose majority shareholder is the MSC group), calls for caution: it is true that 2019 is a record year, but the impact of ever larger ships has its effects on an infrastructure as intensely used as that of the Genoese passenger terminal. After the targeted interventions by the terminal operator last year, the structure awaits dredging up to 9.5 meters of seabed to be able to host the World Class of the MSC at the Mille and Doria wharves, in addition to the restoration of the cracked wing of the historical building at Mille Wharf: operations that however with the Genoa decree no longer fall within the operational sphere of the ADSP, but rather the commissioner management for the restoration of the Ponte Morandi. There is also a problem with bollards: those installed just over 10 years ago have a pulling capacity of 100 tons, but the continuous growth in size of the moored ships makes these structures insufficient, so much so that last year at the Mille wharf three of them remained damaged just for these reasons. So, in view of the installation of the new bollards, a study was commissioned at Cetena: «There are about 20 years of research behind those kind of studies explain Sandro Scarrone and Matteo Cotta, respectively President and Head of Ship Platform Business Unit of Cetena, the research and consultancy company of the Fincantieri group and which we have developed primarily for offshore plants, but later for the same moorings in the areas of Fincantieri, where these megacruise ships are realized: among other things it must be remembered in the yard the ships are not yet such. If a unit unites in port, it will always be safe with the engines, but when the ship is under construction ... it's definitely a different situation. Precisely for this reason we worked on a model that put together mathematical calculation with the mooring men and seamen experience: the goal is not to understand the best arrangement of bollards on the quay, the correct positioning of cases, so that the loads are distributed in the manner as fair as possible. While the wound of Calata Zingari (where part of the quay collapsed years ago) is still open, the work carried out by the terminal operator over the course of the year was about one million euros for the restoration of Ponte Doria and the replacement of bollards, while the inconvenience caused by the closure of this infrastructure during the summer season of passengers and baggage on ferry bridges has cost the terminal operator around half a million euros. I want to remind commented Paolo Emilio Signorini, president of the Adsp that under the commissioner management are not only the dock for the passenger ships will be dredged, but the whole commercial port. In any case it is true, in some parts I have inherited difficult situations, but many interventions have been made. And surely there will be dredging to guarantee the latest generation of ships reach the port.

The collage features several news snippets. The largest one is titled 'La Svizzera chiama i porti di Genova e Savona' with the sub-headline 'Il ministro Cassis: Servono accordi sulle concessioni'. It includes a photo of a man in a suit. Other smaller snippets include 'MORE THAN TWO MILLION PASSENGERS ARE EXPECTED IN GENOA AND SAVONA' and 'Cruises: a new record for Ligurian Ports' with a photo of a port scene. The text is in Italian and English.



# L'Avvisatore Marittimo

Genova, Voltri

LUIGI ATTANASIO (CAMERA DI COMMERCIO)

## «Morandi, le imprese hanno saputo reagire»

*Ma il porto deve fare i conti anche con le difficoltà dell'interscambio delle merci a livello mondiale*

Qual è la situazione delle imprese genovesi dopo l'emergenza del ponte Morandi? «Il crollo del ponte Morandi, al di là della drammatica perdita di 43 vite umane e del disagio comportato per i residenti sfollati, ha senza dubbio risposto il presidente della Camera di Commercio di Genova, Luigi Attanasio cagionato gravi danni al sistema imprenditoriale genovese. Oltre ai danni diretti per le imprese situate nella zona rossa, sono stati ingenti i problemi inerenti ai danni indiretti per le altre imprese genovesi e non solo (risvolti ambientali e sanitari indotti dall'aumento del traffico in città, risvolti economici causati dall'allungamento delle percorrenze autostradali, decremento del fatturato, necessità di ricollocamento, risvolti occupazionali ecc.). Negli ultimi mesi abbiamo però anche riscontrato un effetto sorprendente e positivo, che da conto della resistenza dei genovesi: il numero delle iscrizioni al Registro delle imprese di Genova ha avuto un incremento. E' un dato che sembrava impensabile ». Che effetti ha subito in particolare il settore logistico e portuale? «Di positivo, registriamo che i principali operatori del settore non hanno abbandonato lo scalo. Il piccolo calo dei traffici che si sta riscontrando è dovuto a un più generale calo dell'interscambio mondiale. Non è peculiarmente genovese, ma si registra nelle stesse proporzioni su scala continentale. Per quanto riguarda le conseguenze dirette il crollo del viadotto, secondo uno studio condotto lo scorso anno in collaborazione fra Confindustria, Università e Camera di Commercio di Genova (che sarà aggiornato quest'anno), oltre agli effetti diretti sulle imprese portuali e logistiche ha determinato le seguenti conseguenze per le imprese che «usano» il porto: aumento dei tempi e costi di trasporto delle imprese manifatturiere caduta del margine intensivo ed estensivo del commercio estero effetti indiretti sulle imprese della filiera marittimoportuale e della logistica (minore domanda, maggiori costi di produzione dei servizi offerti). I danni non si limitano all'area genovese, ma si estendono all'intero hinterland portuale con le possibili conseguenze di ridurre la competitività delle imprese e aumentare la competitività dei porti concorrenti nel servire l'attuale hinterland dello scalo genovese. Non si esclude inoltre che anche lo scalo di Savona possa subire un impatto negativo, che sarà oggetto di valutazione in una successiva elaborazione dello studio, sulla base di maggiori evidenze oggettive». Quali iniziative ha portato avanti la Camera di commercio? «Sin dai primissimi giorni successivi al crollo del Ponte Morandi, la Camera di Commercio di Genova si è attivata di concerto con la Regione e le altre Istituzioni al fine di mettere in atto un'azione di sostegno alle imprese danneggiate dall'evento. È stata quindi svolta un'attività di perimetrazione dell'area rossaarancione in collaborazione con Regione Liguria, Comune di Genova e Protezione Civile e, sempre in collaborazione con le Istituzioni, le Associazioni di categoria e gli Ordini e Collegi professionali, è stato istituito un numero verde telefonico al quale potessero rivolgersi le imprese al fine ottenere informazioni e quindi segnalare i danni riportati, nonché, in un secondo momento, di presentare le domande di indennizzo. Con provvedimento del Commissario Delegato, la Camera di Commercio è stata incaricata di provvedere all'erogazione alle imprese delle somme relative agli indennizzi previsti dal Decreto Genova.»



# L'Avvisatore Marittimo

Genova, Voltri

ALBERTO BANCHERO: «LE INFRASTRUTTURE ACCESSORIE SONO FONDAMENTALI»

## «Passato il panico, adesso tiriamo il fiato»

Il presidente di Assagenti: «Servono incentivi sul ferro e ci preoccupa lo stop al nodo ferroviario»

Come giudica, dal punto di vista dei traffici, lo stato di salute del porto di Genova? «Il sistema del Mar Ligure Occidentale spiega Alberto Banchero, presidente di Assagenti grazie alla diversificazione che lo ha sempre contraddistinto, alla integrazione produttiva e alla competitività delle imprese che lo compongono, ha affrontato in modo compatto un'emergenza operativa senza precedenti, che ha permesso di chiudere il 2018 in termini tutto sommato positivi, superando, come movimentazione complessiva, i 70 milioni di tonnellate, quasi il 2% in più rispetto all'anno precedente. Vero è che nei risultati di fine anno, ha giocato un ruolo fondamentale il bacino di Savona, con un apporto significativo alla crescita del sistema porto soprattutto per quanto riguarda la movimentazione di rinfuse solide. La movimentazione di merce in container spiega il presidente degli agenti marittimi genovesi è sicuramente fra i segmenti che più di altri hanno patito gli effetti dell'emergenza sorta dopo il crollo del ponte. Complessivamente però, il numero di teu movimentati ha fatto registrare una lieve crescita su base annua dello 0,3%, il traffico convenzionale, che insieme ai container compone il totale della merce varia, è cresciuto del 6,7%. Per quanto riguarda i passeggeri, Liguria e Lazio si contendono il primato nazionale nel settore crocieristico e questo si commenta da sé». Quanto il crollo di Ponte Morandi sta ancora influenzando negativamente sull'attività del porto? «Nei giorni immediatamente successivi al crollo, sono stati due i fattori di panico generalizzato e fonte di incertezza per la tenuta dello scalo:

l'interruzione della ferrovia sul bacino di Sampierdarena e le criticità degli spostamenti camionistici infraporto, sull'asse EstOvest, che vedevano interessati, secondo nostre stime, almeno duemila veicoli al giorno. Oggi si può dire che, ripristinata la linea ferroviaria su Sampierdarena, abbiamo tirato il fiato almeno in parte: i problemi per incentivare il ferro permangono, ma non sono direttamente connessi al Morandi, il lavori sul nodo ferroviario di Genova sono in grande ritardo, le linee esistenti hanno limiti tecnici che non si possono superare. Per quanto riguarda il traffico su gomma, la macchina amministrativa ha trovato in tempi rapidi soluzioni che ci hanno permesso di dare risposte certe al mercato quasi nell'immediato. Abbiamo trovato anche lo spazio per una strada dedicata al porto, che è stata fondamentale prima che venissero ultimati i lavori sulla rampa di accesso al casello di Genova Aeroporto. Complessivamente posso dire che oggi la ricostruzione del Morandi è più un problema di viabilità nazionale, di interruzione di una via di collegamento imprescindibile del Nord Ovest italiano, oltre che di vivibilità cittadina: Lungomare Canepa si è trasformato in una autostrada, la Valpolcevera è una zona che subisce ancora un isolamento devastante, il Ponente ha tempi di collegamenti con il suo centro cittadino decisamente peggiorativi ». Torniamo ai traffici: contenitori, rinfuse e passeggeri. Come sono le vostre previsioni da qui a fine anno? «Difficile fare una previsione tout cour, ci sono troppi elementi che pesano sul futuro e che possono far spostare di molto le percentuali, sia a livello locale sia a livello geopolitico. Pensiamo alle decisioni statunitensi sulle sanzioni economiche: se queste dovessero permanere, limitando di molto l'import americano dal FarEast, per esempio, molte merci sceglierebbero di raggiungere il Mediterraneo quindi l'Italia per poi da qui essere esportate. Altri elementi di difficile previsione sono l'entrata a regime della Piattaforma di Vado Ligure e di Calata Bettolo». Capitolo infrastrutture. Oltre a Terzo valico, nuova diga foranea e Gronda, cosa serve al porto di Genova? «Tutte quelle infrastrutture definite accessorie, ma che servono, anzi: sono fondamentali e complementari alle grandi opere: nodo ferroviario di Genova, ultimo miglio, individuazione di zone franche collegate in maniera efficiente. Non lascerei fuori da questo discorso le infrastrutture immateriali, la digitalizzazione delle procedure, il miglioramento del ciclo camionistico, la sburocraziazione ».



# L'Avvisatore Marittimo

Genova, Voltri

## THE EFFECTS OF THE MORANDI BRIDGE COLLAPSE

### Genoa raises its head Projects for the relaunch of the port got the green light

*Traffic slowed down in the first two months of the year, but there is some positive news from the development program*

The effects of the Morandi bridge collapse are being felt in the ports of Genoa and Savona. Traffic has slowed down in the first two months of 2019, but there is some positive news. Projects for the relaunch of the port got the green light. In December, the statement by the Minister of Infrastructure and Transport, Danilo Toninelli, was a breath of fresh air: given the cost-benefit analysis, we must proceed with the Third Pass. In March, the Chinese President Xi Jinping's visit to Italy brought renewed international interest in Italy and the signing of agreements that involved the Port System Authority of the Western Ligurian Sea, which aims to involve China in works such as the construction of the new dam and Fincantieri's relaunch at sea. And since the port makes money not just from the movement of goods but of passengers, the good news from the cruise sector is also encouraging. The latest projection by the Cemar agency foresees a strong growth of passenger traffic at the port of Genoa (+32%) and an overall increase across the Ligurian ports, which will play host to almost three million cruise passengers. Meanwhile, we expect the Genoa decree launched since the Morandi bridge disaster to take effect and start yielding results: it envisages the creation of a simplified logistics area behind the port with branches in the Alessandria area, in Novi, Arquata and Rivalta. The collapse of the Morandi bridge of August 14, 2018, the Authority explained in the 2018 budget note, represented an exceptionally serious event whose repercussions on the city and on the port economy will surely continue into the medium term. Despite a coordinated system of interventions and measures to address both the problems linked to the mobility of citizens and the impact on the management of businesses and labour, the port traffic in Genoa, after previous growth, has suffered a setback. The system of the Western Ligurian Sea, however, thanks to diversification and production integration and the competitiveness of the companies that constitute its business makeup, has concluded the 2018 financial year positively, exceeding, in terms of overall movement, 70 million tons (+ 1.7%) the port of Genoa registered a 0.3% growth and the port of Savona grew even stronger by 7.4%. 2019 began with decline. The total traffic in the first two months was 10.9 million tons (6.0%), with 422,000 TEU (2.4%). As for bulk, the solid ones are the only sector with strong growth (+ 11.7%), and the liquids are down (10.3%). Even passengers are down with 7.5%, albeit during the off-season period.

**L'AVVISATORE MARITTIMO**  
ALBERTO BANCHERO: «LE INFRASTRUTTURE ACCESSORIE SONO FONDAMENTALI»  
**«Passato il panico, adesso tiriamo il fiato»**  
Il presidente di Assagenti: «Servono incentivi sul ferro e ci preoccupa lo stop al nodo ferroviario»

**Genoa raises its head Projects for the relaunch of the port got the green light**  
Traffic slowed down in the first two months of the year, but there is some positive news from the development program

# L'Avvisatore Marittimo

Genova, Voltri

## IL PRESIDENTE DELL'AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE DEL MAR LIGURE OCCIDENTALE

### «Il 2019 sarà cruciale per far partire le gare»

Signorini: «A fine anno aprirà la piattaforma di Vado, ma la sfida ora è avviare gli affidamenti»

SOTTO il profilo dei traffici, nel 2018 i porti di Genova e Savona hanno subito solo relativamente l'impatto della caduta del Ponte Morandi, mentre l'inizio del 2019 si è rivelato deludente: «Il fatto commenta Paolo Emilio Signorini, presidente dell'Autorità di sistema del Mar Ligure Occidentale è che l'effetto di quella tragedia, in termini di impatti sui traffici, è più difficilmente prevedibile di quanto ci si aspettava, con alcuni fenomeni che si sono verificati nell'immediato, e altri che stanno impattando a maggiore distanza di tempo. Tuttavia credo che le soluzioni sia di emergenza che di più lungo periodo che sono state individuate in questi mesi, ci permetteranno di superare questo avvio di anno piuttosto fiacco. Confido soprattutto aggiunge Signorini nel completamento delle infrastrutture di ultimo miglio, come la strada della Superba o il completamento della Guido Rossa alle spalle del bacino di Sampierdarena, per fare due esempi. Comunque per capire meglio le tendenze del traffico suggerirei di attendere almeno il primo trimestre del 2019». Quali saranno le opere che certamente potremo dire saranno ultimate entro fine anno? «Penso arriveremo al completamento di alcune opere che sono state appaltate prima del crollo di Ponte Morandi: quindi finalmente il secondo binario all'uscita del Psa Terminal di Pra', la cinturazione di Ponte Parodi, alcuni interventi a Calata Bengasi e Terminal Bettolo. Però, se mi permette, la vera scommessa per il 2019 saranno gli affidamenti. Sfruttando gli effetti del Decreto Genova, noi contiamo di appaltare tutte le opere di accessibilità al porto e all'aeroporto. Forse anche la riqualificazione dell'Hennebique. Diverso invece il discorso per SavonaVado, dove vedremo l'avvio dell'operatività della nuova piattaforma gestita da Apm e Cosco. Venerdì scorso l'affidamento a Technital della progettazione della nuova diga foranea. «La gara per la progettazione è stata realizzata senza alcuna deroga di tipo commissariale. Sarà necessario un mese per l'affidamento definitivo, occorreranno altri mesi perché il consorzio possa effettuare la progettazione, che ci darà anche la suddivisione in lotti dell'opera. Vogliamo anche passare per una fase di dibattito pubblico. Una volta definito l'intero progetto, sarà usata la deroga della gestione commissariale per l'affidamento dei lavori: il motivo è poter operare più rapidamente dove occorre». Per Genova, la diga rappresenta il rilancio del porto. Quando sarà pronta? «In questa fase, è difficile lanciarsi in previsioni. È certo che noi contiamo di arrivare alla fase esecutiva il prossimo anno». Alla fine i cinesi che erano in gara per la progettazione sono rimasti esclusi. E la società operativa con l'Adsp? «Vede, questo è storicamente il punto di accesso dei traffici cinesi all'Italia: su questo credo non ci siano dubbi. Il lavoro che stiamo portando avanti con il gruppo cinese Cccc serve ad ancorare queste realtà su un porto che è già Via della Seta. Con loro stiamo definendo un protocollo. Per la società ci vorrà ancora del tempo». A proposito di Decreto Genova: molto si parla della Zona logistica semplificata. In concreto: cos'è, dov'è e perché sarà utile ai porti liguri. «In poche parole: la Zls è definita fisicamente nei retroporti che stanno nel raggio d'azione retroportuale più limitato dei porti liguri, benché sia in lavorazione un decreto che ne estenda la sfera d'influenza. Definisce strutture in varie tipologie: quelle destinate allo stoccaggio dei container, quelle buffer che fanno da polmone per il traffico degli autoarticolati, infine aree di interscambio ferroviario. Questi punti, definiti geograficamente e funzionalmente, sono tra loro connessi attraverso l'interazione telematica (esempio: sistemi Fast Corridor, EBridge, in futuro anche attraverso la diffusione degli orari di accesso ai terminal). Infine, come si comprende, queste aree avranno in beneficio una semplificazione procedurale nell'interazione con il porto, oltre alle forme di ristoro e sostegno previste dal Decreto Genova. Ancora si sta lavorando sui benefici di tipo finanziario, che oggi sono limitati alle sole Zone economiche speciali». La scorsa estate l'Adsp aveva avviato un ambizioso progetto di riforma della Compagnia unica. Poi il crollo del Ponte Morandi, e oggi siamo alla consueta vertenza sul conguaglio. Non è cambiato niente. «Non è così. Sicuramente il crollo del ponte e i suoi effetti hanno ritardato il processo, che

IL PRESIDENTE DELL'AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE DEL MAR LIGURE OCCIDENTALE

### «Il 2019 sarà cruciale per far partire le gare»

Signorini: «A fine anno aprirà la piattaforma di Vado, ma la sfida ora è avviare gli affidamenti»

PAOLO EMILIO SIGNORINI, PRESIDENTE DEL PORTO DI GENOVA E SAVONA VADO/GENOVA

IL 2019 sarà cruciale per far partire le gare. Il presidente dell'Autorità di sistema del Mar Ligure Occidentale, Paolo Emilio Signorini, ha commentato l'inizio del 2019, che si è rivelato deludente. «Il fatto commenta Paolo Emilio Signorini, presidente dell'Autorità di sistema del Mar Ligure Occidentale è che l'effetto di quella tragedia, in termini di impatti sui traffici, è più difficilmente prevedibile di quanto ci si aspettava, con alcuni fenomeni che si sono verificati nell'immediato, e altri che stanno impattando a maggiore distanza di tempo. Tuttavia credo che le soluzioni sia di emergenza che di più lungo periodo che sono state individuate in questi mesi, ci permetteranno di superare questo avvio di anno piuttosto fiacco. Confido soprattutto aggiunge Signorini nel completamento delle infrastrutture di ultimo miglio, come la strada della Superba o il completamento della Guido Rossa alle spalle del bacino di Sampierdarena, per fare due esempi. Comunque per capire meglio le tendenze del traffico suggerirei di attendere almeno il primo trimestre del 2019». Quali saranno le opere che certamente potremo dire saranno ultimate entro fine anno? «Penso arriveremo al completamento di alcune opere che sono state appaltate prima del crollo di Ponte Morandi: quindi finalmente il secondo binario all'uscita del Psa Terminal di Pra', la cinturazione di Ponte Parodi, alcuni interventi a Calata Bengasi e Terminal Bettolo. Però, se mi permette, la vera scommessa per il 2019 saranno gli affidamenti. Sfruttando gli effetti del Decreto Genova, noi contiamo di appaltare tutte le opere di accessibilità al porto e all'aeroporto. Forse anche la riqualificazione dell'Hennebique. Diverso invece il discorso per SavonaVado, dove vedremo l'avvio dell'operatività della nuova piattaforma gestita da Apm e Cosco. Venerdì scorso l'affidamento a Technital della progettazione della nuova diga foranea. «La gara per la progettazione è stata realizzata senza alcuna deroga di tipo commissariale. Sarà necessario un mese per l'affidamento definitivo, occorreranno altri mesi perché il consorzio possa effettuare la progettazione, che ci darà anche la suddivisione in lotti dell'opera. Vogliamo anche passare per una fase di dibattito pubblico. Una volta definito l'intero progetto, sarà usata la deroga della gestione commissariale per l'affidamento dei lavori: il motivo è poter operare più rapidamente dove occorre». Per Genova, la diga rappresenta il rilancio del porto. Quando sarà pronta? «In questa fase, è difficile lanciarsi in previsioni. È certo che noi contiamo di arrivare alla fase esecutiva il prossimo anno». Alla fine i cinesi che erano in gara per la progettazione sono rimasti esclusi. E la società operativa con l'Adsp? «Vede, questo è storicamente il punto di accesso dei traffici cinesi all'Italia: su questo credo non ci siano dubbi. Il lavoro che stiamo portando avanti con il gruppo cinese Cccc serve ad ancorare queste realtà su un porto che è già Via della Seta. Con loro stiamo definendo un protocollo. Per la società ci vorrà ancora del tempo». A proposito di Decreto Genova: molto si parla della Zona logistica semplificata. In concreto: cos'è, dov'è e perché sarà utile ai porti liguri. «In poche parole: la Zls è definita fisicamente nei retroporti che stanno nel raggio d'azione retroportuale più limitato dei porti liguri, benché sia in lavorazione un decreto che ne estenda la sfera d'influenza. Definisce strutture in varie tipologie: quelle destinate allo stoccaggio dei container, quelle buffer che fanno da polmone per il traffico degli autoarticolati, infine aree di interscambio ferroviario. Questi punti, definiti geograficamente e funzionalmente, sono tra loro connessi attraverso l'interazione telematica (esempio: sistemi Fast Corridor, EBridge, in futuro anche attraverso la diffusione degli orari di accesso ai terminal). Infine, come si comprende, queste aree avranno in beneficio una semplificazione procedurale nell'interazione con il porto, oltre alle forme di ristoro e sostegno previste dal Decreto Genova. Ancora si sta lavorando sui benefici di tipo finanziario, che oggi sono limitati alle sole Zone economiche speciali». La scorsa estate l'Adsp aveva avviato un ambizioso progetto di riforma della Compagnia unica. Poi il crollo del Ponte Morandi, e oggi siamo alla consueta vertenza sul conguaglio. Non è cambiato niente. «Non è così. Sicuramente il crollo del ponte e i suoi effetti hanno ritardato il processo, che





tuttavia non è stato abbandonato. Tenga conto che avevamo avviato un piano che toccava formazione, isopensioni, ricollocamenti, efficientamento. Se vogliamo andare avanti, serve disciplina da parte di tutti. Certamente siamo in ritardo, ma qui le responsabilità onestamente sono di tutti».

# L'Avvisatore Marittimo

Genova, Voltri

THE PRESIDENT OF THE SYSTEM PORT AUTHORITY FOR THE WESTERN LIGURIAN SEA

## 2019 will be crucial to start tenders for new infrastructures especially in the port of Genoa

Signorini: At the end of the year Vado platform will open

UNDER the profile of traffic, in 2018 the ports of Genoa and Savona suffered only relatively the impact of the fall of Morandi Bridge, while the beginning of 2019 was disappointing: The fact comments Paolo Emilio Signorini, president of the System authority of the Western Ligurian Sea is that the effect of that tragedy, in terms of impacts on traffic, is more difficult to predict than expected, with some phenomena occurring immediately, and others that are impacting at a greater distance of time.

However, I believe that the solutions of both emergency and longer term issues that have been identified in these months, will allow us to overcome this rather weak start of the year. I especially trust adds Signorini in the completion of the last mile infrastructures, such as the Superba Road or the completion of the Guido Rossa behind the Sampierdarena basin, to give two examples. However, to better understand traffic trends I would suggest waiting at least the first quarter of 2019 ». Which works will be completed by the end of the year? I think we will come to the completion of some works that were contracted before the collapse of Ponte Morandi: so, the second track at the exit of the Psa Terminal in Pra', the reinforcement of Ponte Parodi, some interventions at Calata Bengasi and Terminal Bettolo. However, if you allow me, the real bet for 2019 will be the tenders. Taking advantage of the effects of the Genoa Decree, we expect to outsource all accessibility works to the port and the airport. Maybe also the redevelopment of the Hennebique. The matter for SavonaVado is different, here we will see the start of operations of the new platform managed by APM and Cosco. Technital was entrusted with the project of the new breakwater. «The tender was carried out without any commissioner type waiver. It will take again one month for the final award, other months will be needed for the consortium to carry out the planning, which will also give us the division into lots of the work. We also want to go through a phase of public debate. Once the whole project has been defined, will be used the derogation of the commissioner management for the assignment of the works: the reason is to be able to operate more quickly where necessary. For Genoa, the new breakwater represents the revival of the port. When it will be ready? «At this stage, it is difficult to make predictions. It is certain that we are counting on reaching the executive phase next year. In the end the Chinese company who competed for the project was excluded. At what state of the art is the idea of an operating company between CCCC and ADSP? You see, Genoa is historically the entry point for Chinese traffic to Italy: there are no doubts about this. The work we are carrying out with the Chinese CCCC group serves to anchor these realities on a port that is already on the Belt & Raod Initiative. We are defining a protocol with them. But it will still take time for an operating company. About the Genoa Decree: there is much talk of the simplified Logistic Zone. So: what it is, where it is and why it will be useful to Ligurian ports. In a nutshell: the ZLS is physically defined in the rearports which are within the most limited range of the Ligurian ports, although a decree extending the sphere of this influence is in progress at the moment. The ZLS defines structures in various types: those destined to the storage of containers, those which act as a buffer for the traffic of articulated lorries, and finally areas of railway interchange. These points, defined geographically and functionally, are connected to each other through telematic interaction (for example: Fast Corridor systems, EBridge, in the future also through the distribution of terminal access times). Finally, as can be understood, these areas will benefit a procedural simplification in the interaction with the port, in addition to the forms of refreshment and support provided for by the Genoa Decree. We are still working on financial benefits, which today are limited to special economic zones only. Last summer the ADSP had launched an ambitious reform plan for the stevedoring company. Then the collapse of the Ponte Morandi... and today we are at the usual dispute over the balance. Nothing has changed. It is not so. Surely the collapse of the bridge



and its effects delayed the process, which however was not abandoned. Keep in mind that we had started a plan that touched on training, relocations, efficiency. If we want to move forward, we need discipline from everyone. Certainly we are in late, but honestly everyone's responsibilities here.

# L'Avvisatore Marittimo

Genova, Voltri

## ATTESI OLTRE DUE MILIONI DI PASSEGGERI A GENOVA E SAVONA

### Crociere da record per i porti liguri Focus sui dragaggi

*Banchine alla prova delle meganavi: il Cetena studia un sistema per l'efficientamento delle bitte*

IL 2019 si preannuncia come l'anno del record assoluto per il porto di Genova sul fronte dei passeggeri. Msc Crociere porterà infatti quest'anno circa 1,1 milioni di passeggeri con 196 scali ai quali si aggiungeranno, tra gli altri, quelli delle navi di Costa Crociere. Sono previsti 257 scali con circa 1,3 milioni di crocieristi, di cui 750 mila in arrivo e partenza, rimanenti 600 mila in transito. Il traffico dei traghetti invece lo scorso anno è rimasto stabile con due milioni di passeggeri, circa 2.000 in più rispetto al 2017, e per quest'anno non si prevedono sbalzi: non si ferma il calo della Sardegna compensato dal boom della Corsica mentre le rotte per il Nord Africa hanno registrato una lieve flessione. Savona movimenterà 885 mila passeggeri, in lieve flessione rispetto al 2018, ma beneficerà del posizionamento a fine anno della nuova ammiraglia Costa Smeralda e soprattutto un investimento da 24 milioni di euro per adeguare il Palacrociere e dragare i fondali: l'Autorità di sistema portuale del Mar Ligure Occidentale ha esteso alla fine dello scorso anno a Costa la concessione delle aree e dei servizi fino al 2044, confermando le opere necessarie a potenziare struttura e infrastruttura del Palacrociere. A Genova il presidente di Stazioni Marittime (il cui azionista di maggioranza è il gruppo Msc), Edoardo Monzani, invita alla prudenza: è vero che il 2019 è un anno record, ma l'impatto di navi sempre più grandi ha comunque i suoi effetti su un'infrastruttura intensamente utilizzata come quella dello scalo passeggeri genovese. Dopo gli interventi mirati a carico del terminalista lo scorso anno, la struttura attende i dragaggi fino a 9,5 metri di fondale per poter ospitare la classe World della Msc ai Ponti dei Mille e Doria, oltre al ripristino dell'ala crepata dell'edificio storico al Mille: operazioni che tuttavia con il decreto Genova non rientrano più nell'ambito operativo dell'Adsp, quanto piuttosto della gestione commissariale per il ripristino del Ponte Morandi. C'è inoltre un problema che riguarda le bitte: quelle installate poco più di 10 anni fa hanno una capacità di tiro pari a 100 tonnellate, ma la continua crescita dimensionale delle navi ormeggiate rende queste strutture insufficienti, tanto che lo scorso anno al Mille sono saltate tre bitte proprio per questi motivi. In vista della realizzazione delle nuove bitte, è stato commissionato uno studio al Cetena: «Si tratta di studi consolidati, che hanno alle spalle circa 20 anni di ricerche spiegano Sandro Scarrone e Matteo Codda, rispettivamente Presidente e Head of Ship Platform Business Unit del Cetena, la società di ricerca e consulenza del gruppo Fincantieri e che noi abbiamo sviluppato in primis per gli impianti offshore, ma in seguito per gli stessi ormeggi presso le aree della Fincantieri, dove queste meganavi da crociera vengono realizzate: tra l'altro va ricordato in cantiere le navi non sono ancora tali. Se in porto un'unità disormeggia, potrà sempre mettersi in sicurezza con i motori, ma quando la nave è in costruzione... è decisamente una situazione diversa. Proprio per questo abbiamo lavorato a un modello che mettesse insieme il calcolo matematico con l'esperienza marinaresca: l'obiettivo non è comprendere la migliore disposizione delle bitte in banchina, il corretto posizionamento dei cavi, in modo tale che i carichi siano distribuiti nella maniera più equa possibile». Mentre rimane ancora aperta la ferita di Calata Zingari (dove ormai anni fa è crollata una parte della banchina) gli interventi a carico del terminalista lo scorso anno sono stati circa un milione di euro per il ripristino di Ponte Doria e la sostituzione delle bitte, mentre il disagio per gli spostamenti dovuti alla chiusura di questa infrastruttura nella stagione estiva, di passeggeri e bagagli sui Ponti adibiti al traffico dei traghetti è costato al terminalista circa mezzo milione di euro. «Sotto la gestione commissariale commenta Paolo Emilio Signorini, presidente dell'Adsp voglio ricordare che sarà dragato non solo il bacino per le navi passeggeri, ma tutto il porto commerciale. In ogni caso è vero, in alcuni parti ho ereditato delle situazioni di difficoltà, ma molti interventi sono stati fatti. E sicuramente ci saranno i dragaggi per garantire alle navi di ultima generazione l'approdo nel nostro porto».



# L'Avvisatore Marittimo

Genova, Voltri

## «Genova baricentro dell'attività logistica e digitale del Paese»

Parte da qui lo sviluppo della piattaforma Pnl che metterà in rete le comunità portuali italiane

«In questo momento Genova è il baricentro, anche decisionale e politico, di buona parte dell'attività logistica del Paese, non soltanto a causa del crollo del ponte Morandi, ma anche perché la Nuova via della seta vede Genova come uno dei suoi nodi», afferma il presidente e amministratore delegato di Uirnet, Rodolfo De Dominicis. E' sulla base di queste considerazioni che Uirnet ha scelto Genova come sede del convegno Infrastrutture digitali e logistica delle merci. Priorità strategiche per Genova e per l'Italia, che si è svolto lo scorso 15 aprile al centro congressi del porto antico di Genova. Quale legame ha Uirnet con Genova? «Qui stiamo gestendo il Port community system con la concessionaria Logistica Digitale, per far evolvere il sistema verso la Piattaforma logistica nazionale (Pln). Inoltre portiamo avanti il progetto di retroporto avviato l'anno scorso». A che punto siete? «Genova non ha spazio a ridosso delle banchine. Servono aree buffer oltre Appennino. La sostenibilità economica per questo tipo di aree non va oltre i 70 chilometri. Stiamo cercando a 3540 chilometri. Abbiamo fatto una domanda di finanziamento per 30 milioni di euro alla Banca europea investimenti (Bei) che ha avuto una valutazione preliminare favorevole. Adesso ci è stato chiesto di inviare un progetto esecutivo. Per completarlo, dobbiamo verificare che si realizzino alcune condizioni». Come funzionano queste aree? «Si tratta di aree aperte 24 ore al giorno a trailer e motrici che permettono di ridurre l'impatto dei camion sul traffico urbano. Queste aree sarebbero collegate con le banchine con un sistema di navettamento con camion a basso impatto ambientale. Utilizzando questo sistema il porto potrebbe raddoppiare la propria capacità. Noi siamo concentrati sui container, ma è utile anche per rinfuse e altre tipologie di merce. I buffer saranno gestiti attraverso la Pln». Queste aree faranno concorrenza agli interporti? «No, non sono interporti, ma aree di sosta». Dove le realizzerete? «Faremo una call in cui terremo conto anche dell'articolo 7 del Decreto Genova sulle Zone logistiche semplificate». Come procede la realizzazione della Pln? «Nell'ottica di standardizzare e integrare i sistemi dei diversi porti italiani, Uirnet e Logistica Digitale, con la collaborazione di **Assoport**, lavorano alla realizzazione di un Modello unico di Port community system (Pcs) a livello nazionale. Oggi ogni Authority portuale ha un proprio sistema e le diverse strutture non parlano fra loro. Stiamo andando avanti con il sistema di Genova e contiamo di riportare l'esperienza genovese anche sugli altri scali, a partire dalla Spezia e Ravenna. Per mettere in rete la portualità serve il consenso di tutti, ma ogni porto ha le proprie problematiche». Al convegno non si è parlato soltanto di Genova. «Il convegno ha affrontato il tema della digitalizzazione dei trasporti in generale. E' l'unico modo per portare all'efficientamento della catena logistica, a parità di infrastrutture fisiche, o almeno prevedendo soltanto piccoli adeguamenti e non grandi opere». Che impatto avrà secondo voi il Pln? «Le inefficienze attuali e storiche sul fronte infrastrutturale e logistico pesano ogni anno per valori compresi tra 25 e 35 miliardi di euro, equivalenti all'1,52% del Pil. Impatto positivo e benefici generabili dalla Pln in termini di recupero di efficienza nel sistema si attestano su valori compresi tra 7 e 10 miliardi di euro, pari al 7,5% del Pil nel settore logistico e allo 0,5% del Pil italiano».



# La Nazione (ed. La Spezia)

La Spezia

## «Ora serve la stazione marittima»

Il presidente di Msc Cruises si augura tempi rapidi per l'opera

di ANNA PUCCI - LA SPEZIA - QUANTO, con le opere previste in porto, si giochi la credibilità della Spezia si è capito, se ancora ce ne fosse bisogno, anche ieri mattina a bordo della Seaview, attraccata al Molo Garibaldi. L'ammiraglia di Msc Crociere - un gigante di 323 metri e 153.516 tonnellate di stazza lorda - ha fatto il suo scalo inaugurale nel golfo e sarà alla Spezia ogni martedì fino al 24 settembre. Alla Maiden Call, la cerimonia di benvenuto con scambio dei crest, tutte le autorità locali e il top management di Msc Cruises che, in partnership con Costa Crociere e Royal Caribbean, si è aggiudicata il project financing dell'Autorità portuale per la gestione dei servizi crocieristici per 37 anni e la costruzione della stazione marittima con un investimento di 41 milioni di euro. «Ci auguriamo che la stazione marittima sia pronta presto», ha sottolineato il presidente di Msc Cruises Francesco Zuccarino, che ha ricordato la presenza storica del gruppo Msc alla Spezia (il primo cargod attraccò nel 1998, dopo gli anni bui dell'addio del gruppo Messina). Ma per far presto con il terminal crociere occorre sbloccare gli ampliamenti del porto commerciale, quindi delle banchine affidate a Lscst, di cui sono soci Contship e la stessa Mediterranean Shipping Company. E' il famoso 'gioco a incastri' che al momento, però, appare piuttosto incastrato. Crociere e container sono diventate un binomio essenziale per la città e il nodo andrà sciolto presto. Intanto le buone notizie sono venute da Leonardo Massa, country manager Msc Crociere: «Nel 2019 porteremo alla Spezia oltre 160mila crocieristi, il 30 per cento in più del 2018 e aumentano anche le toccate».

ZUCCARINO e Massa, insieme al comandante della nave, Giuseppe Galano, hanno scambiato il crest con le principali autorità, tra cui il sindaco Pierluigi Peracchini, il comandante marittimo nord ammiraglio Giorgio Lazio, la presidente dell'autorità di sistema portuale del mar ligure orientale Carla Roncallo e l'assessore ai lavori alle infrastrutture della Regione Liguria Giacomo Raul Giampedrone. Tra i presenti anche lo spezzino Luigi Merlo, presidente di Federlogistica-Confraspporto.

Presente anche Giuliano Bossi, oggi settantenne, entrato in Msc nel 2006, per otto anni comandante in Msc ma prima ancora comandante per 25 anni in Costa Crociere: per lui un "abbraccio" particolare dai presenti, date le sue radici spezzine, a Manarola.



# La Nazione (ed. Massa Carrara)

Marina di Carrara

## CAPITANERIA ADDETTI ALLA SICUREZZA IN AZIONE NELLO SCALO

### «Allarme bomba, paura al porto», ma è solo un' esercitazione

«C' E' UN UOMO con una bomba». Paura in porto. Ma era solo un' esercitazione. Si è svolta nell' area di levante del porto di Marina, dopo un' accurata preparazione, l' esercitazione di «Security portuale» volta a testare l' efficacia delle procedure emergenziali e di intervento da attuare in caso di compromissione della sicurezza portuale.

IL CORPO delle Capitanerie di porto è designato quale autorità competente per la sicurezza navale e portuale, con ruolo di coordinamento degli altri collaboratori come la guardia di finanza, la polizia di frontiera, vigili del fuoco, agenzia delle Dogane e l' Autorità di sistema portuale. Così alle 10 di giovedì scorso è scattato l' allarme: veniva riferito alla sala operativa della Guardia costiera che un marittimo si sarebbe allontanato qualche ora prima da una delle navi in sosta, portando con se un oggetto sospetto, forse un ordigno improvvisato e che lo stesso era stato visto aggirarsi tra le varie infrastrutture portuali. Immediata la reazione di tutti i guardiani della sicurezza, coordinati dalla Capitaneria di porto, accorsi entro pochissimi minuti, con tutte le risorse disponibili: polizia di frontiera, guardia di finanza e il personale addestrato della «Porto Spa» si sono lanciati in tutto l' ambito portuale alla ricerca del presunto attentatore e di eventuali oggetti sospetti potenzialmente riconducibili ad un ordigno improvvisato.

Dopo accurate ricerche veniva riscontrata la presenza di un pacco sospetto dentro una stazione di distribuzione dell' energia elettrica dell' impianto portuale.

DISPOSTA la prevista cornice di sicurezza e completate le operazioni di evacuazione dei lavoratori presenti, è stato così richiesto l' intervento degli artificieri per l' eventuale disinnescamento dell' ordigno. Le ulteriori ricerche svolte dal mezzo nautico della guardia costiera, hanno consentito poi il ritrovamento del marinaio fuggiasco costretto ad allontanarsi a nuoto dal porto a causa della presenza delle forze dell' ordine a terra. Al termine dell' esercitazione, dopo circa due ore di attività, il comandante della Capitaneria di porto Maurizio Scibilia ha ringraziato tutti i partecipanti, sottolineando l' importanza di tali esercitazioni periodiche, che consentono di mantenere alto il livello di guardia e testare le procedure operative da adottare in caso di emergenze reali.



# Il Tirreno (ed. Massa-Carrara)

Marina di Carrara

marina di carrara

## Paura per la bomba al porto Ma era solo un' esercitazione

carrara. Paura per una presunta bomba in porto. Ma era solo una esercitazione.

Si è svolta nella settimana passata, nell' area di Levante del porto di Marina di Carrara, dopo una accurata preparazione, l' esercitazione di Security **portuale** volta a testare l' efficacia delle procedure emergenziali e di intervento da attuare in caso di compromissione della cornice di sicurezza **portuale**.

In base al quadro normativo vigente infatti, il corpo delle capitanerie di porto, è designato quale **autorità** competente per la security navale e **portuale**, con ruolo di coordinamento degli altri attori costituiti dalla guardia di finanza, polizia di frontiera, vigili del fuoco, agenzia delle dogane e **autorità** di **sistema portuale**.

Così alle ore 10 della giornata di giovedì scorso è scattato l' allarme: veniva riferito alla sala operativa della guardia costiera che un marittimo si sarebbe allontanato qualche ora prima da una delle navi in sosta, portando con sé un oggetto sospetto; forse un ordigno improvvisato e che lo stesso era stato visto aggirarsi tra le varie infrastrutture portuali.

Immediata la reazione di tutti gli Enti coinvolti, coordinati dalla Capitaneria di porto di Marina di Carrara, accorsi entro pochissimi minuti, con tutte le risorse disponibili; Polizia di Frontiera, Guardia di Finanza e il personale preposto del terminal "Porto di Carrara s.p.a." si sono lanciati in tutto l' ambito **portuale** alla ricerca del presunto attentatore e di eventuali oggetti sospetti potenzialmente riconducibili ad un ordigno improvvisato.

Dopo accurate ricerche veniva riscontrata la presenza di un pacco sospetto presso una stazione di distribuzione dell' energia elettrica dell' impianto **portuale**.

Disposta la prevista cornice di sicurezza e completate le operazioni di evacuazione dei lavoratori presenti, veniva così richiesto l' intervento degli artificieri per l' eventuale disinnescamento dell' ordigno.

Le ulteriori ricerche svolte dal mezzo nautico della Guardia Costiera, consentivano poi il ritrovamento del marinaio fuggiasco costretto ad allontanarsi a nuoto dalla struttura **portuale** a causa della presenza dei presidi di sicurezza a terra.

Al termine dell' esercitazione, dopo circa due ore di attività, il Comandante della Capitaneria di porto di Marina di Carrara Maurizio Scibilia ha ringraziato tutti i partecipanti, sottolineando l' importanza di questi eventi.

**TRAFFICO DI RIFIUTI, Ambiente Spa nell'inchiesta: tre gli indagati**  
Diversa l'indagine, ipotizzata l'associazione per delinquere. La cooperativa apuana avrebbe fornito «anelli pilastri»

**FINANZA E DECISIONI L'incontro per capire le ragioni dei mercati**

**Paura per la bomba al porto Ma era solo un' esercitazione**



# Il Tirreno

Livorno

achille onorato

## «Stiamo imparando un nuovo mestiere: fare il terminalista»

Gli Onorato sono scesi a "terra" come terminalisti già a Livorno: con Ltm (autostrade del mare) e hanno vinto la privatizzazione per il porto passeggeri. Ma Achille Onorato aggiunge: «Quello del terminalista è un mestiere che stiamo imparando». Il progetto di Piombino è un grosso salto in questa direzione. E il padre Vincenzo rincara: «Questo progetto ridà occupazione alle maestranze portuali di Piombino, lo dedico all'amico Stelio Moltomoli che a questo tema ha dedicato la vita».

**LIVORNO**

**Anche Piombino ora punta sui traffici auto**  
**In campo Onorato e il colosso tedesco**

È un settore in cui Livorno mette a segno record da tre anni consecutivi. I protagonisti è un fuso nuovo, non portano via niente.

La notizia viene da Livorno. In questi giorni, il terminalista Achille Onorato è stato in campo in una delle più importanti gare di privatizzazione del porto di Piombino. Onorato, che ha già vinto la gara per il porto passeggeri, è ora in campo per il porto auto. Il colosso tedesco è il concorrente principale. Onorato, che ha già vinto la gara per il porto passeggeri, è ora in campo per il porto auto. Il colosso tedesco è il concorrente principale.

**Ma sulla Tirrenia il governo torna indietro a Lami**

Il governo ha deciso di tornare indietro sulla Tirrenia. Il ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Giuseppe Lami, ha annunciato che il governo tornerà a discutere con i sindacati e gli stakeholder per trovare una soluzione al problema della gestione del porto di Livorno.



## LA FORMAZIONE L' ACCORDO PUNTA A INCREMENTARE LA PROFESSIONALITÀ

### Logistica e portualità: enti e scuole in rete

LA RICERCA del lavoro richiede ormai, per avere successo, la conoscenza di competenze professionali che sono sempre più spinte specie nel campo della logistica e della portualità. Così è nata una rete di alleanze formative per consentire ai giovani di sviluppare la propria carriera in stretta collaborazione con il mondo della logistica, della portualità, della navigazione marittima e in generale della blue economy. E' questo l' obiettivo dichiarato del protocollo di intesa siglato ieri da **Autorità di Sistema Portuale** dell' Alto Tirreno, Regione Toscana, Camera di Commercio della Maremma e del Tirreno e Direzione Marittima della Toscana. I quattro enti hanno unito le forze per mettere a disposizione dei cittadini toscani un insieme di opportunità per l' adeguamento delle competenze. L' iniziativa - che prende il nome di **forMare Toscana** - promette di elevare la capacità di risposta del **sistema** formativo ai fabbisogni di professionalità e competenze legate all' economia del mare. COME è stato sottolineato dall' assessore regionale Grieco, sarà la Regione a garantire un' informazione costante sulle opportunità offerte dagli strumenti di sostegno alla formazione e a finanziare i principali interventi formativi. Verrà costituito un tavolo regionale di coordinamento che si riunirà almeno una volta ogni sei mesi.

«Grazie a questa iniziativa, l' **Autorità di Sistema** diventa il soggetto di riferimento per tutta la formazione in ambito **portuale**, marittimo e logistico» ha dichiarato il commissario dell' Adsp, Pietro Verna, che ha aggiunto: «Con questo protocollo le istituzioni e i soggetti a vario titolo interessati alla formazione razionalizzeranno gli sforzi per promuovere una politica comune e condivisa per a sostegno dell' occupazione giovanile».

Il presidente della Camera di Commercio, Riccardo Breda, si è soffermato sulla necessità di stringere un rapporto più saldo e continuativo tra il mondo delle imprese e quello della scuola e delle agenzie formative. «È questa la direzione giusta - ha commentato - per facilitare l' ulteriore sviluppo di una parte così significativa della nostra economia, che in Toscana occupa più di 56.000 unità lavorative con oltre 13.000 imprese».

Per il direttore marittimo della Toscana, contrammiraglio Giuseppe Tarzia, l' accordo «è una importante apertura di credito a un settore, quello dell' economia del mare, che è sempre più baricentrico per Livorno».

A.F.



## Livorno, "forMare" i giovani alle professioni del mare / Siglato accordo istituzionale

16 Apr, 2019 LIVORNO - Firmata stamani a Palazzo Rosciano sede dell' ente portuale livornese, il Protocollo d' Intesa tra l' **Autorità di Sistema Portuale**, la Regione Toscana, la Direzione Marittima della Toscana e la Camera di Commercio della Maremma e del Tirreno finalizzato ad "investire nella formazione - spiega il commissario dell' ente portuale Pietro Verna, "Livorno diventa attraverso questo Protocollo, un Polo per la formazione" "attraverso il quale la Regione promuove un incontro diretto con gli Istituti scolastici, gli istituti tecnici in particolare" - "per illustrare questo protocollo e per far percepire l' importanza della nostra realtà ai dirigenti scolastici e agli studenti" - "una realtà come quella di Livorno che può essere un' opportunità di lavoro, caratterizzata da vocazione marittima"- "una filiera marittima, nautica e della logistica". Questo l' obiettivo del protocollo di intesa siglato stamani frutto dell' alleanza tra le istituzioni scolastiche, agenzie di formazione, imprese, università, e altri soggetti pubblici e privati per e consentire ai giovani di sviluppare la propria carriera in stretta collaborazione con il mondo della logistica, della portualità, della navigazione marittima e in generale della blue economy. Firmatari dell' accordo: Pietro Verna commissario straordinario dell' ente portuale, Cristina Grieco assessore regionale alla formazione, l' ammiraglio Giuseppe Tarzia, direttore marittimo della Toscana e Riccardo Breda presidente CCIAA Livorno e Grosseto. I quattro enti hanno unito le forze per mettere a disposizione dei cittadini toscani un insieme integrato di opportunità per l' acquisizione, l' aggiornamento e l' adeguamento delle competenze professionali. L' iniziativa - che prende il nome di forMARE Toscana - promette di elevare la capacità di risposta del sistema formativo ai fabbisogni di professionalità e competenze legate all' economia del mare. E mira, in particolare, a strutturare in Toscana un' offerta formativa per i marittimi e quegli studenti degli istituti nautici che per formarsi sono obbligati a spostarsi al di fuori dei confini regionali. Sarà la Regione Toscana a garantire un' informazione costante sulle opportunità offerte dagli strumenti di sostegno alla formazione e a finanziare i principali interventi formativi. Anche al fine di presidiare in modo condiviso le attività definite nel protocollo (che ha validità triennale), verrà costituito un tavolo regionale di coordinamento che si riunirà almeno una volta ogni sei mesi. Soddisfatta dell' accordo raggiunto anche l' assessore regionale a formazione, lavoro e istruzione, Cristina Grieco: "Oggi nasce una vera e propria infrastruttura formativa per la filiera della nautica, della portualità e delle professioni marittime". - Specifica l' assessore - "Questa rete permetterà di individuare i fabbisogni formativi e di rispondere alle diverse istanze in una logica sinergica di intervento: un valore aggiunto importante in una filiera strategica dell' economia della Regione Toscana". Per il direttore marittimo della Toscana, il contrammiraglio Giuseppe Tarzia, l' accordo siglato è un punto di partenza che deve essere riempito di contenuti, trasformando l' iniziativa in un' opportunità per i giovani. "Corsi di formazione il cui esito finale è l' immissione nel mondo del lavoro e una importante apertura di credito a un settore, quello dell' economia del mare"- sottolinea Tarzia - "L' economia del mare e Livorno sono baricentriche nella strategia e nell' impulso che la Regione vuole dare. L' aspetto formativo va completare una serie di interventi regionali che sotto gli occhi di tutti - Nell' ultimo anno parliamo di protocolli di intese per la sicurezza in ambito portuale, di investimenti per lo sviluppo strutturale del porto e con i suoi collegamenti logistici con il retro porto, con le reti ferroviarie, e con le grandi reti del trasporto europeo, prospettive che non rinunciano a vedere la realizzazione di grandi opere per dare sviluppo alle attività portuali" Il presidente della Camera di Commercio, Riccardo Breda, si è invece soffermato sulla necessità di stringere un rapporto più saldo e continuativo tra il mondo delle imprese e quello della scuola e delle agenzie formative. "È questa la direzione giusta - ha commentato - per facilitare l' ulteriore sviluppo di una parte così significativa della nostra economia, che in Toscana occupa più di 56.000 unità lavorative con oltre 13.000 imprese".

# Informare

Livorno

## Al via il progetto forMARE Toscana per la formazione di professionalità e competenze legate all' economia del mare

Iniziativa congiunta di Regione Toscana, AdSP, Capitaneria di Porto e Camera di Commercio Oggi **Autorità** di **Sistema Portuale** del Mar Tirreno Settentrionale, Regione Toscana, Camera di Commercio della Maremma e del Tirreno e Direzione Marittima della Toscana hanno sottoscritto un protocollo d' intesa per dare corso al progetto forMARE Toscana il cui scopo è di elevare la capacità di risposta del **sistema** formativo ai fabbisogni di professionalità e competenze legate all' economia del mare. L' intento è di stringere una rete di alleanze formative tra istituzioni scolastiche, agenzie di formazione, imprese, università e altri soggetti pubblici e privati e consentire ai giovani di sviluppare la propria carriera in stretta collaborazione con il mondo della logistica, della portualità, della navigazione marittima e in generale della blue economy. In particolare, il progetto mira a strutturare in Toscana un' offerta formativa per i marittimi e quegli studenti degli istituti nautici che per formarsi sono obbligati a spostarsi al di fuori dei confini regionali. Sarà la Regione Toscana a garantire un' informazione costante sulle opportunità offerte dagli strumenti di sostegno alla formazione e a finanziare i principali interventi formativi. Anche al fine di presidiare in modo condiviso le attività definite nel protocollo, che ha validità triennale, verrà costituito un tavolo regionale di coordinamento che si riunirà almeno una volta ogni sei mesi. «Grazie a questa iniziativa - ha sottolineato il commissario dell' **AdSP** del Mar Tirreno Settentrionale, Pietro Verna - l' **Autorità** di **Sistema** diventa il soggetto di riferimento per tutta la formazione in ambito **portuale**, marittimo e logistico. Con questo protocollo le istituzioni e i soggetti a vario titolo interessati alla formazione razionalizzeranno gli sforzi per promuovere una politica comune e condivisa per a sostegno dell' occupazione giovanile». «Oggi - ha aggiunto l' assessore regionale a formazione, lavoro e istruzione, Cristina Grieco - nasce una vera e propria infrastruttura formativa per la filiera della nautica, della portualità e delle professioni marittime. Questa rete permetterà di individuare i fabbisogni formativi e di rispondere alle diverse istanze in una logica sinergica di intervento: un valore aggiunto importante in una filiera strategica dell' economia della Regione Toscana». Il presidente della Camera di Commercio, Riccardo Breda, si è invece soffermato sulla necessità di stringere un rapporto più saldo e continuativo tra il mondo delle imprese e quello della scuola e delle agenzie formative. «È questa - ha evidenziato - la direzione giusta per facilitare l' ulteriore sviluppo di una parte così significativa della nostra economia, che in Toscana occupa più di 56.000 unità lavorative con oltre 13.000 imprese». Per il direttore marittimo della Toscana, il contrammiraglio Giuseppe Tarzia, l' accordo è un punto di partenza e una importante apertura di credito a un settore, quello dell' economia del mare, che è sempre più baricentrico per Livorno: «ora - ha specificato - si tratta di guardare avanti. L' obiettivo da perseguire è quello di rendere effettiva e cogente questa iniziativa, trasformandola in una reale opportunità di lavoro per i nostri giovani».



## A Livorno è nata forMare Toscana

Iniziativa congiunta di Regione Toscana, AdSp, Capitaneria e Cciaa

Massimo Belli

LIVORNO Questa mattina a Palazzo Rosciano è stato firmato un importante protocollo d'intesa relativo alla formazione professionale nel settore marittimo, portuale e logistico che ha validità triennale. L'iniziativa chiamata forMare Toscana, vede coinvolti Regione Toscana, AdSp del Mar Tirreno settentrionale, Capitaneria di porto e Camera di commercio ed è stata pensata durante un convegno tenutosi a Marzo dello scorso anno a Livorno alla presenza dell'allora ministro del Lavoro, Giuliano Poletti. A presentarla alla stampa nella sede dell'Autorità di Sistema portuale, il commissario Pietro Verna, l'assessore regionale a Formazione, lavoro e istruzione, Cristina Grieco; il direttore marittimo della Toscana, Giuseppe Tarzia ed il presidente della Cciaa, Riccardo Breda. L'intento di questa intesa si può riassumere nella costituzione di una rete formativa composta da istituzioni scolastiche, agenzie di formazione, imprese, università, e altri soggetti pubblici e privati. Questo consentirà ai giovani di accrescere le proprie competenze, adeguandosi ai veloci cambiamenti del mondo del lavoro per soddisfare le richieste delle aziende del territorio, e non solo, attive nella logistica, portualità, navigazione marittima e più in generale della blue economy. In particolare, l'accordo mira a strutturare in Toscana un'offerta formativa per i marittimi e gli studenti degli istituti nautici, ma anche di altri istituti tecnici come quelli per geometri o ragionieri, che per formarsi sono obbligati a spostarsi altrove. La Regione Toscana garantirà un'informazione costante sull'offerta formativa ed a finanziare i principali corsi, grazie anche a fondi europei. Anche al fine di presidiare in modo condiviso le attività definite nel protocollo, verrà costituito un tavolo regionale di coordinamento che si riunirà almeno una volta ogni sei mesi. Grazie a questa iniziativa, l'Autorità di Sistema diventa il soggetto di riferimento per tutta la formazione in ambito portuale, marittimo e logistico ha dichiarato il commissario dell'Adsp, Pietro Verna, prima della firma del documento. Con questo protocollo verranno razionalizzati gli sforzi per promuovere una politica comune e condivisa a sostegno dell'occupazione giovanile ha concluso. Soddisfatta anche l'assessore Grieco che ha definito il momento della firma non la conclusione del percorso, ma una parte importante di esso. La costituzione di una importante rete formativa per offrire opportunità ai giovani ed alle imprese della blue economy. Questa rete permetterà di individuare i fabbisogni formativi e di rispondere alle diverse istanze in una logica sinergica di intervento: un valore aggiunto importante in una filiera strategica dell'economia che ha il suo baricentro a Livorno, ma che è al servizio di tutta la Toscana. L'ammiraglio Tarzia ha definito l'accordo un altro tassello verso un'apertura di credito per l'economia del mare ed un impulso che la Regione vuol dare a questo comparto, grazie ad esempio agli investimenti infrastrutturali per migliorare i collegamenti con il porto, fino al settore della nautica da diporto e alla cantieristica. Il protocollo deve trasformarsi in una reale opportunità di lavoro per giovani. Consideriamo questa firma come un impegno a realizzare tutto ciò che serve per svolgere i corsi di formazione. Anche il presidente della Camera di Commercio, Riccardo Breda, ha definito questo progetto come l'inizio di un percorso, con grande senso di responsabilità per investire sul futuro, soffermandosi sulla necessità di stringere un rapporto più saldo e continuativo tra il mondo delle imprese e quello della scuola e delle agenzie formative. Questa è la direzione giusta per facilitare lo sviluppo di una parte significativa della nostra economia, che in Toscana occupa più di 56.000 persone in oltre 13.000 imprese. Il mondo del lavoro è in continua evoluzione ed i giovani devono conoscere tutte le novità. Noi come istituzioni abbiamo la responsabilità di programmare il futuro.

The screenshot shows the website interface for Messaggero Marittimo. At the top, there is a navigation bar with 'SHIPPING', 'LOGISTICA', 'PORTI', and 'AUTOPORTUO'. The main headline is 'A Livorno è nata forMare Toscana' with a sub-headline 'Iniziativa congiunta di Regione Toscana, AdSp, Capitaneria e Cciaa'. Below the headline, there is a video player with a message: 'Your browser does not currently recognize any of the video formats available. Click here to visit our frequently asked questions about HTML5 video.' To the right of the video player is a newsletter sign-up form with fields for 'Nome e cognome' and 'Indirizzo email:'. Below the video player, there are social media icons and a list of 'ARGOMENTI CORRELATI' including 'MISUP DEL MAR TIRRENO SETTENTRIONALE', 'CAMERA DI COMMERCIO - CAPITANERIA DI PORTO', and 'REGIONE TOSCANA - AUVISIO REGIONE TOSCANA'. At the bottom, there are two featured articles: 'Intesa Sanpaolo promuove le Zes del...' and 'Un hub per auto nuove a Piombino'.

# Il Tirreno

Livorno

l'interporto alle spalle di Livorno

## Il maxi-magazzino del polo farmaceutico nasce a Guasticce fra porto e aeroporto

La "santa alleanza" fra Regione e 4 big del settore per dare nuova competitività a un distretto-chiave per la Toscana

Mauro Zucchelli La logistica è un fattore della competitività industriale: anche in settori ad alto valore aggiunto in rapporto a peso e volume com'è la farmaceutica.

Figurarsi che, per strani capricci organizzativi, fino a qualche tempo fa il distretto toscano dell'industria dei medicinali era costretto a spedire via Milano e via Roma i prodotti destinati alla stessa Toscana.

La novità è l'utilizzo dell'interporto di Guasticce come piattaforma logistica a meno di un quarto d'ora di strada tanto dall'aeroporto di Pisa che dal **porto di Livorno**: nasce qui, sulla base di un accordo con la Regione Toscana, un polo per la gestione della logistica del farmaco. Protagonista un poker di colossi del settore: la multinazionale britannica Gsk che da sola vale un fatturato da 35 miliardi euro (e oltre 4 miliardi annui di investimenti sul fronte ricerca e sviluppo) e il gigante di Indianapolis Eli Lilly che vanta una capitalizzazione di mercato di quasi 90 miliardi di dollari più due campioni toscani che primeggiano a livello nazionale (Kedrion e Molteni).

In effetti, la nostra regione non sarà forse ancora la prima della classe nei numeri dell'industria del farmaco ma è pur sempre il terzo distretto del settore per importanza a livello nazionale. Lo attestano le cifre: trecento imprese con 19 grandi stabilimenti produttivi che nelle province di Pisa, Lucca, Firenze e Siena occupano 11mila addetti. Il giro d'affari? Sei miliardi di euro, più o meno sei punti del Pil toscano.

Secondo le stime dei tecnici regionali, il polo dei farmaci farà risparmiare ai quattro colossi industriali «fra 60 e 80 milioni di euro all'anno». Non è un caso se, presentando l'iniziativa a Firenze al tavolo del governatore Enrico Rossi, è stato ribadito l'identikit «totalmente automatizzato e digitalizzato» di questa nuova infrastruttura, che «per dimensioni ed efficienza» avrà l'ambizione di operare a beneficio del mercato nazionale.

Questo non significa che la piattaforma sarà una sorta di moltiplicazione di robot: al contrario, sono previste 150-200 assunzioni. Ma a mettere in piedi il nuovo polo è sufficiente l'equivalente dei risparmi di un anno.

Del resto, anche in questo caso i numeri parlano meglio di qualsiasi altra cosa: 52mila pallet da smistare ogni anno, con l'80% del flusso destinato all'export (si stima che il 23% delle merci partirà dall'aeroporto di Pisa). L'area che l'interporto nella piana di Guasticce riserva alla "Pharma Valley" è pari a 125mila metri quadrati, 21mila di essi saranno utilizzati per la realizzazione di magazzini mentre 6mila metri quadri verranno impiegati per gli uffici.

Tutto questo nasce a ridosso del **porto di Livorno** e dell'aeroporto di Pisa: in una piana che offre anche uno snodo ferroviario di prim'ordine e una forte infrastrutturazione viaria. Dietro le quinte di questo progetto c'è anche qualcos'altro: stiamo parlando di un format che potrebbe esser facilmente replicabile anche da altri settori industriali: gli ultimi segmenti della catena produttiva vengono collocati all'esterno della fabbrica in una posizione vicino ai centri di invio ai mercati di destinazione con la possibilità di raggruppare le spedizioni o di diversificare i confezionamenti o di prevedere un qualche tipo di segmentazione del prodotto per seguire la vasta gamma dei gusti della clientela, solo per dare un nome e cognome a un tris delle possibili alternative.

Non sarebbe una novità assoluta: l'interporto - alle spalle di **Livorno** ma nel territorio municipale di Collesalveti - è già da anni nella geografia della logistica del vino di Giorgio Gori, azienda livornese controllata da Dhl.



## IL RETROSCENA VINCENZO ONORATO TORNA ALL' ATTACCO: «LEGALITA' DA RIPRISTINARE»

### «Prima del commissario Livorno era un far-west»

«LIVORNO? Prima era un far west». Non usa mezzi termini Vincenzo Onorato, presidente del Gruppo Onorato Armatori, leader del trasporto **marittimo** passeggeri e merci da cinque generazioni per commentare il commissariamento dell' Autorità **portuale** labronica.

«Se il ripristino della legalità passa attraverso il commissariamento - ha detto rispondendo alle domande dei giornalisti - per me è stata una cosa ben fatta. Lo avevo auspicato, proprio perché prima lo scalo labronico era un far west.

Mi auguro che chiunque sia nella veste di Autorità **Portuale** faccia il proprio dovere, con un occhio soprattutto all' occupazione. Chi ha queste cariche pubbliche, guadagnando un sacco di soldi, a volte si dimentica che a Piombino ci sono un centinaio di lavoratori che non sanno come portare a casa il pane, devono arrivare a fine mese e sono in cassa integrazione. L' obiettivo del lavoro è quello che ci muove: porteremo a Piombino traffico nuovo, senza toglierlo ad altri, perché Ars Altmann, finora, non aveva accesso a porti italiani.

E anche su questo bisognerebbe riflettere».

MENO dura la posizione del presidente della Regione, Enrico Rossi. «Ho fiducia nel commissario - ha detto - abbiamo parlato e condivide che gli attracchi debbano restare tutti pubblici perché così è scritto nella legge nazionale».

Rossi ha comunque assicurato di non essere particolarmente preoccupato.

«Mi pare siano state contestate questioni di carattere amministrativo - ha detto - su persone sulle quali non è emerso nulla di strano. C' era una procedura, reiterata da tanto tempo, di assegnazione di una banchina. Ora la questione è all' esame dei giudici. Nel frattempo chiediamo che non si perda tempo: a volte ci sono commissariamenti che non si perdono ad accelerare e ci auguriamo sia così. Se invece il giudice deciderà che l' interdizione dai pubblici uffici può essere revocata, tornerà il presidente a sarà lui a portare avanti il progetto».

Li.Cia.



# La Nazione (ed. Livorno) - Il Telegrafo

Livorno

## L' ORGANIZZAZIONE LA MACCHINA DEI CIRCOLI NAUTICI E DELLE ASSOCIAZIONI CHE OPERANO NEL SETTORE

### Un esercito di volontari in mare per assistere alle regate

COME in tutte le grandi manifestazioni sportive, l'importanza si giudica anche dagli sponsor e dalle associazioni del volontariato che si rendono disponibili. Per la settimana velica internazionale, questa edizione registra una crescita sia in un settore che nell'altro, a conferma che la grande iniziativa velica, voluta con impegno dal sindaco Filippo Nogarini, malgrado qualche scetticismo iniziale ha colto nel segno.

Gli sponsor: la Marina Militare, la Guardia Costiera, la Regione Toscana, la Provincia, l'**Autorità di sistema** portuale, la Federazione Italiana vela, la Porto di Livorno 2000, l'OLT Offshore LNG Toscana, la Novecento Meccanografiche, il gruppo Neri, il Marina Cala de' Medici, il gruppo D' Alesio, la Cetilar, la BNL e la Benetti.

I circoli velici sono anch'essi cresciuti di numero. Sono la Sezione velica della Marina, la Lega Navale, lo Yacht Club Livorno, il gruppo vela Assonautica, il Circolo Nautico Livorno, il Centro Surf EP Livorno, il Circolo Velico Antignano, il Circolo Nautico Quercianella, il Circolo nautico Castiglioncello e lo Yacht Club Cala de' Medici.

PER l'assistenza in mare si mobiliteranno decine e decine di imbarcazioni, in particolare gommoni e vedette dei circoli e delle forze armate. Particolarmente impegnativa sarà l'assistenza all'Italia Cup III della classe Laser, in programma dal 26 al 28 aprile, per la partecipazione di circa 400 barche che faranno base sugli scivoli realizzati l'anno scorso alla Bellana: una zona di mare caratterizzata anche da scogli affioranti e completamente aperta in caso di forti venti dal terzo e quarto quadrante. Nei due giorni ultimi delle fregate Laser scenderanno in acqua anche i Laser Bug per due prove valide per la classifica nazionale: altre barchette 'minime' da tenere strettamente d'occhio.

A.F.



## LOGISTICA

### Onorato a Piombino: un hub per l' import di auto

*Il gruppo italiano con Ars Altmann costruirà un terminal da 300mila mq L' investimento è pari a 17 milioni e darà lavoro a un' ottantina di addetti*

Silvia Pieraccini

Il nuovo porto di Piombino attira due gruppi leader come Onorato Armatori e il tedesco Ars Altmann, tra i principali operatori di logistica automotiva (375 milioni di fatturato 2018). I due hanno stretto un' alleanza strategica per costruire un terminal auto da 300mila metri quadrati affacciato proprio sul porto toscano.

L' operazione - benedetta ieri a Firenze dal presidente regionale Enrico Rossi - è guidata da una joint venture al 50% Onorato-Altmann, battezzata Manta Logistics, che investirà 17 milioni di euro per realizzare un hub destinato ad accogliere auto di nuova produzione in arrivo dagli stabilimenti del Centro-est Europa su treni e camion firmati Altmann (il gruppo possiede tremila vagoni ferroviari per il trasporto di mezzi gommati e 650 camion). A Piombino le auto (prevista una movimentazione di 230mila veicoli) saranno stoccate e preparate, prima di essere imbarcate sulle navi dirette nei Paesi del Mediterraneo. Il terminal darà lavoro a circa 80 addetti.

Per il gruppo Onorato è un debutto nel business del traffico di auto: «Sono storicamente legato ai porti della Toscana - spiega il presidente Vincenzo Onorato - e con questo progetto voglio contribuire a dare lavoro alla Compagnia portuale di Piombino che sta vivendo una fase difficile. Per noi si tratta di una diversificazione del business anche se parziale, perché le auto viaggeranno su nave». Per il gruppo Altmann è la prima volta in un porto italiano, visto che gli altri due hub posseduti in Italia sono "terrestri": a Piadena (Cremona) e a Lonato (Brescia).

Sul fronte autorizzativo, Manta Logistics ha presentato una manifestazione d' interesse per quasi 500mila mq all' Autorità portuale del Mar Tirreno settentrionale (sovrintende su Livorno e Piombino), che da marzo scorso è commissariata a seguito di un' inchiesta per abuso d' ufficio nella concessione temporanea di alcuni accosti del porto livornese, inchiesta che ha portato all' interdizione per un anno dai pubblici uffici del presidente Stefano Corsini e del segretario generale Massimo Provinciali. «Chiediamo al commissario dell' Authority di fare in fretta, e di vagliare la richiesta del terminal auto già nel prossimo Comitato portuale», ha sottolineato Rossi firmando il protocollo d' intesa con i due gruppi industriali e limitandosi a dire che aspetta di «vedere come andrà a finire l' inchiesta». Una volta varato il progetto, l' Authority dovrà poi attivare una procedura di evidenza pubblica per sollecitare proposte alternative. «Partiremo quando otterremo la concessione - ha sottolineato Massimo Ringoli, co-amministratore di Manta Logistics - questo terminal è importante perché permetterà un collegamento diretto con l' Europa centrale e porterà traffici nuovi».

Quello dei traffici è un punto delicato perché le auto sono da sempre un business strategico del (vicino) porto di Livorno, e il timore già affiorato è che il nascente hub di Piombino, accogliendo mezzi di tutte le marche, sottragga lavoro a quello livornese. «A noi non interessa tanto sostituirsi ad altri operatori quanto puntare all' efficienza logistica», ha provato a chiarire Altmann.

Dal canto suo, l' hub piombinese sarà costretto a partire afflitto da carenze infrastrutturali, visto che le tre opere in cantiere - innanzitutto il prolungamento dei binari fino alle banchine, poi la rimodulazione delle gallerie della linea Tirrenica e quella del tunnel della linea ferroviaria Prato-Bologna - sono lontani dal traguardo.

In ogni caso il terminal auto partirà quasi certamente prima degli altri investimenti annunciati da tempo al porto di Piombino «anche se questo non esclude quelli», ha assicurato Rossi. Si tratta di Pim-Piombino Industrie Marittime (formata da Saipem, San Giorgio del Porto e Fratelli Neri), che dovrebbe investire 14 milioni di euro per costruire il primo polo nazionale di demolizione e refitting navale con un obiettivo ambizioso: diventare punto di riferimento per il



Mediterraneo, realizzando un' attività compatibile con l' ambiente e la sicurezza e facendo concorrenza al Sudest asiatico dove oggi avviene, anche in modo non regolamentato, la demolizione della quasi totalità delle navi. Ma il progetto, annunciato nel 2015 (nel settembre 2016 era stato sottoscritto l' atto di concessione delle aree portuali), non ha ancora visto la luce anche se Rossi ieri ha detto che «è confermato».

Una conferma che fa "sorridere" il gruppo Onorato - da tre anni impegnato a combattere una battaglia senza esclusione di colpi con l' altro armatore del traffico traghetti, Grimaldi Lines, che ha per oggetto le banchine del porto di Livorno - che ieri non ha risparmiato frecciate all' Autorità portuale, accusata da tempo di favorire proprio Grimaldi: «La gestione dei rapporti con i gruppi privati da parte dell' Authority - ha scritto Onorato in un comunicato - non ha permesso ai consistenti investimenti attuati negli ultimi anni su Piombino di generare gli effetti occupazionali sperati: il tutto in un quadro di traffici e di attività commerciali che sul porto di Piombino si sono fino a oggi rivelati drammaticamente inadeguati e deludenti».

L' altro investimento annunciato ormai da anni è quello da 40 milioni di Nuovo Pignone-Baker Hughes (General Electric), intenzionata a realizzare un cantiere per l' assemblaggio dei moduli industriali per oil&gas sull' esempio di quello di Avenza di Carrara. I tempi però saranno più lunghi del previsto: nel novembre scorso è stato firmato il protocollo d' intesa con le istituzioni e ora dovrà essere stabilito il (nuovo) cronoprogramma per la partenza dei lavori: Nuovo Pignone (che ha presentato richiesta di concessione nel luglio 2016) aspetta la messa a disposizione dell' area portuale di 200mila mq.

Hub per l' import-export di auto; polo per la rottamazione delle navi; cantiere per l' assemblaggio dei moduli industriali sono i tre progetti che dovrebbero dare linfa al rilancio di Piombino, a fianco delle acciaierie ex-Lucchini ora in mano agli indiani di Jindal. Un futuro che per adesso resta sulla carta.

© RIPRODUZIONE RISERVATA.

# Corriere Fiorentino

Piombino, Isola d' Elba

## Piombino Via libera al terminal auto nella Darsena Nord

**PIOMBINO** Regione, Comune di **Piombino** e Manta Logistics hanno siglato un protocollo d' intesa per la realizzazione di un terminal auto nella darsena nord del **porto** di **Piombino**: operazione da 17 milioni di euro. Il terminal occuperà un' area di 50 mila metri quadrati: Regione e Comune si impegnano a favorire la disponibilità di ulteriori aree pubbliche o private per un' estensione fino a 300 mila metri quadrati. Sarà necessario l' allungamento dei binari ferroviari fino alle banchine del **porto**, progetto finanziato dalle Fs. Manta Logistics, controllata da Onorato e dal gruppo bavarese Ars Altman ha l' obiettivo di una movimentazione di auto di oltre 230 mila veicoli annui, e dell' occupazione di 80 addetti.

Corriere Fiorentino - Mercoledì 17 Aprile 2019

### La città & la regione

## Colpita da meningite fulminante, muore a 21 anni in ventiquattro ore

Viveva a Pisa e lavorava in un locale di Figline: appello dell' Asl per la profilassi

**TUTTATOSCANA**  
**Economia**  
**Export, i distretti toscani**  
**doppiano quelli italiani**

**Piombino**  
**Via libera al terminal auto**  
**nella Darsena Nord**

**Pistoia**  
**Asl battuta da 340 medici:**  
**«Ritardano gli stipendi»**

**«Ragazzo abusato a 13 anni», nuove accuse per la donna**  
Prato, contestati all' operatrice sanitaria nati più pesanti: violenza sessuale e violazione di domicilio



## Il Tirreno (ed. Piombino-Elba)

Piombino, Isola d' Elba

# Obiettivo centomila auto sul porto con l'alleanza tra Onorato e Altmann

*C'è già la richiesta di concessione. Previsti un'ottantina di posti di lavoro e un indotto del valore quantificato in 100 milioni*

FIRENZE. La famiglia Grimaldi aveva messo le proprie navi a Livorno per rompere l' egemonia dell' avversario di sempre, la famiglia Onorato, sulle rotte per la Sardegna. La lite fra i due big delle flotte è stata infinita come una telenovela. E adesso gli Onorato vanno ad attaccare uno dei traffici-chiave dei Grimaldi: le auto nuove spostate via nave fra i continenti. Lo fanno sbarcando a Piombino, anzi tornando a ribadire l' impegno in un porto che per questa compagnia armatoriale è stato la **banchina** di casa.

E' l'ennesimo atto della guerra fra le due dynasty? Vincenzo Onorato non ha mai avuto remore quando c' era da andare all' attacco del gruppo concorrente ma, in realtà, stavolta ce la mette tutta per accreditare una visione differente: non si tratta di andare a strappare traffici a Livorno bensì di portare in Italia un altro canale di traffico di auto nuove che non c' è mai stato.

Tradotto: a nord delle Alpi escono dalle fabbriche di auto dieci milioni di veicoli nuovi da consegnare agli acquirenti in tutto il mappamondo, finora sono stati spediti imbarcandoli negli scali nordeuropei e ora ci si pone l' obiettivo di inviarne centomila da Piombino. Le marche? Bocche cucite ma le indiscrezioni fanno riferimento sia alle case automobilistiche tedesche (Audi, Mercedes, Opel, Bmw, Volkswagen, Daimler) sia a produttori di nicchia ma di altissima gamma (Maserati). Le direttrici di traffico? Direzione Estremo Oriente, l' esatto contrario di quel che accade con i container (e anche con le auto asiatiche che fanno capo semmai a Livorno).

E' stato il governatore Enrico Rossi a tenere a battesimo l' alleanza che il gruppo Onorato ha messo in piedi con Ars Altmann, big bavarese nella logistica auto presentato come "numero uno in Europa nel settore" (flotta di oltre 3mila vagoni ferroviari specifici e 650 camion per trasportare 3,5 milioni di auto nuove).

Ai due lati di Rossi, nella sede istituzionale della Regione a Firenze a un passo dal Cupolone del Brunelleschi, sia il sindaco di Piombino Massimo Giuliani che l' amministratore di Manta Logistics, Massimo Ringoli. Davanti a loro lo stato maggiore del gruppo Onorato, con il padre Vincenzo e il figlio Achille, più l' amministratore delegato della società tedesca, Maximilian Altmann.

Il progetto prevede un investimento di 17 milioni di euro per una prima richiesta di 50mila mq, che puntano a diventare 300mila. Con un' ottantina di posti di lavoro e la messa. In moto di un indotto che vale 100 milioni di euro.

La richiesta di concessione è stata avanzata all' Authority «già a marzo». Il governatore auspica che il commissario Pietro Verna «la porti all' esame del prossimo comitato di gestione» perché «non c' è un minuto da perdere».

L' ultima frecciata del governatore riguarda l' atteggiamento del governo sulla Tirrenica: «Siamo tornati a 4 anni fa. Insieme alla Libia è rimasto l' unico buco lungo tutta la costa mediterranea a non avere una strada a quattro corsie di tipo autostradale. Si decidano».

—Mauro Zucchelli.

The image shows a newspaper clipping from 'PIOMBINO'. The main headline reads 'Obiettivo centomila auto sul porto con l'alleanza tra Onorato e Altmann'. Below the headline, there is a sub-headline: 'C'è già la richiesta di concessione. Previsti un'ottantina di posti di lavoro e un indotto del valore quantificato in 100 milioni'. The article text is partially visible, mentioning 'Il progetto prevede un investimento di 17 milioni di euro per una prima richiesta di 50mila mq, che puntano a diventare 300mila. Con un' ottantina di posti di lavoro e la messa. In moto di un indotto che vale 100 milioni di euro.' There is a photograph of several men in suits standing together. A small box on the right side of the clipping says 'Investimenti 17 milioni per iniziare con 50mila metri quadrati'. The newspaper logo 'PIOMBINO' is at the top left, and there are some smaller logos and text at the top right, including 'toppezzeria VELO pratic'.

# Il Tirreno (ed. Piombino-Elba)

Piombino, Isola d' Elba

Soddisfatto il sindaco Giuliani: nuovi servizi e benefici anche per GE e Pim Ora l' obiettivo è portare la ferrovia direttamente sulla banchina

## Il patron di Moby: «Un progetto in memoria di Montomoli»

i commenti Il sindaco Massimo Giuliani si mostra decisamente soddisfatto: «I grandi investimenti che la Regione Toscana ha fatto hanno sempre guardato avanti credendo nella strategicità del nostro porto - afferma il sindaco - Con questo insediamento Piombino diventerebbe uno snodo importante per i traffici tra il centro Europa, il Mediterraneo e anche l' Oriente, producendo nuove aperture commerciali significative».

Giuliani spazza anche il campo dai timori che gli immensi spazi richiesti dalla Manta Logistics possano ostacolare altre iniziative imprenditoriali attese da tempo.

«Si tratta di un progetto - spiega infatti Giuliani - che non si pone in contrapposizione con gli altri grandi gruppi di investitori sul porto, come General Electric e Pim. Al contrario, la nuova struttura porterà sicuramente servizi aggiuntivi e benefici anche per questi ultimi. In pochi mesi il porto di Piombino si collegherà con la viabilità veloce, attraverso la 398 non appena completata, e con le Ferrovie italiane perché l' obiettivo è quello di portare la ferrovia direttamente sulla banchina».

Per il sindaco è da sottolineare inoltre «che si tratta di una realtà che non ha altri insediamenti sulla costa italiana e quindi Piombino acquisterebbe un ruolo ancora più strategico. A questo punto ci auguriamo che l' Autorità di sistema riacquisti al più presto la sua funzionalità in modo da poter procedere con la pubblicizzazione per le concessioni demaniali e dare il via a tutta l' operazione».

Obiettivo dell' hub piombinese di Manta Logistics è quello «di partecipare direttamente a tutti i principali tender a livello mondiale direttamente con le principali case automobilistiche. E proprio in questa chiave l' hub di Piombino conferisce al porto e al territorio che sul porto gravita una centralità nel ciclo logistico, in grado di generare ricadute occupazionali ingentissime per lo scalo marittimo, ma anche per le attività indotte che un grande centro logistico automotive genera: officine, carrozzerie, centri di assemblaggio finale, sistemi di ceratura delle auto».

«La formula alla base del nostro impegno in Manta Logistics - sottolinea Achille Onorato, Ceo del Gruppo armatoriale italiano - è ovviamente quello di costruire una nuova opportunità di crescita e diversificazione delle nostre attività di trasporto marittimo, ma anche di realizzare insieme con il nostro partner Ars Altman un polo produttivo che dialoghi direttamente, e quindi in modo innovativo, con le principali case automobilistiche generando ricchezza e occupazione in Italia».

«Questo grande progetto - aggiunge Vincenzo Onorato - ridà occupazione alle maestranze portuali di Piombino oggi senza lavoro. In memoria dell' amico Stelio Montomoli, che ha rifondato il porto con in mente e nel cuore il lavoro come priorità».



# La Nazione (ed. Livorno) - Il Telegrafo

Piombino, Isola d' Elba

## Piombino punta tutto sulle auto

*Il porto si candida a diventare un hub di livello internazionale*

di LISA CIARDI PIOMBINO punta a diventare un grande hub logistico per il traffico di auto nuove, in grado di movimentare oltre 230mila veicoli all'anno, generando una ricaduta economica di oltre cento milioni di euro entro il 2023. E il prossimo obiettivo è allargare l'escavo.

È stato firmato ieri, a Palazzo Strozzi Sacratini, a Firenze, il protocollo d'intesa fra il presidente della Toscana, Enrico Rossi, il sindaco di Piombino, Massimo Giuliani, e Massimo Ringoli, amministratore di Manta Logistics, joint venture tra il gruppo dell'armatore Onorato, leader nel trasporto **marittimo** passeggeri e merci, e Ars Altmann, numero uno della logistica automotive in Europa.

L'intesa intende favorire la realizzazione, nella **darsena** nord del porto, di un terminal auto dal valore di 17 milioni di euro, che avrà accesso garantito a una **banchina** pubblica e occuperà un'area di 50mila metri quadrati, con importanti obiettivi di crescita.

«È UN PROGETTO di grande livello - ha detto il presidente Rossi - e anche se è difficile partire con un nuovo porto sono convinto che d'ora in poi andremo avanti rapidamente. Questo investimento può avere un impatto occupazionale immediato di circa 80 posti di lavoro, destinato a crescere. La Regione ha investito molto nei porti, circa 600 milioni fra Piombino e Livorno, e oggi ne cogliamo i frutti. Piombino, con il suo escavo di 20 metri realizzato dalla Regione. è un'infrastruttura inedita sul Tirreno e attrae anche le imprese logistiche che trasportano nel mondo le produzioni del centro Europa. Ma intendiamo andare avanti: l'obiettivo è chiedere all'Autorità portuale di rivalutare il piano regolatore per allargare l'escavo, in modo da consentire alle grandi navi transoceaniche non solo di entrare e uscire, ma anche di fare manovra».

«Il polo logistico - ha detto Vincenzo Onorato, presidente del Gruppo Onorato Armatori, che ha presenziato alla cerimonia - restituirà occupazione alle maestranze portuali. È anche un progetto in memoria dell'amico Stelio Montomoli, che ha rifondato il porto avendo come priorità il lavoro».

«La base del nostro impegno in Manta Logistics - ha detto Achille Onorato, Ceo del gruppo - è creare una nuova opportunità di crescita e diversificazione delle attività, ma anche realizzare con Ars Altmann un polo produttivo che dialoghi con le principali case automobilistiche».

Nei prossimi mesi, Regione e Comune garantiranno il coordinamento dei passaggi per l'insediamento di Manta Logistics in un'area di concessione demaniale marittima. Intanto si punta anche a migliorare i collegamenti da e per i porti, a partire dalle ferroviarie. Oltre alla rimodulazione delle gallerie della Tirrenica e al miglioramento della linea per Bologna, è stato annunciato un progetto da 5 milioni di euro per portare i binari più vicini alle banchine di Piombino.



## Il Secolo XIX

Piombino, Isola d' Elba

### Onorato, la prua su Piombino «Così salvo 100 posti di lavoro»

*L'armatore pronto a investire 17 milioni per realizzare un nuovo terminal auto «Lo faccio per la compagnia portuale. Il traffico Grimaldi? C'è spazio per tutti»*

Enrico Rossi, il governatore della Toscana, vorrebbe che il nuovo terminal che Vincenzo Onorato ha intenzione di aprire a Piombino, diventasse subito un segno del rinascita dei porti della regione. «Il governo si è dimenticato di includerci nel memorandum sulla Via delle Seta e ha puntato su Genova e Trieste. Ma ci siamo anche noi, e questo accordo dimostra che possiamo farcela da soli». L' autosufficienza di Livorno e Piombino è la teoria del presidente: «Abbiamo investito 600 milioni di euro nei due porti, vogliamo avere voce in capitolo e compiere scelte importanti». Così la manifestazione di interesse presentata da Onorato offre l' occasione per dare un segnale di rilancio.

IL PROGETTO Già a marzo, come ricordano "polemicamente" gli Onorato, l' Authority aveva ricevuto il progetto: l' armatore di Moby Tirrenia è pronto a investire nello scalo di Piombino 17 milioni di euro per realizzare un terminal che partirà con 50 mila metri quadri di spazi per arrivare a regime a 300 mila metri quadri. Su quegli spazi saranno movimentate le vetture in arrivo dalla Germania.

«Andremo a prendere i traffici nel Nord Europa» ribadisce Rossi e la conferma dell' area di caccia arriva da Maximilian Altmann, il presidente della Ars Altmann, una delle principali aziende logistiche in Europa e socio di Onorato in questa avventura. Il veicolo per movimentare le prime 100 mila vetture - è il target iniziale della nuova joint venture - è la Manta Logistics, guidata da Massimo Ringoli. Il partner è un colosso del settore: ha 3 mila vagoni ferroviari per il trasporto di mezzi gommati, una flotta di 650 camion che trasportano 3,5 milioni di autovetture ogni anno e basi operative in 19 hub sparsi per tutta Europa. A regime i veicoli a Piombino arriveranno a 230 mila unità, e soprattutto ci sarà di nuovo lavoro per la compagnia portuale. «Così salviamo, garantiamo e sviluppiamo la manodopera portuale» spiega Onorato. «Con il nostro partner creeremo un polo produttivo che dialogherà diretta mente con le principali case automobilistiche, generando ricchezza e occupazione». Rimane il nodo delle navi. Onorato è pronto a comprare delle nuove unità per trasportare i veicoli? «Vedremo...», dice sibillino il fondatore di Moby. Il traffico dovrebbe comunque seguire le direttrici verso Middle East, Far East e Stati Uniti a quanto si apprende, ma il primo step è ricevere la concessione dall' Authority.

IL CASO LIVORNO Rossi che deve fare i conti con la governance decapitata degli scali toscani, ieri ha firmato "solo" un protocollo d' intesa.

Perché il progetto parta, serve una concessione da parte dell' Authority che gestisce Livorno e Piombino. «Ho già parlato con il commissario, l' ammiraglio Pietro Verna, e la pratica arriverà presto in comitato di gestione. Noi il nostro l' abbiamo fatto, sennò questi imprenditori sarebbero andati altre». Mentre oggi il riesame deciderà sull' interdizione dai pubblici uffici per il dirigente del gruppo Grimaldi, Costantino Baldissarra, il progetto di Onorato sembra una classica mossa di sovrapposizione nei confronti dell' odiato concorrente che a Livorno movimentava autovetture: «Non è così, è tutto traffico nuovo» spiegano un po' tutti. Ma alla stocata Vincenzo Onorato non rinuncia: «Chissà perché Altmann non è mai riuscito a entrare nei porti italiani, eppure si tratta di un colosso del settore». Nello scalo toscano il presidente Stefano Corsini e il segretario Massimo Provinciali sono stati interdetti dai pubblici uffici, presto anche per loro deciderà il tribunale del riesame: «Ma se il verdetto fosse favorevole, auspico che ritorni un presidente al vertice del porto» ha sentenziato Rossi.



## PIOMBINO, FUTURO HUB LOGISTICO AUTO NUOVE - ONORATO: IL PROGETTO RIDÀ OCCUPAZIONE AL PORTO

PROTOCOLLO D'INTESA FRA REGIONE TOSCANA, COMUNE E LA JOINT VENTURE FRA IL GRUPPO ONORATO E ARS ALTMANN, NUMERO UNO DELLA LOGISTICA AUTOMOTIVE IN EUROPA. CONSISTENTI RICADUTE OCCUPAZIONALI PER IL PORTO E PER L'INDOTTO DEL TERRITORIO FIRENZE. Rendere produttivi gli investimenti pubblici che sono stati nei fatti vanificati negli effetti produttivi e occupazionali che avrebbero dovuto generare; attirare investitori internazionali in attività che siano in grado di provocare ricadute produttive e occupazionali certe per il territorio; consentire al **sistema portuale** italiano di diventare strategico sulle rotte di importanti direttrici di traffico ad alta specializzazione ospitando un nodo strategico. Queste le tre innovazioni, anche proceduralmente rivoluzionarie nel panorama **portuale** italiano, all'origine della firma, avvenuta oggi a Firenze, di un protocollo di intesa per lo sviluppo di quello che è destinato, nel porto di Piombino, a diventare uno dei maggiori poli per il traffico di auto nuove; il protocollo di intesa siglato dalla Regione Toscana, Enrico Rossi, dal Sindaco di Piombino, Massimo Giuliani e dall'amministratore di Manta Logistics, Massimo Ringoli, segna anche una svolta nella collaborazione fra imprese internazionali: Manta Logistics è infatti controllata pariteticamente dal Gruppo Onorato, che sbarca ufficialmente nel settore del trasporto di auto nuove, e da ARS Altman, gruppo bavarese leader in Europa nella logistica automotive con una flotta di oltre 3000 vagoni ferroviari per il trasporto di mezzi gommati, e di 650 camion che ogni anno trasportano mediamente 3,5 milioni di autovetture nuove, con basi operative in 19 location in Europa con spazi per oltre 4 milioni di metri quadri e mille addetti. Per l'amministrazione regionale toscana il Protocollo d'intesa (che fa seguito a una richiesta di concessione presentata da Manta Logistics e depositata sin dal 10 marzo scorso presso gli uffici dell'**Autorità** di **Sistema Portuale** del Mar Tirreno Settentrionale) trova motivazione precisa nella volontà di rendere produttivi i consistenti investimenti attuati in questi ultimi anni su Piombino; investimenti che, nella gestione dell'**Autorità** di **Sistema Portuale** competente e dei rapporti instaurati con gruppi privati, non sembrano aver generato gli effetti occupazionali e di produttività che ne sarebbero dovuti derivare; il tutto in un quadro di traffici e di attività commerciali che sulle banchine e sui piazzali del porto di Piombino si sono sino a oggi rilevati drammaticamente inadeguati e deludenti rispetto alle aspettative. Il Protocollo di intesa, che ha nel ripristino dello status di banchina pubblica dell'accosto principale di Piombino e nell'affidamento a Manta Logistics di aree che a regime supereranno i 300.000 metri quadri di piazzali, prevede invece scadenze puntuali con l'obiettivo di una movimentazione di auto di oltre 230.000 veicoli, ma specialmente con una ricaduta sul territorio che, al 2023, è quantificata in oltre 100 milioni di lavoro indotto nell'area di Piombino senza contare l'impatto su una delle Compagnie portuali italiane letteralmente annientate dalla mancanza di lavoro (13 su 72 permanentemente in Cassa integrazione). Obiettivo dell'hub di Manta Logistics è quello di partecipare direttamente a tutti i principali tender a livello mondiale direttamente con le principali case automobilistiche. E proprio in questa chiave l'hub di Piombino conferisce al porto e al territorio che sul porto gravita una centralità nel ciclo logistico, in grado di generare ricadute occupazionali ingentissime per lo scalo marittimo, ma anche per le attività indotte che un grande centro logistico automotive genera (officine, carrozzerie, centri di assemblaggio finale, sistemi di ceratura delle auto). La formula alla base del nostro impegno in Manta Logistics sottolinea Achille Onorato, CEO del Gruppo armatoriale italiano è ovviamente quello di costruire una nuova opportunità di crescita e diversificazione delle nostre attività di trasporto marittimo, ma anche di realizzare insieme con il nostro partner ARS Altman un polo produttivo che dialoghi direttamente, e quindi in modo innovativo, con le principali case automobilistiche generando ricchezza e occupazione in Italia. Questo grande progetto ha aggiunto Vincenzo Onorato - ridà occupazione alle maestranze portuali di Piombino oggi senza lavoro. In memoria dell'Amico Stelio Montomoli, che ha rifondato il porto con in mente e nel cuore come priorità il lavoro. Alla conferenza stampa di Firenze ha partecipato, oltre ad Achille e Vincenzo Onorato, anche il chairman di ARS Altman, Maximilian Altmann.

The screenshot shows the top part of a news article on the Corriere Marittimo website. The header includes the site logo and navigation links. The main headline is 'Piombino, futuro hub logistico auto nuove - Onorato: il progetto ridà occupazione al porto'. Below the headline is a photograph of three men in suits sitting at a table, likely during the signing of the agreement. The article text is partially visible, starting with 'PROTOCOLLO D'INTESA FRA REGIONE TOSCANA, COMUNE E LA JOINT VENTURE FRA IL GRUPPO ONORATO E ARS ALTMANN, NUMERO UNO DELLA LOGISTICA AUTOMOTIVE IN EUROPA...'. To the right of the article is a sidebar with advertisements for 'Toremar', 'AGENZIA MARITTIMA ALDO SPADONI', and 'CTN'.

Per l'amministrazione regionale toscana il Protocollo d'intesa (che fa seguito a una richiesta di concessione presentata da Manta Logistics e depositata sin dal 10 marzo scorso presso gli uffici dell'**Autorità** di **Sistema Portuale** del Mar Tirreno Settentrionale) trova motivazione precisa nella volontà di rendere produttivi i consistenti investimenti attuati in questi ultimi anni su Piombino; investimenti che, nella gestione dell'**Autorità** di **Sistema Portuale** competente e dei rapporti instaurati con gruppi privati, non sembrano aver generato gli effetti occupazionali e di produttività che ne sarebbero dovuti derivare; il tutto in un quadro di traffici e di attività commerciali che sulle banchine e sui piazzali del porto di Piombino si sono sino a oggi rilevati drammaticamente inadeguati e deludenti rispetto alle aspettative. Il Protocollo di intesa, che ha nel ripristino dello status di banchina pubblica dell'accosto principale di Piombino e nell'affidamento a Manta Logistics di aree che a regime supereranno i 300.000 metri quadri di piazzali, prevede invece scadenze puntuali con l'obiettivo di una movimentazione di auto di oltre 230.000 veicoli, ma specialmente con una ricaduta sul territorio che, al 2023, è quantificata in oltre 100 milioni di lavoro indotto nell'area di Piombino senza contare l'impatto su una delle Compagnie portuali italiane letteralmente annientate dalla mancanza di lavoro (13 su 72 permanentemente in Cassa integrazione). Obiettivo dell'hub di Manta Logistics è quello di partecipare direttamente a tutti i principali tender a livello mondiale direttamente con le principali case automobilistiche. E proprio in questa chiave l'hub di Piombino conferisce al porto e al territorio che sul porto gravita una centralità nel ciclo logistico, in grado di generare ricadute occupazionali ingentissime per lo scalo marittimo, ma anche per le attività indotte che un grande centro logistico automotive genera (officine, carrozzerie, centri di assemblaggio finale, sistemi di ceratura delle auto). La formula alla base del nostro impegno in Manta Logistics sottolinea Achille Onorato, CEO del Gruppo armatoriale italiano è ovviamente quello di costruire una nuova opportunità di crescita e diversificazione delle nostre attività di trasporto marittimo, ma anche di realizzare insieme con il nostro partner ARS Altman un polo produttivo che dialoghi direttamente, e quindi in modo innovativo, con le principali case automobilistiche generando ricchezza e occupazione in Italia. Questo grande progetto ha aggiunto Vincenzo Onorato - ridà occupazione alle maestranze portuali di Piombino oggi senza lavoro. In memoria dell'Amico Stelio Montomoli, che ha rifondato il porto con in mente e nel cuore come priorità il lavoro. Alla conferenza stampa di Firenze ha partecipato, oltre ad Achille e Vincenzo Onorato, anche il chairman di ARS Altman, Maximilian Altmann.





## Piombino maxi hub per traffico auto nuove. Intesa Regione, Comune e Gruppo Onorato-Ars Altmann

(FERPRESS) - Firenze, 16 APR - Rendere produttivi gli investimenti pubblici che sono stati nei fatti vanificati negli effetti produttivi e occupazionali che avrebbero dovuto generare; attirare investitori internazionali in attività che siano in grado di provocare ricadute produttive e occupazionali certe per il territorio; consentire al **sistema portuale** italiano di diventare strategico sulle rotte di importanti direttrici di traffico ad alta specializzazione ospitando un nodo strategico. Queste le tre innovazioni, anche proceduralmente rivoluzionarie nel panorama **portuale** italiano, all' origine della firma, avvenuta oggi a Firenze, di un protocollo di intesa per lo sviluppo di quello che è destinato, nel porto di Piombino, a diventare uno dei maggiori poli per il traffico di auto nuove; il protocollo di intesa siglato dalla Regione Toscana, Enrico Rossi, dal Sindaco di Piombino, Massimo Giuliani e dall' amministratore di Manta Logistics, Massimo Ringoli, segna anche una svolta nella collaborazione fra imprese internazionali: Manta Logistics è infatti controllata pariteticamente dal Gruppo Onorato, che sbarca ufficialmente nel settore del trasporto di auto nuove, e da ARS Altmann, gruppo bavarese leader in Europa nella logistica automotive con una flotta di oltre 3000 vagoni ferroviari per il trasporto di mezzi gommati, e di 650 camion che ogni anno trasportano mediamente 3,5 milioni di autovetture nuove, con basi operative in 19 location in Europa con spazi per oltre 4 milioni di metri quadri e mille addetti. Per l' amministrazione regionale toscana il Protocollo d' intesa (che fa seguito a una richiesta di concessione presentata da Manta Logistics e depositata sin dal 10 marzo scorso presso gli uffici dell' **Autorità di Sistema Portuale** del Mar Tirreno Settentrionale) trova motivazione precisa nella volontà di rendere produttivi i consistenti investimenti attuati in questi ultimi anni su Piombino; investimenti che, nella gestione dell' **Autorità di Sistema Portuale** competente e dei rapporti instaurati con gruppi privati, non sembrano aver generato gli effetti occupazionali e di produttività che ne sarebbero dovuti derivare; il tutto in un quadro di traffici e di attività commerciali che sulle banchine e sui piazzali del porto di Piombino si sono sino a oggi rilevati drammaticamente inadeguati e deludenti rispetto alle aspettative. Il Protocollo di intesa, che ha nel ripristino dello status di banchina pubblica dell' accosto principale di Piombino e nell' affidamento a Manta Logistics di aree che a regime supereranno i 300.000 metri quadri di piazzali, prevede invece scadenze puntuali con l' obiettivo di una movimentazione di auto di oltre 230.000 veicoli, ma specialmente con una ricaduta sul territorio che, al 2023, è quantificata in oltre 100 milioni di lavoro indotto nell' area di Piombino senza contare l' impatto su una delle Compagnie portuali italiane letteralmente annientate dalla mancanza di lavoro (13 su 72 permanentemente in Cassa integrazione). Obiettivo dell' hub di Manta Logistics è quello di partecipare direttamente a tutti i principali tender a livello mondiale direttamente con le principali case automobilistiche. E proprio in questa chiave l' hub di Piombino conferisce al porto e al territorio che sul porto gravita una centralità nel ciclo logistico, in grado di generare ricadute occupazionali ingentissime per lo scalo marittimo, ma anche per le attività indotte che un grande centro logistico automotive genera (officine, carrozzerie, centri di assemblaggio finale, sistemi di ceratura delle auto). "La formula alla base del nostro impegno in Manta Logistics - sottolinea Achille Onorato, CEO del Gruppo armatoriale italiano - è ovviamente quello di costruire una nuova opportunità di crescita e diversificazione delle nostre attività di trasporto marittimo, ma anche di realizzare insieme con il nostro partner ARS Altmann un polo produttivo che dialoghi direttamente, e quindi in modo innovativo, con le principali case automobilistiche generando ricchezza e occupazione in Italia". "Questo grande progetto - ha aggiunto Vincenzo Onorato - ridà occupazione alle maestranze portuali di Piombino oggi senza lavoro. In memoria dell' Amico Stelio Montomoli, che ha rifondato il porto con in mente e nel cuore come priorità il lavoro". Alla conferenza stampa di Firenze ha partecipato, oltre ad Achille e Vincenzo Onorato, anche il chairman di ARS Altmann, Maximilian Altmann.



# Green Report

Piombino, Isola d' Elba

## Un progetto da 17 milioni di euro per realizzare un terminal auto al porto di Piombino

Firmato a Firenze il protocollo d' intesa tra il presidente della Regione Enrico Rossi, il sindaco Massimo Giuliani e Massimo Ringoli, amministratore della Manta logistics [16 Aprile 2019] Un' area di almeno 50mila metri quadrati per lo stoccaggio di auto provenienti dal centro Europa, in particolare dalla Germania, potrebbe essere realizzata nel **porto** di **Piombino** (Darsena Nord) attraverso un progetto da 17 milioni di euro, per il quale oggi è stata posta la prima pietra a Firenze: tra il presidente della Regione Enrico Rossi, il sindaco Massimo Giuliani e Massimo Ringoli - amministratore della Manta logistics, la società che fa parte del gruppo Onorato ed è interessata alla realizzazione del terminal auto - è stato firmato un protocollo d' intesa attraverso il quale c' è l' impegno a realizzare una serie di azioni preliminari all' avvio del progetto vero e proprio, tra cui individuare le procedure pubbliche per l' insediamento di Manta Logistics. «I grandi investimenti che la Regione toscana ha fatto hanno sempre guardato avanti credendo nella strategicità del nostro **porto** - afferma il sindaco Giuliani - con questo insediamento **Piombino** diventerebbe uno snodo importante per i traffici tra il centro Europa, il Mediterraneo e anche l' Oriente, producendo nuove aperture commerciali significative. Si tratta inoltre di un progetto che non si pone in contrapposizione con gli altri grandi gruppi di investitori sul **porto**, come General Electric e Pim, al contrario, la nuova struttura porterà sicuramente servizi aggiuntivi e benefici anche per questi ultimi. In pochi mesi il **porto** di **Piombino** ci collegherà con la viabilità veloce, attraverso la 398 non appena completata, e con le Ferrovie italiane perché l' obiettivo è quello di portare la ferrovia direttamente sulla banchina. Da sottolineare inoltre che si tratta di una realtà che non ha altri insediamenti sulla costa italiana e quindi **Piombino** acquisterebbe un ruolo ancora più strategico. A questo punto ci auguriamo che l' Autorità di sistema (attualmente commissariata, ndr ) riacquisti al più presto la sua funzionalità in modo da poter procedere con la pubblicizzazione per le concessioni demaniali e dare il via a tutta l' operazione».



## Siglato un accordo per realizzare un polo per il traffico di auto nuove nel porto di Piombino

L' intesa è stata sottoscritta da Regione Toscana e Comune di **Piombino** con Manta Logistics, joint venture 50:50 tra Onorato Armatori e ARS Altmann Oggi a Firenze il presidente della Regione Toscana, Enrico Rossi, il sindaco di **Piombino**, Massimo Giuliani, e Massimo Ringoli, amministratore di Manta Logistics, joint venture 50:50 tra il gruppo italiano Onorato Armatori e quello bavarese ARS Altmann che è specializzato nel segmento della logistica automotive, hanno siglato un protocollo di intesa per lo sviluppo di un polo per il traffico di auto nuove nel **porto** di **Piombino**. L' accordo prevede il ripristino dello status di banchina pubblica dell' accosto principale di **Piombino** e l' affidamento a Manta Logistics di aree che a regime supereranno i 300.000 metri quadri di piazzali. L' intesa ha come obiettivo la movimentazione su queste aree di oltre 230.000 autoveicoli all' anno. «La formula alla base del nostro impegno in Manta Logistics - ha spiegato Achille Onorato, amministratore delegato del gruppo armatoriale italiano - è ovviamente quello di costruire una nuova opportunità di crescita e diversificazione delle nostre attività di trasporto marittimo, ma anche di realizzare insieme con il nostro partner ARS Altmann un polo produttivo che dialoghi direttamente, e quindi in modo innovativo, con le principali case automobilistiche generando ricchezza e occupazione in Italia. Questo grande progetto - ha sottolineato Onorato - ridà occupazione alle maestranze portuali di **Piombino** oggi senza lavoro. In memoria dell' amico Stelio Montomoli, che ha rifondato il **porto** con in mente e nel cuore come priorità il lavoro».

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

16 aprile 2019

**Siglato un accordo per realizzare un polo per il traffico di auto nuove nel porto di Piombino**

L'intesa è stata sottoscritta da Regione Toscana e Comune di Piombino con Manta Logistics, joint venture 50:50 tra Onorato Armatori e ARS Altmann

Oggi a Firenze il presidente della Regione Toscana, Enrico Rossi, il sindaco di Piombino, Massimo Giuliani, e Massimo Ringoli, amministratore di Manta Logistics, joint venture 50:50 tra il gruppo italiano Onorato Armatori e quello bavarese ARS Altmann che è specializzato nel segmento della logistica automotive, hanno siglato un protocollo di intesa per lo sviluppo di un polo per il traffico di auto nuove nel porto di Piombino.

L'accordo prevede il ripristino dello status di banchina pubblica dell'accosto principale di Piombino e l'affidamento a Manta Logistics di aree che a regime supereranno i 300.000 metri quadri di piazzali. L'intesa ha come obiettivo la movimentazione su queste aree di oltre 230.000 autoveicoli all'anno.

«La formula alla base del nostro impegno in Manta Logistics - ha spiegato Achille Onorato, amministratore delegato del gruppo armatoriale italiano - è ovviamente quello di costruire una nuova opportunità di crescita e diversificazione delle nostre attività di trasporto marittimo, ma anche di realizzare insieme con il nostro partner ARS Altmann un polo produttivo che dialoghi direttamente, e quindi in modo innovativo, con le principali case automobilistiche generando ricchezza e occupazione in Italia. Questo grande progetto - ha sottolineato Onorato - ridà occupazione alle maestranze portuali di Piombino oggi senza lavoro. In memoria dell'amico Stelio Montomoli, che ha rifondato il porto con in mente e nel cuore come priorità il lavoro».

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

| Cerca il tuo albergo | Data di arrivo  | Data di partenza |
|----------------------|-----------------|------------------|
| Destinazione         | 16   Apr   2019 | 17   Apr   2019  |
| 0 Altre destinazioni |                 |                  |

Cerca

Indice • Prima pagina • Indice notizie

informARE - Piazza Matteotti 113 - 50123 Genova - ITALIA  
tel. 010.2462122, fax: 010.2516788, e-mail

# Informazioni Marittime

Piombino, Isola d' Elba

## Piombino diventa hub delle automotive

*Accordo tra Manta Logistics (Onorato+Ars Altman), Regione Toscana e Comune per realizzare un' area da 230 mila auto l' anno, a regime nel 2023*

Il gruppo Onorato sbarca nel trasporto delle auto nuove firmando un accordo, tramite Manta Logistics (società paritaria controllata insieme al gruppo bavarese delle automotive Ars Altman), con Regione Toscana e Comune di Piombino per avviare nello scalo toscano il primo hub dedicato. Il protocollo è stato firmato martedì a Firenze dal governatore Enrico Rossi, dal sindaco di Piombino, Massimo Giuliani, e dall'amministratore di Manta Logistics, Massimo Ringoli. Alla conferenza stampa ha partecipato, oltre ad Achille e Vincenzo Onorato, anche il chairman di ARS Altman, Maximilian Altmann. Il protocollo prevede il ripristino della banchina pubblica dell'accosto principale di Piombino e l'affidamento a Manta Logistics di aree che a regime supereranno i 300 mila metri quadri di piazzali, un traffico auto di oltre 230 mila veicoli l'anno e una ricaduta sul territorio - al 2023 - quantificata dal gruppo Onorato in oltre 100 milioni di euro (oltre alle attività marittima si devono contare anche officine, carrozzerie, centri di assemblaggio finale, sistemi di ceratura delle auto). Ars Altman ha una flotta di circa 3 mila vagoni ferroviari per il trasporto di mezzi gommati e di 650 camion che ogni anno trasportano mediamente 3,5 milioni di autovetture nuove, mille dipendenti, basi operative in 19 città europee e spazi complessivi pari a circa 4 milioni di metri quadri. Il protocollo segue una richiesta di concessione presentata da Manta Logistics e depositata il 10 marzo negli uffici dell'**Autorità di sistema portuale** del Tirreno settentrionale. «Trova motivazione - si legge in una nota del gruppo Onorato - nella volontà di rendere produttivi i consistenti investimenti attuati in questi ultimi anni su Piombino, che non sembrano aver generato gli effetti occupazionali e di produttività che ne sarebbero dovuti derivare. Il tutto in un quadro di traffici e di attività commerciali che sulle banchine e sui piazzali del porto di Piombino si sono sino a oggi rilevati drammaticamente inadeguati e deludenti rispetto alle aspettative». Obiettivo dell'hub di Manta Logistics è quello di partecipare direttamente a tutti i principali tender a livello mondiale con le principali case automobilistiche. «La formula alla base del nostro impegno in Manta Logistics - sottolinea Achille Onorato, ceo di Onorato Armatori - è quello di costruire una nuova opportunità di crescita e diversificazione delle nostre attività di trasporto marittimo, ma anche di realizzare insieme con il nostro partner ARS Altman un polo produttivo che dialoghi direttamente, e quindi in modo innovativo, con le principali case automobilistiche generando ricchezza e occupazione in Italia». «Questo grande progetto - ha aggiunto Vincenzo Onorato - ridà occupazione alle maestranze portuali di Piombino oggi senza lavoro. In memoria dell'Amico Stelio Montomoli, che ha rifondato il porto con in mente e nel cuore come priorità il lavoro».

## Un hub per auto nuove a Piombino

*Intesa tra Regione, comune, joint venture Gruppo Onorato-Ars Altmann*

Giulia Sarti

FIRENZE Firma di un protocollo di intesa oggi a Firenze per lo sviluppo di quello che è destinato, nel porto di Piombino, a diventare uno dei maggiori poli per il traffico di auto nuove; presenti alla sottoscrizione il presidente della Regione Toscana, Enrico Rossi, il sindaco di Piombino, Massimo Giuliani e l'amministratore di Manta Logistics, Massimo Ringoli. La firma del protocollo segna una svolta nella collaborazione fra imprese internazionali: Manta Logistics è infatti controllata pariteticamente dal Gruppo Onorato, che sbarca ufficialmente nel settore del trasporto di auto nuove, e da Ars Altmann, gruppo bavarese leader in Europa nella logistica automotive con una flotta di oltre 3000 vagoni ferroviari per il trasporto di mezzi gommati, e di 650 camion che ogni anno trasportano mediamente 3,5 milioni di autovetture nuove, con basi operative in 19 location in Europa con spazi per oltre 4 milioni di metri quadri e mille addetti. L'obiettivo è attirare investitori internazionali in attività che siano in grado di provocare ricadute produttive e occupazionali certe per il territorio e consentire al sistema portuale italiano di diventare strategico sulle rotte di importanti direttrici di traffico ad alta specializzazione. Per l'amministrazione regionale toscana il protocollo d'intesa (che fa seguito a una richiesta di concessione presentata da Manta Logistics e depositata il 10 Marzo scorso negli uffici dell'Autorità di Sistema portuale del mar Tirreno settentrionale) trova motivazione precisa nella volontà di rendere produttivi i consistenti investimenti attuati in questi ultimi anni su Piombino. La previsione è che nel ripristino dello status di banchina pubblica dell'accosto principale di Piombino e nell'affidamento a Manta Logistics di aree che a regime supereranno i 300 mila metri quadri di piazzali, si abbia una movimentazione di auto di oltre 230.000 veicoli, ma specialmente una ricaduta sul territorio che, al 2023, è quantificata in oltre 100 milioni di lavoro indotto nell'area di Piombino senza contare l'impatto su una delle Compagnie portuali italiane letteralmente annientate dalla mancanza di lavoro (13 su 72 permanentemente in Cassa integrazione). Obiettivo dell'hub di Manta Logistics è quello di partecipare direttamente a tutti i principali tender a livello mondiale direttamente con le principali case automobilistiche. E proprio in questa chiave l'hub di Piombino conferisce al porto e al territorio che sul porto gravita una centralità nel ciclo logistico, in grado di generare ricadute occupazionali ingentissime per lo scalo marittimo, ma anche per le attività indotte che un grande centro logistico automotive genera (officine, carrozzerie, centri di assemblaggio finale, sistemi di ceratura delle auto). La formula alla base del nostro impegno in Manta Logistics sottolinea Achille Onorato, ceo del Gruppo armatoriale italiano è ovviamente quello di costruire una nuova opportunità di crescita e diversificazione delle nostre attività di trasporto marittimo, ma anche di realizzare insieme con il nostro partner Ars Altmann un polo produttivo che dialoghi direttamente, e quindi in modo innovativo, con le principali case automobilistiche generando ricchezza e occupazione in Italia. Questo grande progetto ha aggiunto Vincenzo Onorato darà occupazione alle maestranze portuali di Piombino oggi senza lavoro. In memoria dell'amico Stelio Montomoli, che ha rifondato il porto con in mente e nel cuore come priorità il lavoro. Il porto di Piombino come ha ricordato il presidente della Regione, Enrico Rossi grazie agli investimenti fatti dalla Regione, rappresenta oggi una grande novità nel panorama portuale del Mediterraneo. Un porto nuovo ha sempre difficoltà a partire, servono dinamiche che non è facile avviare in breve tempo. Ma il porto di Piombino, con il suo escavo di 20 metri realizzato dalla Regione Toscana è un'infrastruttura nuova ed inedita sul Tirreno ed attrae l'interesse anche delle imprese logistiche che trasportano nel mondo le produzioni del centro Europa. Questo produrrà occupazione e investimenti, a vantaggio di tutto un sistema portuale toscano fatto da Piombino, Livorno e più a nord Carrara.

The screenshot shows the top of a web article on the 'Messaggero Marittimo' website. At the top, there is a navigation bar with the site logo, social media icons, and a search bar. The article title is 'Un hub per auto nuove a Piombino' with a subtitle 'Intesa tra Regione, comune, joint venture Gruppo Onorato-Ars Altmann'. Below the title is a photo of three men in suits signing a document at a table. To the right of the photo is a newsletter sign-up form with fields for 'Nome e cognome', 'Indirizzo email', and a 'Registrali' button. Below the photo are social media sharing icons and a list of related articles under the heading 'ARGOMENTI CORRELATI: AUTO NUOVE #FEATURED GRUPPO ONORATO #MANTA LOGISTICS #ONORATO #PIOMBINO'. The bottom of the screenshot shows a 'ABBONATI O EFFETTUA IL LOGIN' button and a list of 'ULTIME POPOLARI VIDEO' with thumbnails and titles like 'Investimenti cinesi a porto di Trieste' and 'Costituita la Digital Container Shipping Association'.

## Il Gruppo Onorato sbarca a Piombino: maxi hub per auto, progetto da 17 mln

È ufficiale. Il Gruppo Onorato realizzerà a ridosso delle banchine di **Piombino**, sulla darsena nord del **porto**, un terminal di circa 300mila metri quadrati per lo stoccaggio delle auto. L'operazione, che prevede un investimento di almeno 17 milioni di euro, è il frutto dell'accordo con il gruppo tedesco Ars Altmann, leader europeo nel settore della logistica e dei servizi via terra (treno e camion). Firmata nella sede della Regione Toscana, l'intesa sancisce l'impegno per lo sviluppo del **porto** di **Piombino** e l'ingresso della Moby nel business della logistica automotive. La nuova realtà si chiama Manta Logistics (Moby Ars New Terminal Auto Logistics) e avrà sede nel **porto** toscano. "La formula alla base del nostro impegno in Manta Logistics - sottolinea Achille Onorato, amministratore delegato del Gruppo armatoriale italiano - è ovviamente quella di costruire una nuova opportunità di crescita e diversificare le nostre attività di trasporto marittimo, ma anche di realizzare insieme con il nostro partner Ars Altmann un polo produttivo che dialoghi direttamente, e quindi in modo innovativo, con le principali case automobilistiche generando ricchezza e occupazione in Italia". Alla conferenza stampa di presentazione, oggi a Firenze, ha partecipato anche il presidente del Gruppo, Vincenzo Onorato. "Questo grande progetto - ha spiegato - ridà occupazione alle maestranze portuali di **Piombino** oggi senza lavoro". Onorato ha dedicato l'investimento "all'amico Stelio Montomoli, che ha rifondato il **porto** avendo in mente e nel cuore il lavoro come priorità". Ad accompagnare la famiglia Onorato il presidente di Ars Altmann, Maximilian Altmann.

The screenshot shows the Sardinia Post website interface. At the top, there are navigation links for 'CHI SIAMO', 'PRIVACY', and 'COOKIE'. The main header features the 'sardiniapost' logo with the tagline 'il notizie di oggi per la Sardegna di domani' and the website URL 'www.sardiniapost.it'. Below the header, the article title 'Il Gruppo Onorato sbarca a Piombino: maxi hub per auto, progetto da 17 mln' is prominently displayed, along with the date '16 aprile 2019' and the category 'Economia, in evidenza 01'. The article content includes a sub-headline 'Il Consiglio', a section titled 'CON MOBY E TRINEMA, OGNI VIAGGIO È SUPER', and a main text block starting with 'È ufficiale. Il Gruppo Onorato realizzerà a ridosso delle banchine di Piombino...'. There are several images: one showing a group of people in a meeting, another showing a group of people at a table, and a third showing a horse on a beach. To the right of the article, there are several advertisements, including 'AZIENDALI LA QUALITÀ VI STUPIRA', 'ACENTRO', 'nivea esteri', 'ELEGANZA A NOLEGGIO', and 'Brescia D O R A'.

# Il Resto del Carlino (ed. Ancona)

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

## PORTO PRONTO UN SISTEMA DI MONITORAGGIO UNICO IN ITALIA

### Intelligenza artificiale per regolare gli imbarchi

IL **PORTO** realizzerà un sistema per il monitoraggio, tramite un sistema di intelligenza artificiale, del traffico merci in imbarco e sbarco dai traghetti delle autostrade del mare verso Grecia, Croazia e Albania.

Il progetto avviato nel 2018, cofinanziato con 541mila euro dalla commissione europea, è frutto della collaborazione tra Autorità di sistema portuale del mare Adriatico centrale, Agenzia delle Dogane e Monopoli e comando provinciale della Guardia di finanza.

Grazie al dialogo telematico con gli operatori del **porto** e gli altri sistemi informatici pubblici, il sistema riconosce in anticipo quali mezzi devono effettuare le formalità doganali, consentendo un costante controllo e la verifica automatizzata del corretto percorso all' interno dello scalo, senza l' intervento umano.

**RENDERE** più efficiente il flusso dei mezzi in imbarco e sbarco consentirà di risparmiare circa 60mila km/anno di percorrenza di mezzi pesanti nelle aree portuali più vicine alla città, mentre si va specializzando la funzione delle aree circostanti, con il terminal check-in delle autostrade del mare del **porto** di **Ancona** a cui si aggiungono i servizi doganali e le relative aree di sosta.

«Il progetto ha un importante potenziale per tutto il sistema portuale nazionale - ha spiegato il presidente dell' Autorità di sistema portuale, Rodolfo Giampieri -, in quanto sostiene la competitività delle autostrade del mare mediterranea, che rappresentano una delle eccellenze del sistema Paese».





# Informazioni Marittime

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

## Ancona, YoungShip Italia incontra gli studenti nel porto

*Una giornata dedicata ai giovani (di scuola e Università) che hanno scelto un corso di studi legato all' industria del mare*

YoungShip Italia ha organizzato ad **Ancona** una giornata dedicata ai ragazzi che hanno scelto un corso di studi legato all' industria del mare. L' associazione, che persegue finalità sociali, culturali e didattiche, per promuovere lo sviluppo delle professioni marittime e portuali, del commercio e del trasporto nazionale ed internazionale, presso la sede dell' Autorità di Sistema Portuale del Mar Adriatico Centrale, ha dedicato una mattinata ai ragazzi dell' Istituto Tecnico Nautico "Volterra Elia" (IIS Volterra Elia), agli studenti dell' Università Politecnica delle Marche (facoltà di Ingegneria) ed ai ragazzi che frequentano un corso ITS con Fondazione Aerospazio Puglia per specializzarsi come "Tecnico superiore per la produzione e manutenzione del mezzo Nautico". Durante la mattinata, ci si è focalizzati sul raccontare l' associazione e trasmetterne il suo background, illustrare le imminenti iniziative che metterà in campo, e raccontare il mondo del lavoro del complesso settore marittimo. Non sono mancati i saluti di un rappresentante del Presidente dell' Autorità di Sistema Portuale **Rodolfo Giampieri**, e del Comandante della Capitaneria di **Porto** di **Ancona**, C.P. Enrico Moretti, rappresentato dal C.F. Fabio Di Cecco, i quali hanno esposto le peculiarità della loro professione e delle Istituzioni che rappresentano, ed incoraggiato i ragazzi in merito al percorso di vita professionale che li attende. Nel pomeriggio, si è svolta una visita presso lo stabilimento nel **Porto** di **Ancona** di Fincantieri S.P.A., organizzato in dettaglio da Fabio Marcaccio. Gli studenti e gli associati hanno avuto l' opportunità di conoscere e

toccare con mano storia, modelli produttivi, tecnologie, sistemi, soluzioni progettuali e costruttive, di uno dei più importanti complessi cantieristici al mondo. "Ospitammo l' associazione YoungShip Italia già 4 anni fa, e siamo ben lieti di ospitare questo gruppo che cresce e che guarda avanti, essendo Young lavora per essere sempre più Young, espressione della massima rappresentanza del sistema portuale, il Presidente vi porta i saluti e mi ha chiesto di esprimere massima apertura a quelle che sono le istanze che provengono da un' associazione del genere", Guido Vettorel, sviluppo e promozioni, Autorità di Sistema Portuale del Mar Adriatico Centrale. Prossime iniziative Youngship Italia: Adriatic Sea Forum (30-31 Maggio 2019), Genoa Shipping Week (24-30 Giugno 2019).

## YOUNGSHIP ITALIA incontra gli studenti nel Porto di Ancona

16 Aprile 2019. YoungShip Italia ha organizzato una giornata dedicata ai ragazzi che hanno scelto un corso di studi legato all'industria del mare. L'associazione, che persegue finalità sociali, culturali e didattiche, per promuovere lo sviluppo delle professioni marittime e portuali, del commercio e del trasporto nazionale ed internazionale, presso la sede dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Adriatico Centrale, ha dedicato una mattinata ai ragazzi dell'Istituto Tecnico Nautico Volterra Elia (IIS Volterra Elia), agli studenti dell'Università Politecnica delle Marche (facoltà di Ingegneria) ed ai ragazzi che frequentano un corso ITS con Fondazione Aerospazio Puglia per specializzarsi come Tecnico superiore per la produzione e manutenzione del mezzo Nautico. Durante la mattinata, ci si è focalizzati sul raccontare l'associazione e trasmetterne il suo background, illustrare le imminenti iniziative che metterà in campo, e raccontare il mondo del lavoro del complesso settore marittimo. Non sono mancati i saluti di un rappresentante del Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale Rodolfo Giampieri, e del Comandante della Capitaneria di Porto di Ancona, C.P. Enrico Moretti, rappresentato dal C.F. Fabio Di Cecco, i quali hanno esposto le peculiarità della loro professione e delle Istituzioni che rappresentano, ed incoraggiato i ragazzi in merito al percorso di vita professionale che li attende. Nel pomeriggio, si è svolta una visita presso lo stabilimento nel Porto di Ancona di Fincantieri S.P.A., organizzato in dettaglio dal dott. Fabio Marcaccio. Gli studenti e gli associati hanno avuto l'opportunità di conoscere e toccare con mano storia, modelli produttivi, tecnologie, sistemi, soluzioni progettuali e costruttive, di uno dei più importanti complessi cantieristici al mondo. Ospitammo l'associazione YoungShip Italia già 4 anni fa, e siamo ben lieti di ospitare questo gruppo che cresce e che guarda avanti, essendo Young lavora per essere sempre più Young, espressione della massima rappresentanza del sistema portuale, il Presidente vi porta i saluti e mi ha chiesto di esprimere massima apertura a quelle che sono le istanze che provengono da un'associazione del genere, Guido Vettorel, sviluppo e promozioni, Autorità di Sistema Portuale del Mar Adriatico Centrale. Prossime iniziative Youngship Italia: Adriatic Sea Forum (30-31 Maggio 2019), Genoa Shipping Week (24-30 Giugno 2019). Si ringrazia, inoltre, per la realizzazione, il dott. Pennacchioni di Unipol Sai.

## Spiagge senza plastica, replica della maggioranza: «Il nostro lavoro che arriva da lontano»

*Arriva con una nota stampa la replica da parte della maggioranza in consiglio comunale all' accusa mossa da parte del Movimento 5 Stelle*

"In relazione a quanto pubblicato su AnconaToday, a proposito della mozione sul divieto dell' uso di plastica monouso nel Comune di Ancona, vorremmo precisare che non esistono temi di competenza di una sola parte politica e che in particolare quello relativo alla salvaguardia dell' ambiente deve essere condiviso da quante più forze politiche possibile, perché la questione non è più rimandabile e bisogna creare una consapevolezza ed una cultura nuova da parte di tutti". Arriva con una nota stampa la replica da parte della maggioranza in consiglio comunale all' accusa mossa da parte del Movimento 5 Stelle , che aveva parlato di mozione copiata. Così i consiglieri Giuseppe Mascino, Massimo Fazzinie Lucia Trenta di Ancona x Ancona , insieme a Michele Fanesi per il Pd , Tommaso Sanna per Uniti per Ancona e Diego Urbisaglia dei Verdi , hanno risposto ai pentastellati. "Nello specifico, la mozione a prima firma del consigliere Giuseppe Mascino , con la firma degli altri consiglieri di Ancora x Ancona e dei capigruppo della maggioranza, è il frutto di un lungo e paziente lavoro di condivisione con le associazioni di categoria che rappresentano le attività economiche interessate e con l' **Autorità di Sistema Portuale** del Mare Adriatico Centrale, dato che vengono coinvolte anche le banchine del porto, lavoro che si è concretizzato con la deposizione della mozione alla segreteria del consiglio il 1° aprile. Francamente non riusciamo a capire la polemica di chi richiama alla collaborazione e poi punta il dito con questioni di presunti primati su una idea che è di tutti e che non ha colore politico".

DI QUANTA POTENZA HAI BISOGNO PER VOLARE?

ANCONATODAY Politica

love has no labels

Politica  
**Spiagge senza plastica, replica della maggioranza: «Il nostro lavoro che arriva da lontano»**

Arriva con una nota stampa la replica da parte della maggioranza in consiglio comunale all'accusa mossa da parte del Movimento 5 Stelle

Notiziario 17 APRILE 2019 09:52

1 Contribuisce

f t

**I più letti di oggi**

- 1 Accordo Trentino. Qualcuni (MSD): «Sarebbero escluse costose tralicci»
- 2 Spiagge libere dalla plastica, mozione del Movimento 5 Stelle
- 3 La licitazione "Per Castelfranco" lascia Carlo Manfredi sindaco a sorpresa
- 4 Elezioni comunali, Procapelli: «Oltreoceano deve avere padrone»

unicef

**I**n relazione a quanto pubblicato su AnconaToday, a proposito della mozione sul divieto dell'uso di plastica monouso nel Comune di Ancona, vorremmo precisare che non esistono temi di competenza di una sola parte politica e che in particolare quello relativo alla salvaguardia dell'ambiente deve essere condiviso da quante più forze politiche possibile. Perché la questione non è più rimandabile e bisogna creare una consapevolezza ed una cultura nuova da parte di tutti. Arriva con una nota stampa la replica da parte della maggioranza in consiglio comunale all'accusa mossa da parte del Movimento 5 Stelle, che aveva parlato di mozione copiata. Così i consiglieri Giuseppe Mascino, Massimo Fazzinie Lucia Trenta di Ancona x Ancona, insieme a Michele Fanesi per il Pd, Tommaso Sanna per Uniti per Ancona e Diego Urbisaglia dei Verdi, hanno risposto ai pentastellati. "Nello specifico, la mozione a prima firma del consigliere Giuseppe Mascino, con la firma degli altri consiglieri di Ancora x Ancona e dei capigruppo della maggioranza, è il frutto di un lungo e paziente lavoro di condivisione con le associazioni di categoria che rappresentano le attività economiche interessate e con l'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale, dato che vengono coinvolte anche le banchine del porto, lavoro che si è concretizzato con la deposizione della mozione alla segreteria del consiglio il 1° aprile. Francamente non riusciamo a capire la polemica di chi richiama alla collaborazione e poi punta il dito con questioni di presunti primati su una idea che è di tutti e che non ha colore politico".

L' iniziativa

## Una tonnellata di plastica recuperata dai pescatori davanti alle nostre coste

Un mese di «Fishing for litter» tra Santa Marinella e Anzio

VALERIA COSTANTINI

Una tonnellata di plastica e rifiuti raccolti in meno di un mese dai pescherecci di Fiumicino. E' solo il primo bilancio di «Fishing for litter», il progetto sperimentale promosso da Regione, consorzio Co.re.pla e Arpa per ripulire i fondali marini dall' immondizia. Dodici i natanti che, aderendo all' attività, hanno fatto da «spazzini» nelle acque della costa laziale - tra Santa Marinella e Anzio - grazie alle loro reti a strascico. Sulla banchina di Fiumicino è stato posizionato un container, in cui possono svuotare i sacchi di spazzatura marittima: questi ultimi sono infine trasferiti nei centri di riciclo per poter diventare, in caso, altre materie prime.

«Siamo la prima regione italiana ad avviare questo progetto su larga scala», ha spiegato Massimiliano Valeriani, assessore regionale al Ciclo dei Rifiuti, ringraziando le istituzioni coinvolte e i pescatori per il loro impegno. Che nelle prossime settimane coinvolgerà le flotte di Fiumicino e Civitavecchia, per arrivare poi anche ad Anzio. «Gli importanti risultati conseguiti in poco tempo evidenziano il valore di questa iniziativa, che vorremmo rendere permanente per contribuire alla tutela del nostro patrimonio marino», ha aggiunto Valeriani.

I pescatori hanno operato lungo 64 miglia nautiche, a una distanza tra le 3 e le 14 miglia dalle coste e su fondali profondi tra i 16 e i 120 metri: l' amaro «bottino» è costituito da 15% di bottiglie di plastica, 22% di tubi di gomma, 16% di reti e resti di cantieri oltre al 15% di acciaio, alluminio o materiale organico. Il trattamento dei rifiuti è affidato a Corepla, il Consorzio nazionale per la raccolta, riciclo e recupero plastiche guidato da Antonello Ciotti, che ha lodato «un esperimento che si prende cura dell' ambiente».

Tra poco saranno 25 le barche sul campo per un progetto «di cui il nostro mare ha bisogno e su cui serve la collaborazione di tutti», ha sottolineato Esterino Montino, sindaco di Fiumicino, alla presentazione dell' iniziativa che vede impegnati in prima linea anche Legambiente Lazio, Capitaneria di Porto e Cooperativa pescatori Agci Agrital. Ad appoggiare l' eco-progetto pure Francesco Maria di Majo, presidente dell' **Autorità di Sistema portuale** Tirreno centro settentrionale, che ne ha auspicato la replica «in tutti i porti italiani e non solo, a salvaguardia delle acque del pianeta». Secondo l' Onu sono otto milioni le tonnellate di plastica che ogni anno finiscono in mare.

Nei prossimi mesi saranno installati cinque «Sea Ben», cestini galleggianti per la raccolta automatica dei rifiuti flottanti nella darsena del porto canale di Fiumicino.

Nell' iniziativa sono state coinvolte anche le scolaresche di Fiumicino, che hanno partecipato a laboratori didattici e dimostrazioni pratiche con Legambiente: per i piccoli «Greta ThunbergZ del futuro c' era in regalo il fumetto realizzato dalla Regione, «Capitan Ambiente», dedicato proprio ai temi ecologisti.



## Il progetto

### I pescherecci liberano il mare dalla plastica

Una tonnellata di plastica e altri rifiuti raccolti in un mese.

L' hanno raccolta 12 dei 25 pescherecci della flotta di Fiumicino tra Capo Linaro, al largo di Santa Marinella, e Capo d' Anzio tra i 16 e 120 metri di profondità a una distanza da 3 a 14 miglia dal litorale. Scarti che vanno a inquinare il mare per decine se non centinaia di anni e che quindi è importantissimo togliere. Da qui l' iniziativa dei pescatori, che selezionano i rifiuti che si impigliano nelle loro reti e poi li conferiscono in un apposito scarrabile posizionato nel porto di Fiumicino, che poi viene svuotato dal Corepla, il Consorzio nazionale per la raccolta, il riciclo e il recupero delle plastiche promosso dalla Regione Lazio.

L' iniziativa, che è stata presentata ieri a Fiumicino e che è stata denominata Lazio fishing for litter, verrà presto estesa anche alla marineria di Civitavecchia, i cui pescherecci, come quelli dei colleghi di Fiumicino, si preoccupano di recuperare e smaltire la plastica e gli altri rifiuti nocivi per il mare. Ieri alla presentazione, tra gli altri c' erano anche l' assessore regionale al ciclo dei rifiuti, Massimiliano Valeriani, e il presidente dell' **Autorità portuale** di Civitavecchia, di cui Fiumicino fa parte, Francesco Maria di Majo il quale ha espresso grande apprezzamento per il progetto.

© RIPRODUZIONE RISERVATA.



## Fiumicino, pescatori "spazzini" del mare: all' opera l' intera flotta

L' INIZIATIVA I pescatori di Fiumicino vincono la prima battaglia della guerra ai rifiuti che finiscono sui fondali marini. In un mese di attività, 12 imbarcazioni della flotta locale hanno pescato e conferito in un cassone, sistemato nell' area portuale, una tonnellata di materiale in plastica. Un risultato impressionante quello ottenuto dal progetto sperimentale Fishing for litter (a pesca di rifiuti), fortemente voluto dalla Regione, che ha incontrato le simpatie del settore pesca nella cittadina marinara. «Siamo la prima regione italiana ad avviare questo progetto su larga scala precisa Massimiliano Valeriani, assessore regionale al Ciclo dei rifiuti . Nel corso delle prossime settimane verrà esteso a tutta la flotta di Fiumicino e a quella di Civitavecchia fino a coinvolgere anche il natanti di Anzio. I risultati conseguiti dalla pesca di Fiumicino, nel giro di quattro settimane, evidenziano il valore di questa iniziativa. È nostra intenzione rendere permanente questo intervento per contribuire alla tutela del patrimonio marino».

IL BANCO DI PROVA La pesca a Fiumicino è stata dunque il primo banco di prova che ha consentito a un progetto pilota di ottenere significativi risultati. Questo anche grazie all' impegno del Corepla, a cui affidato il compito del riciclo, dell' Arpa, dell' **Autorità portuale**, di Legambiente, della Capitaneria di porto e del comune di Fiumicino, il cui sindaco ha espresso «apprezzamento per l' iniziativa, auspicando che dalla fase sperimentale si passi alla modalità permanente». I rifiuti finiti nel sacco delle reti a strascico sono stati recuperati su un fondale che oscilla dai 16 agli oltre 100 metri e in un tratto distante dalla costa da 3 alle 14 miglia. Il 22 per cento del materiale è rappresentato da tubi di plastica, il 15 e il 17 rispettivamente da bottiglie e film di plastica, il 16 da reti da pesca, il 14 da stracci e corde di canapa e il restante 15 da materiale organico, alluminio, tetrapak e acciaio.

«Siamo soddisfatti di questo risultato dice Gennaro Del Prete, presidente della cooperativa Pesca Romana che verrà raddoppiato perché al progetto ora aderiranno 25 pescherecci. La sperimentazione dovrebbe concludersi a giugno, ma stando alle garanzie che sono arrivate dalla Regione possiamo proseguire la nostra azione ancora per molto». Umberto Serenelli © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Regione

# Plastica in mare i pescherecci ingaggiati per la raccolta della spazzatura

LUCA MONACO

« Dai quattrocento ai seicento metri di profondità, dove si pescano gli scampi, i gamberi rossi, nelle nostre reti restano impigliate le carcasse dei motorini, i container - racconta Gennaro Del Prete, il presidente della cooperativa " La pesca romana" che riunisce i pescherecci della flotta di Fiumicino - erano anni che chiedevamo di poter fare qualcosa». Adesso, con "Lazio fishing for litter", il progetto sperimentale di recupero delle plastiche avviato dalla Regione, i pescatori di Fiumicino, Civitavecchia sono diventati « le nuove sentinelle del mare».

In attesa che il parlamento dia il via libera al disegno di legge " salvare" approvato dal Consiglio dei ministri, l' assessorato regionale al Ciclo dei rifiuti guidato da Massimiliano Valeriani si è mosso d' anticipo, avviando la sperimentazione che consente ai pescatori di riportare a terra le immondizie che finiscono accidentalmente nelle reti e che finora erano costretti a rigettare tra le onde per non rischiare una denuncia per trasporto illecito di rifiuti.

Il piano, partito il mese scorso, ha coinvolto inizialmente 12 dei 25 pescherecci che compongono la flotta di Fiumicino ( quelli che pescano oltre le tre e fino a 40 miglia dalla costa): in soli 30 giorni, pescando « a strascico » nel tratto di mare tra Capo Linaro a Capo d' Anzio, hanno recuperato una tonnellata di plastica e altri materiali.

«Siamo la prima regione italiana ad avviare questo progetto su larga scala - afferma Valeriani - nelle prossime settimane verrà esteso a tutta la flotta di Fiumicino e di Civitavecchia per arrivare poi anche al **porto di Gaeta** ». A Civitavecchia è già stato installato il cassone di raccolta. «Gli ottimi risultati raggiunti in così poco tempo evidenziano il valore di questa iniziativa - aggiunge Valeriani - grazie alla collaborazione delle istituzioni e all' impegno dimostrato dai pescatori vorremmo rendere permanente questo intervento per contribuire alla tutela del nostro patrimonio marino».

Nel " cassone" sistemato in fondo alla banchina del **porto**- canale di Fiumicino e svuotato sistematicamente dal Corepla ( il Consorzio nazionale per la raccolta, il riciclo e il recupero della plastica) sono stati accumulati migliaia di tubi in gomma ( il 22%), pellicola in plastica (17%), reti da cantiere (16%), bottiglie (15%), stracci e corde in canapa ( 14%), tetrapak e alluminio ( 15%).

Tutto il materiale viene inviato a un centro di riciclo per valutarne la riciclabilità e ottenere, eventualmente, nuova materia prima.

«Auspico che da una forma sperimentale si passi a un' attività continua - dice il sindaco di Fiumicino, Esterino Montino - il nostro mare ne ha bisogno».

© RIPRODUZIONE RISERVATA



## ADSP Civitavecchia: Lazio fishing for litter sia un' opportunità per liberare l' ambiente marino dalle plastiche

(FERPRESS) - Fiumicino, 16 APR - Il presidente dell' **Autorità di Sistema Portuale** del Mar Tirreno Centro Settentrionale Francesco Maria di Majo sposa il green anche per il porto di Fiumicino. Sono state presentate, infatti, importanti iniziative volte a disciplinare il recupero delle plastiche dal nostro mare. "E' di stretta attualità, purtroppo, il problema dei rifiuti plastici nelle acque dei nostri mari. E' di poche settimane fa la notizia dello spiaggiamento di un capodoglio nella spiaggia sarda di Porto Cervo: nella sua pancia sono stati trovati oltre venti chili di plastica" dichiara il presidente dell' **AdSP**. "Queste notizie devono rappresentare per tutti noi un monito per ciò che stiamo causando a questi animali, al nostro mare e soprattutto alle generazioni future". Proprio in tale ottica l' **AdSP** del Mar Tirreno Centro Settentrionale prosegue il percorso iniziato dal presidente Francesco Maria di Majo che, fin dal suo insediamento, ha voluto sottolineare con forza il suo impegno per uno sviluppo maggiormente ecosostenibile dei tre porti del Network laziale. Partirà, oggi, il progetto sperimentale "Lazio fishing for litter" che segue alla firma del protocollo d' Intesa siglato il 7 gennaio u.s. frutto della collaborazione tra Regione Lazio, **Autorità di Sistema Portuale** del Mar Tirreno Centro Settentrionale, Co.re.pla. (Consorzio nazionale per la raccolta, il riciclo ed il recupero degli imballaggi in plastica), Arpa Lazio, Legambiente Lazio, Direzione Marittima del Lazio e AGCI Lazio (Associazione Generale Cooperative Italiane) per ridurre i rifiuti marini e contribuire a risanare l' ecosistema mare grazie al coinvolgimento attivo e fondamentale dei pescatori. "Come sappiamo, l' impatto derivante dai rifiuti marini presenti in mare determina conseguenze negative di vario tipo. Gli effetti letali su piante ed animali sono davanti agli occhi di tutti". - precisa di Majo. "Ed a ciò si aggiungono l' impatto economico e quello sociale: riduzione del turismo, danni alle imbarcazioni e alle attrezzature da pesca, riduzione del pescato e costi di pulizia nonché riduzione del valore estetico e dell' uso pubblico dell' ambiente". "Il progetto, da best practice, dovrebbe, a mio avviso, diventare una prassi adottata a livello nazionale", precisa il presidente di Majo. "I pescatori avranno l' opportunità di raccogliere nel porto i rifiuti in plastica pescati durante l' attività ittica destinandoli al riciclo e contribuendo, così, a liberare l' ambiente marino dalle plastiche". "E' necessario, quindi, - conclude di Majo - delineare iter condivisi per una corretta gestione dei rifiuti sbarcati dai pescatori e auspico che il progetto come quello che siamo in procinto di sperimentare per il porto di Fiumicino possa essere avviato in tutti i porti italiani e non solo a salvaguardia delle acque del nostro pianeta: secondo l' Onu, infatti, sono otto milioni le tonnellate di plastica che ogni anno finiscono nei nostri mari". Come annunciato qualche giorno fa, nei prossimi mesi saranno, inoltre, installati i c.d. Sea Ben, ossia cestini raccoglitori di rifiuti galleggianti, in numero di cinque, per la raccolta automatica dei rifiuti flottanti nella darsena del porto canale di Fiumicino.

The screenshot shows the FerPress website interface. At the top, there's a navigation bar with links like 'HOME', 'LA NOSTRA MISSIONE E I SERVIZI', 'TUTTE LE NOTIZIE', 'PUBBLICITÀ E ABBONAMENTI', 'GLI SPESERI', 'FERRI', and 'MATERIALI NAZIONALI'. Below the navigation, there's a main article titled 'ADSP Civitavecchia: Lazio fishing for litter sia un'opportunità per liberare l'ambiente marino dalle plastiche'. The article text is partially visible, matching the main text on the left. To the right of the article, there are several widgets: 'MobilitAria 2019', 'AGENZIA DI INFORMAZIONE FERRI', 'Google Translate', and 'DailyLetter' subscription options. The website has a clean, professional layout with a red and white color scheme.



# RIFIUTI PLASTICI IN MARE, PESCATORI FIUMICINO NE RACCOLGONO 1 TONNELLATA

**ROMA (ITALPRESS) - In sole 4 settimane dalle reti dei pescatori di Fiumicino, ad una distanza compresa tra 3 e 14 miglia dalla costa e dai 16 ai 120 metri di fondale, sono emersi una tonnellata di rif**

uti plastici. Si tratta per il 22% di tubi di gomma, 17% film in plastica, 16% reti da pesca e da cantiere, 15% bottiglie in plastica, 14% stracci e corde in canapa, 16% altro: acciaio, materiale organico, tetrapak, alluminio. Sono i primi risultati del progetto sperimentale "Fishing for litter" presentati da Regione Lazio, Corepla e Arpa Lazio. Le zone di pesca dove i 12 pescherecci coinvolti hanno recuperato le plastiche vanno da Capo Linaro a Capo D' Anzio, per una distanza pari a 64 miglia marine. "Siamo la prima regione italiana ad avviare questo progetto su larga scala: nelle prossime settimane verrà esteso a tutta la flotta di Fiumicino e di Civitavecchia per arrivare poi anche al **porto di Gaeta**" dichiara Massimiliano Valeriani, assessore al Ciclo dei Rifiuti della Regione Lazio. "Basta un gesto per fare la differenza: crediamo infatti che un' efficiente sistema di raccolta differenziata e circuiti virtuosi di riciclo siano i veri motori dell' economia circolare" sottolinea Antonio Protopapa, direttore Ricerca e Sviluppo di Corepla. (ITALPRESS).

## Alleanza con i porti abruzzesi gli industriali fanno pressioni

**AUTHORITY** Continua la crociata per il trasferimento dei porti di Pescara e Ortona dall' **Autorità portuale** del Mare Adriatico a quella di Civitavecchia. Una crociata che vede la politica, le istituzioni, i sindacati e le associazioni di categoria impegnati a remare dalla stessa parte. Se il sindaco di Civitavecchia, Antonio Cozzolino, che da mesi ha sposato la causa e la sta promuovendo insieme agli esperti abruzzesi Nino Nervegna ed Euclide Di Pretoro, nei vari uffici del Ministero, continua a spingere sull' acceleratore, dal versante adriatico non si sta certo con le mani in mano. L' ultima presa di posizione in ordine cronologico è di Confindustria Chieti-Pescara, che ha scritto una nota al presidente della Regione Abruzzo. «E' sull' asse afferma il presidente di Confindustria, Silvano Pagliuca - Pescara/ Ortona/ Vasto-Civitavecchia che si possono realizzare gli interessi più generali dell' economia regionale e nazionale, favorendo i flussi di merci e persone, in grado di generare valore aggiunto sul territorio». Pensiero perfettamente condiviso dal collega tirrenico Stefano Cenci.

«Con Confindustria Chieti-Pescara spiega il presidente dell' Unione industriali di Civitavecchia abbiamo sottoscritto un protocollo d' intesa nel 2016.

Siamo state tra le prime realtà, appena varata la riforma dei porti a credere nella necessità di un diverso accorpamento che unisse Civitavecchia agli scali abruzzesi».

Ma non solo, entrambe le associazioni già lo scorso dicembre avevano scritto una lettera al ministro ai Trasporti, Danilo Toninelli, per chiedere di dar seguito alla richiesta congiunta delle Regioni Lazio e Abruzzo di trasferire Ortona e Pescara sotto Molo Vespucci, ricordando come questa operazione oggi potrebbe risultare agevolata dai provvedimenti legislativi per il riconoscimento delle Zone Economiche Speciali (Zes) in Abruzzo e le Zone Logistiche Semplificate (Zls) nel Lazio. «E' in questo quadro aggiunge Cenci - che si possono realizzare gli interessi più generali dell' economia regionale e nazionale. Da questo punto di vista, la posizione geografica di Lazio e Abruzzo risulta favorevole e altamente funzionale agli obiettivi di sviluppo dei trasporti intermodali tra la Penisola iberica e l' area balcanica, l' est Europa e il Medio Oriente».

Non manca però una piccola vena polemica da parte del presidente dell' associazione industriali civitavecchiese, sul fronte delle infrastrutture di collegamento. «Poter avere un' unica **Authority** Lazio-Abruzzo potrebbe veramente far fare un salto di qualità a tutto il nostro territorio. Certo pensare ad un collegamento diretto Barcellona-Ploce, senza ultimare la superstrada per i 18 chilometri che mancano da Monteromano allo svincolo per Civitavecchia, è davvero assurdo. Se non si andrà a gara nel 20121 Anas perderà 210 milioni di finanziamento e sarebbe la fine per lo sviluppo dell' alto Lazio. Come Unindustria ci stiamo muovendo su più fronti per scongiurare questo pericolo».

Cristina Gazzellini © RIPRODUZIONE RISERVATA.



## Traffico banane: ancora un rinvio

Traffico banane: ancora un rinvio I vertici di Molo Vespucci hanno chiesto a Cfft e sindacati, convocati in Authority, di attendere 48 ore per consentire agli uffici di perfezionare la proposta da portare in approvazione al comitato di gestione. Si va verso l' adeguamento tecnico funzionale della banchina 24 per lo scarico dei container CIVITAVECCHIA - Chi si aspettava una soluzione dal tavolo convocato per questo pomeriggio dall' **Autorità di Sistema Portuale** sulla vertenza legata al traffico delle banane è rimasto deluso. La palla, infatti, è passata al comitato di gestione che tornerà a riunirsi giovedì mattina e che, si spera, possa finalmente prendere una decisione che possa rassicurare i traffici ed il porto stesso. Sembra essere tornati indietro di qualche mese, quando la scorsa estate c' era Chiquita - società leader a livello mondiale - con un piede fuori dallo scalo e l' Adsp impegnata a trovare una soluzione, mentre società, lavoratori e sindacati fremevano. Oggi il copione è lo stesso, con la soluzione auspicata che passa da un tavolo all' altro, senza venire certificata e messa nero su bianco. Giovedì l' ora della verità. A quanto pare gli uffici di Molo Vespucci sono ancora al lavoro per indicare la strada più consona da seguire, e che - come suggerito nelle scorse settimane dal tavolo di partenariato - è rappresentata dall' adeguamento tecnico funzionale della banchina 24, in modo tale da permettere ai container di attraccare anche lì per essere scaricati direttamente al terminal agroalimentare. Ma per avere la certezza occorrerà attendere ancora 48 ore. Questo pomeriggio, alla presenza dei rappresentanti di Cfft - la società italo belga che ha già perso nei primi tre mesi del 2019 il 53% dei traffici rispetto allo stesso periodo dello scorso anno - di Filt Cgil, Ugl e Uiltrasporti, e del rappresentante del Pincio in comitato di gestione Giuseppe Lotto, i vertici di Molo Vespucci hanno chiesto ancora due giorni di pazienza, per permettere agli uffici di perfezionare la proposta da portare poi in discussione e votazione al comitato di gestione. La speranza, di tutti i presenti al tavolo di oggi, è che si possa mettere la parola fine a questa vertenza, andando a fornire le garanzie più volte sollecitate proprio ai traffici. In caso contrario traffici stessi, occupazione e credibilità dello scalo saranno messi a repentaglio. Ed i sindacati non staranno a guardare, avendo già promesso di mettere in campo ogni tipo di iniziativa. (15 Apr 2019)

**TRAFFICO BANANE: ANCORA UN RINVIO**

I vertici di Molo Vespucci hanno chiesto a Cfft e sindacati, convocati in Authority, di attendere 48 ore per consentire agli uffici di perfezionare la proposta da portare in approvazione al comitato di gestione. Si va verso l' adeguamento tecnico funzionale della banchina 24 per lo scarico dei container

CIVITAVECCHIA - Chi si aspettava una soluzione dal tavolo convocato per questo pomeriggio dall' Autorità di Sistema Portuale sulla vertenza legata al traffico delle banane è rimasto deluso. La palla, infatti, è passata al comitato di gestione che tornerà a riunirsi giovedì mattina e che, si spera, possa finalmente prendere una decisione che possa rassicurare i traffici ed il porto stesso. Sembra essere tornati indietro di qualche mese, quando la scorsa estate c' era Chiquita - società leader a livello mondiale - con un piede fuori dallo scalo e l' Adsp impegnata a trovare una soluzione, mentre società, lavoratori e sindacati fremevano. Oggi il copione è lo stesso, con la soluzione auspicata che passa da un tavolo all' altro, senza venire certificata e messa nero su bianco. Giovedì l' ora della verità. A quanto pare gli uffici di Molo Vespucci sono ancora al lavoro per indicare la strada più consona da seguire, e che - come suggerito nelle scorse settimane dal tavolo di partenariato - è rappresentata dall' adeguamento tecnico funzionale della banchina 24, in modo tale da permettere ai container di attraccare anche lì per essere scaricati direttamente al terminal agroalimentare. Ma per avere la certezza occorrerà attendere ancora 48 ore. Questo pomeriggio, alla presenza dei rappresentanti di Cfft - la società italo belga che ha già perso nei primi tre mesi del 2019 il 53% dei traffici rispetto allo stesso periodo dello scorso anno - di Filt Cgil, Ugl e Uiltrasporti, e del rappresentante del Pincio in comitato di gestione Giuseppe Lotto, i vertici di Molo Vespucci hanno chiesto ancora due giorni di pazienza, per permettere agli uffici di perfezionare la proposta da portare poi in discussione e votazione al comitato di gestione. La speranza, di tutti i presenti al tavolo di oggi, è che si possa mettere la parola fine a questa vertenza, andando a fornire le garanzie più volte sollecitate proprio ai traffici. In caso contrario traffici stessi, occupazione e credibilità dello scalo saranno messi a repentaglio. Ed i sindacati non staranno a guardare, avendo già promesso di mettere in campo ogni tipo di iniziativa. (15 Apr 2019)

### Emirati, ecco i gruppi interessati alle Zes meridionali

Da Brooge Petroleum a Dp World e Kizad. Al road show di Intesa a Dubai c'è anche Di Maio

Emanuele Imperiali

Fujairah free zone, DP World, Rak Ceramics, Brooge Petroleum, Aldahra Group, Ras Al Khaimah, Kizad: eccoli i gruppi degli Emirati Arabi potenzialmente interessati ad avere rapporti d'affari con le Zone Economiche Speciali meridionali.

Il Road show di Banca Intesa per lanciare le tre Zes parte da Dubai col piede giusto. Innanzitutto perché la più grande azienda di credito italiana ha investito un miliardo e mezzo in quest'operazione, e sta dando vita a un team dedicato per supportare gli investitori esteri, come ha ribadito ieri Francesco Guido, direttore area Sud continentale di Intesa, la banca italiana più presente negli Emirati, ricorda Christophe Hamonet, responsabile della locale filiale. Poi perché il governo ci crede, o almeno sembra crederci, come ha sottolineato il vicepremier Luigi di Maio, che così sintetizza l'impegno dell'esecutivo giallo verde: maggiore sburocrazizzazione grazie al decreto semplificazioni, finanziamenti aggiuntivi nel decreto crescita per i crediti di imposta alle aziende che vi si localizzano, e la promessa, che chissà se diventerà davvero realtà, di una riforma del processo civile per ridurre i tempi dei contenziosi.

Inoltre perché le tre Zes sono realtà anche se non camminano tutte con la stessa speditezza: quella della Campania è già operativa, dice il presidente Pietro Spirito, quella di Taranto lo sta per diventare, «manca solo il decreto di Conte che arriverà a giorni» annuncia il presidente Sergio Prete. Quella di Bari che è più articolata, come illustra il suo presidente Ugo Patroni Griffi, in quanto riguarda Puglia, Molise e Basilicata, con ben 7 porti, ha ancora un po' di strada da fare, manca ancora la delibera di istituzione da parte della prima e della seconda regione.

Infine perché il Mezzogiorno non è e non può essere solo turismo, come afferma Massimo Deandreis, general manager di Srm, in quanto può contare su un tessuto industriale significativo e diffuso e le Zes hanno come baricentro porti ubicati strategicamente in un Mediterraneo sbocco naturale del Canale di Suez raddoppiato, che nell'ultimo triennio ha visto un aumento dell'11% del traffico merci via mare. Ma non è tutto oro quello che luccica. I potenziali investitori chiedono certezze nei tempi e massima semplificazione degli adempimenti, forti dell'esperienza emiratina dove esistono 36 Zes. In soldoni hanno bisogno di garanzie soprattutto su tre fattori: una fiscalità competitiva almeno rispetto al resto dell'area contigua per le aziende che si vanno a insediare in queste zone, una stabilità della legislazione sul lavoro, una rapidità autorizzativa difficile da trovare in Italia e soprattutto al Sud. Intanto il ministro dell'Economia AI Mansouri annuncia che presto la low cost degli Emirates, Fly Dubai, volerà su Napoli.

Una sfida ardua, forse davvero l'ultima per dare al Sud l'opportunità di crescere, che si può anche vincere, ma solo a patto di «fare sistema, definendo una strategia almeno di medio periodo, diciamo minimo 7 anni» ammonisce Spirito. Ben conscio che i governi in Italia fanno e disfanno. «Solo così - conclude - potremo immaginare un insediamento di almeno 300 aziende nella free zone campana».



## Intesa Sanpaolo, missione a Dubai per reclutare investitori al Sud

*Presentate negli Emirati le Zone economiche speciali. A sostegno del progetto 1,5 miliardi*

IL GEMELLAGGIO DUBAI Containers perfettamente allineati per chilometri. E lungo le strade che li circondano un via vai ininterrotto di camion di ogni dimensione. Al porto di Dubai, porta finanziaria degli Emirati Arabi Uniti per tutto il mondo (l' India dista solo tre ore di volo), si movimentano in un anno 17 milioni di containers, poco meno del doppio di quelli di tutti i porti italiani messi insieme.

Una nave che ne trasporta 7 mila viene svuotata in circa 27 ore.

È qui che da 20 anni la free zone, una delle 36 presenti negli Emirati, accoglie e reinveste capitali provenienti da ogni continente. Non poteva perciò che partire da qui, dalla città del futuro che si prepara ad ospitare l' Expo del 2020, il roadshow promosso da Intesa Sanpaolo per far conoscere le Zone economiche speciali istituite per legge nel Mezzogiorno. Una sfida importante anche per la banca che ha investito 1,5 miliardi di euro a sostegno del progetto. Ma decisiva soprattutto per lo sviluppo del Sud, come dice Francesco Guido, dg dell' area Sud continentale della banca, che ha capitanato la missione di imprenditori meridionali e di presidenti delle Zes nell' ex protettorato britannico. I segnali di interesse sono incoraggianti, nonostante il gigantismo di Dubai facesse temere il contrario. Si tratta di colossi del calibro di DP World che gestisce la free zone del porto di Dubai, di Brooge Petroleum, Aldahara Group, Rak Ceramics, Aldahara Group, Ras Al Khaimah Economics, società da centinaia di milioni di fatturato e già punto di riferimento di imprese italiane da anni (con DP ne lavorano un' ottantina). Tra gli imprenditori che illustrano loro le opportunità offerte dall' Italia

Massimo De Andreis, direttore di Srm. Lo ribadiscono i presidenti delle tre Zes presenti, il napoletano Pietro Spirito, il barese **Ugo Patroni Griffi** e il tarantino Sergio Prete. E' soprattutto Spirito a chiarire le prospettive delle Zes. Certo, i primati dell' Emirato sono irraggiungibili per chiunque, ma da qualche parte bisogna pur cominciare.

Nando Santonastaso © RIPRODUZIONE RISERVATA.



## Intesa Sanpaolo promuove le Zes del Mezzogiorno

Massimo Belli

DUBAI Intesa Sanpaolo partecipa alla missione governativa di Sistema Italia negli Emirati Arabi Uniti e si presenta agli investitori emiratini e internazionali con diversi appuntamenti a partire dalla presentazione delle Zone Economiche Speciali italiane e, in particolare, delle tre Zes del Mezzogiorno, con un evento patrocinato dall'Ambasciata d'Italia in programma oggi al Dubai International Financial Centre. L'evento, al quale è atteso il saluto di Luigi Di Maio, è dedicato a valorizzare le opportunità di investimento in Italia e le potenzialità di sviluppo commerciale ed economico collegati a queste aree. L'incontro ospiterà gli interventi di Massimo Deandreis, direttore generale SRM, di Francesco Guido direttore regionale Campania, Basilicata, Calabria e Puglia di Intesa Sanpaolo e di Pietro Spirito, Ugo Patroni Griffi e Sergio Prete, rispettivamente presidenti delle Zes di Napoli, Bari e Taranto. La sessione di chiusura sarà moderata da Christophe Hamonet, responsabile della sede di Dubai, che è la filiale hub per l'area Middle East, Turchia e Africa del Gruppo Intesa Sanpaolo. Tema dell'evento aperto a un pubblico di Pmi e di circa 200 investitori, saranno le grandi opportunità per investimenti esteri nell'ambito di infrastrutture, logistica, energia, ICT, economia circolare, industria manifatturiera e servizi che le Zes offrono alle imprese grazie al regime fiscale agevolato e alle semplificazioni amministrative previste. Per queste ragioni, già a Novembre 2017 Intesa Sanpaolo, prima e unica banca in Italia, ha sostenuto le Zes stanziando un plafond di 1,5 miliardi di euro per supportare gli investimenti produttivi e le opere infrastrutturali necessarie al potenziamento dei porti. Grazie alla centralità della posizione del Mediterraneo, infatti, le Zes italiane detengono un ruolo strategico come motore di sviluppo per il Mezzogiorno, per il rilancio dei porti e delle attività commerciali italiane. In poco più di anno, prima ancora del completamento del quadro normativo, il Gruppo Intesa Sanpaolo ha esaminato progetti di investimento a medio e lungo termine nelle tre Zes del Sud Italia per oltre 130 milioni di euro e ha già erogato 15 milioni, affiancando a questi un'offerta strutturata di servizi non finanziari per lo sviluppo internazionale e la crescita delle imprese dal punto di vista della formazione, dell'innovazione e della valutazione di opportunità per operazioni di finanza strutturata e straordinaria. Dopo Dubai, il roadshow prevedrà entro la fine dell'anno altre tappe in alcune città della Cina. Secondo le stime del centro Studi e Ricerche per il Mezzogiorno (Srm) collegato al Gruppo Intesa Sanpaolo le Zes, che partono in Italia dopo che nel mondo ne sono già operative 4.500, dopo dieci anni dalla loro costituzione generano un incremento dell'export del 40%, che nel caso del Mezzogiorno varrebbe 18 miliardi di euro, gli investimenti pubblici hanno un effetto moltiplicatore di 3:1 e ogni euro di credito d'imposta ne genera due di capitali privati, a beneficio dell'intero sistema portuale e di interscambi che si diramano dal Mediterraneo. Nel 2018 l'interscambio fra Italia ed Emirati Arabi Uniti è stato pari a 6 miliardi di euro, di cui oltre 3,6 miliardi ossia il 60% attraverso trasporto marittimo. Macchine ed elementi meccanici costituiscono circa il 30% delle merci trasportate, seguiti da petrolio e gas (23%) e, a seguire, metalli, prodotti chimici, automobilistici e aeronautici. Molti altri sono tuttavia i settori che potrebbero trarre nuovi benefici dal commercio attraverso le Zes collegate ai nostri porti.

**Intesa Sanpaolo promuove le Zes del Mezzogiorno**

A Dubai la prima tappa del roadshow internazionale

15 aprile 2019 10:00 | di Massimo Belli

**MOU Signing Ceremony**

DUBAI - Intesa Sanpaolo partecipa alla missione governativa di Sistema Italia negli Emirati Arabi Uniti e si presenta agli investitori emiratini e internazionali con diversi appuntamenti a partire dalla presentazione delle Zone Economiche Speciali italiane e, in particolare, delle tre Zes del Mezzogiorno, con un evento patrocinato dall'Ambasciata d'Italia in programma oggi al Dubai International Financial Centre. L'evento, al quale è atteso il saluto di Luigi Di Maio, è dedicato a valorizzare le opportunità di investimento in Italia e le potenzialità di sviluppo commerciale ed economico collegati a queste aree. L'incontro ospiterà gli interventi di Massimo Deandreis, direttore generale SRM, di Francesco Guido direttore regionale Campania, Basilicata, Calabria e Puglia di Intesa Sanpaolo e di Pietro Spirito, Ugo Patroni Griffi e Sergio Prete, rispettivamente presidenti delle Zes di Napoli, Bari e Taranto. La sessione di chiusura sarà moderata da Christophe Hamonet, responsabile della sede di Dubai, che è la filiale hub per l'area Middle East, Turchia e Africa del Gruppo Intesa Sanpaolo.

**ARGOMENTI CORRELATI:** INTESA SANPAOLO, PIETRO SPIRITO

## Porti incagliati su burocrazia e contenziosi

di Marco Casale

Competere con i porti del Nord Europa senza conoscere approfonditamente i fondamentali è come provare a fare scacco matto senza sapere come si muova il cavallo o la torre. Per Pietro Spirito è questa la situazione (paradossale) nella quale si trova oggi il Sistema Paese. Mentre la Cina va avanti come un caterpillar lungo la Via della Seta, confidando nella capacità dei porti ascellari di Genova e Trieste di porsi come le nuove teste d'ariete per l'ingresso dei prodotti cinesi nei mercati dell'Europa centro-settentrionale, in Italia «si continua a voler considerare la trasformazione delle Autorità di Sistema in Spa come la soluzione a tutti i mali di cui soffrono i nostri porti» ma per il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale si tratta di un errore di prospettiva. La disillusione sulla possibilità di un rapporto competitivo giocato alla pari con gli scali del Northern Range punti di riferimento per chi si diletta in «alate discussioni in punta di diritto sulla natura giuridica delle Autorità di Sistema» è uno stato d'animo che trova puntuale corrispondenza con quello di chi il porto lo vive ogni giorno, misurandosi con gli intoppi quotidiani ed esultando per ogni centimetro di pescaggio guadagnato in favore dei terminalisti e delle grandi compagnie armatoriali. Il numero uno degli scali portuali di Napoli e Salerno ritiene di appartenere a questo tipo di persone: «Non sono un giurista afferma ma un economista. E le dico che se Anversa o Rotterdam si muovessero con i tempi propri delle procedure italiane, a quest'ora sarebbero già insabbiati, morti». Parte da qui l'analisi di Spirito: «Le discussioni sulla formula giuridica delle Autorità Portuali sono la conseguenza della derivata prima, e la derivata prima è che dobbiamo poter operare nel mercato con maggiore flessibilità e snellezza». La priorità sono i dragaggi: «Lo sa che stiamo completando soltanto ora i lavori di escavo dei fondali del porto di Napoli? Si tratta di un intervento atteso da troppo tempo». Spirito va sul concreto: «Nello scalo partenopeo ci sono voluti più di dieci anni per ottenere l'autorizzazione ad andare avanti con la procedura degli escavi. I porti del Nord Europa si trovano nella stessa situazione? Io non credo». Per l'ex numero uno dell'Interporto di Bologna bisogna che chi di dovere cominci seriamente a interrogarsi sulle inefficienze amministrative del nostro Paese. «Sui dragaggi avverte ci sono troppi soggetti che controllano e uno soltanto che opera. Io non dico che i controlli non vadano fatti, ma dovrebbero essere pochi, ragionevoli e tempestivi. Ci vogliono tempistiche certe, chiare e inequivocabili». Lo stesso discorso vale per le procedure relative al controllo degli ordigni bellici residuali, che sono ferruginose («Pochi al di fuori nel nostro settore sanno di che cosa sto parlando, ma è su questi temi che dobbiamo confrontarci»). E che dire dei ricorsi temerari relativi all'assegnazione delle concessioni? «In Italia capita mai che un iter di gara si concluda senza che non venga presentato un ricorso dal concorrente non aggiudicatario?». Per Spirito il livello di contenzioso relativo alle procedure di gara per l'affidamento delle opere pubbliche ha raggiunto livelli patologici: «Chi avvia una lite temeraria pone in essere un comportamento illecito dal quale può discendere al massimo l'obbligo di risarcire la controparte di tutti i danni subiti. Dovremmo puntare, invece, a ben altre forme di penalizzazione». Per il presidente dell'Adsp del Mar Tirreno Centrale l'operatore condannato per lite temeraria dovrebbe essere escluso, per almeno tre anni, dalla possibilità di partecipare ad altre gare. «Sarebbe una soluzione, invece oggi siamo praticamente condannati a perdere tempo prezioso nelle aule giudiziarie, tempo che potremmo dedicare interamente ai lavori». Dragaggi, procedure di bonifica e contenziosi: sono solo alcuni dei temi da affrontare. Ma l'elenco potrebbe essere più lungo: «Dovremmo stilare un alfabeto dei problemi concreti e sederci attorno a un tavolo per parlarne seriamente». L'obiettivo è quello di riuscire a dare agli operatori portuali e ai vettori quelle risposte che essi si aspettano di avere da un porto efficiente. «Abbiamo ricevuto, dall'attuale Governo come dal precedente, segnali di attenzione e disponibilità». Ma l'attenzione non basta. «Occorre passare alla fase di execution. Bisogna agire. Siamo tutti chiamati a dare la nostra opera concreta per cambiare le cose, per rendere il nostro sistema più agile ed efficiente. Se non diamo una risposta a questi temi, il dibattito sulla natura

Focus Interventi Interviste News Osservatorio Europeo Memorie

Facebook Twitter LinkedIn

The screenshot shows the Portnews website interface. At the top, there is a navigation bar with 'Focus Interventi Interviste News Osservatorio Europeo Memorie' and social media icons for Facebook, Twitter, and LinkedIn. Below this is the 'PORT NEWS' logo and the tagline 'Magazine dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale'. The main content area features a large image of a port terminal with a ship. Below the image is the article title 'Porti incagliati su burocrazia e contenziosi' by Marco Casale, dated 16 Aprile 2019. The article text is partially visible, starting with 'Competere con i porti del Nord Europa senza conoscere approfonditamente i fondamentali è come provare a fare scacco matto senza sapere come si muova il cavallo o la torre.' A sidebar on the right contains a search bar and a list of categories including 'Ambiente Autopilot', 'Portuali', 'Economia', 'Cantieristica navale', 'Coesione territoriale', 'Concessioni demaniali', 'Containership Crociera', 'Cura del ferro Daniana Europa', 'Dati Commerciali ESPO', 'Europa', 'Formazione', 'Gigantismo navale GNL', 'Industria 4.0', 'Infrastrutture', 'Innovazione tecnologica', 'Internet of things', 'Interporto Venezia', 'Lavoro portuale', 'Logistica Portuale', 'Porto di Livorno', 'Porto di Piombino', 'Riforma portuale Delrio', 'Servizi tecnico-nautici Shipping', 'Sicurezza smart port', 'Storia di Livorno', 'Traffici marittimi', and 'Traghetti Via della Seta'.

giuridica delle Autorità Portuali rischia di essere ideologico e quindi inutile».



## È già conto alla rovescia per la stagione crocieristica Gli approdi da 1° maggio

Intanto l' Authority lavora per attrarre nuove compagnie

ANDREA PEZZUTO

Saranno 44 gli scali di navi da crociera nel porto di Brindisi nel 2019. La stagione crocieristica si aprirà l' 1 maggio con l' arrivo della Azamara Pursuit e si chiuderà il 14 dicembre con l' attracco della Amera/Prinsendam della compagnia Holland American Line. Confermata la presenza della Msc Musica, che quest' anno toccherà Brindisi per 20 domeniche dalle ore 13 alle ore 18. Primo attracco previsto il 26 maggio ma un' anteprima si avrà con il ritorno, in una sola occasione, ovvero il 13 maggio, della Msc Magnifica. L' **Autorità di sistema portuale** del mar Adriatico meridionale in questi giorni ha presenziato al Seatrade cruise global di Miami, dove l' ente ha avuto la possibilità di promuovere i porti pugliesi, compreso quello brindisino, alla presenza delle maggiori compagnie crocieristiche mondiali.

Anna Carlucci, addetta alla promozione del porto di Brindisi, soprattutto nel campo delle crociere, traccia un bilancio dell' esperienza vissuta a Miami, dove lo scalo brindisino ha raccolto attorno a sé grande interesse. «Le grandi compagnie spiega la Carlucci stanno varando navi sempre più grandi, pertanto chiedono banchine in prossimità del centro cittadino, adatte a ospitare imbarcazioni di lunghezza superiore ai 300 metri, che garantiscano manovre agevoli e veloci e fondali profondi». Proprio con Msc, l' ente **portuale** sta programmando la possibilità di implementare la presenza di navi da crociera nel porto brindisino sin dalla stagione crocieristica 2022-2023, data nella quale dovrebbero essere pronti i nuovi accosti previsti a Sant' Apollinare. «Msc afferma l' addetta brindisina si è detta interessata a potenziare la presenza su Brindisi ma ha chiesto la

possibilità di attraccare in banchine che solo quelle in progetto per Sant' Apollinare possono garantire. Tutte le compagnie aggiunge la Carlucci ci hanno infatti espresso la loro perplessità rispetto all' ipotesi Costa Morena Nord, perché non vogliono ormeggiare in piena area industriale e lontano dal centro cittadino».

Maggiori garanzie per il traffico crocieristico vengono dal target delle navi luxury, ovvero le crociere di medie dimensioni che possono tranquillamente attraccare nel porto interno. A tal proposito, la Carlucci parla di «proficue interlocuzioni con compagnie come la Holland, la Princess, la Seabourn, la Silversea e tante altre, che hanno confermato il loro interesse a fare scalo a Brindisi in futuro». Tra l' altro, vari studi dimostrano come le grandi navi da crociera siano particolarmente impattanti anche a livello di emissioni ambientali, pertanto se da un lato l' ingresso nel porto interno costituisce uno spettacolo scenografico, al contempo bisogna tenere in considerazione anche la tematica delle emissioni nel cuore della città. Per tutta la serie di ragioni elencate, l' Authority spinge affinché Brindisi possa usufruire di nuovi accosti fuori dal porto interno ma vicini comunque al cuore della città.

Nei prossimi giorni l' ente si muoverà per promuovere un incontro con il Comune, durante il quale verrà messo nero su bianco il cronoprogramma degli interventi già finanziati sui quali si è espresso all' unanimità il consiglio comunale.



### Nel fascicolo l' ex subcommissaria e il presidente dell' Authority L' INCHIESTA

## Il dirigente tace dinanzi al pm: primo interrogatorio per il porto

Ha preferito tacere dinanzi al pm, per il momento, il dirigente comunale Fabio Lacinio indagato, insieme ad altre sei persone, tra cui il presidente dell' **Autorità di sistema portuale** del mare Adriatico meridionale, Ugo Patroni Griffi e all' ex subcommissaria prefettizia del Comune, Mariangela Danzi, oggi capolista M5S alle europee, per concorso in invasione di terreni pubblici nell' ambito dell' inchiesta bis sul porto.

Lacinio potrebbe tuttavia chiedere a breve di essere interrogato dallo stesso sostituto procuratore, Raffaele Casto, per riferire sulle contestazioni mosse. E' l' unico ad aver ricevuto un invito a comparire per rendere dichiarazioni. Oltre a lui, a Danzi e Patroni Griffi sono coinvolti nell' inchiesta Francesco Di Leverano dirigente dell' **Autorità portuale**, il direttore dei lavori Gianluca Fischetto e i funzionari comunali Antonio Iaia e Teodoro Indini.

L' inchiesta è stata avviata nel 2019, è quindi recentissima e nasce come stralcio dell' altro fascicolo nell' ambito del quale sono stati eseguiti due provvedimenti di sequestro, oltre ad essere stato spiccato un ordine di demolizione delle opere che al momento è stato congelato dopo che l' opposizione dell' avvocato Francesco Vergine, che assiste l' **autorità portuale**, è stata accolta dal gip del Tribunale di Brindisi.

Tutto partirebbe dall' ormai nota recinzione di via Del Mare, tanto contestata e al centro di polemiche e decisioni amministrative di segno opposto.

Il Comune intendeva realizzare la recinzione interamente in plexiglass, l' Authority propendeva per la versione attuale (probabilmente discutibile, come è opinione diffusa, da un punto di vista estetico). Si cercò di trovare una soluzione, in epoca commissariale. Il commissario prefettizio Santi Giuffrè, nominato al timone dell' ente municipale dopo la mozione di sfiducia che aveva rimosso la sindaca Angela Carluccio, delegò la sua vice Mariangela Danzi a seguire la questione.

Si risolse tutto con un accordo, curato nel dettaglio dai tecnici comunali e dell' **autorità portuale**, nel frattempo affidata alla presidenza di Patroni Griffi.

Nel corso dell' attività investigativa, compiuta dalla guardia di finanza del nucleo di polizia tributaria di Brindisi, sono emersi dettagli sulla proprietà delle particelle su cui sono state edificate le strutture portuali, che hanno indotto il pm ad approfondire.

L' iscrizione nel registro degli indagati di Danzi ha rischiato di creare qualche problema alla sua candidatura alle elezioni europee come capolista per il Nord-Ovest dei Cinquestelle, ma una volta assurta agli onori delle cronache la vicenda, il movimento ha ribadito la propria fiducia nei confronti della funzionaria amministrativa ritenendo l' indagine irrilevante, per lo meno ai fini del regolamento interno e ai parametri di scelta delle figure di riferimento.

R.Gra.



### Un parco eolico nel Mar Grande, adesso si fa sul serio

La Capitaneria di porto ha consegnato ufficialmente le aree interessate all'impresa Renexia

Cesare Bechis

**TARANTO** Presentato nel 2008, autorizzato nel 2013, il parco eolico «near shore» di **Taranto** comincia a intravedere la sua realizzazione. Ieri il comandante della Capitaneria di **porto**, Giorgio Castronuovo, ha consegnato formalmente alla società Beleolico le aree demaniali marittime e gli specchi d'acqua dove sorgerà il campo, con una concessione di trent'anni. La rada del mar Grande, che già ospita il campo boe della raffineria Eni che spariranno quando sarà realizzato il progetto Tempa Rossa, vedrà sorgere dieci torri alte centodieci metri. Gli impianti per la produzione di energia «green» saranno a mare, a cento metri dalla costa, più o meno, e a sette chilometri dalla città. Si tratta di dieci pale eoliche, divise in due gruppi, sei all'esterno della diga foranea e quattro più vicine al molo polisettoriale, ognuna di 3 megawatt di potenza e capaci tutte insieme di produrre 30 megawatt di energia. Il fondale, in questo punto, varia da quattro a diciotto metri, i pali saranno infissi a una profondità da 1.5 metri a 3 metri, tutto il campo occuperà complessivamente più di 131 mila metri quadrati di specchio acqueo e circa 500 di area demaniale marittima.

L'energia prodotta, che soddisferà il fabbisogno del **porto** di **Taranto** rendendolo autonomo, arriverà sulla terraferma per essere immessa nella rete nazionale attraverso un cavo marino di circa due chilometri.

L'opera è «near shore» e occupa una porzione di mare territoriale in un'area che non ricade nel sito di interesse nazionale né interessa direttamente aree Sic (interesse comunitario) o Zps (zone protezione speciale). Il parco eolico, dichiarato dai ministeri competenti «opera di pubblica utilità», sarà realizzato dalla società Renexia del gruppo Toto e ha incontrato negli anni scorsi l'opposizione degli enti locali, degli ambientalisti e dell'ordine degli architetti.

Lipu e Jonian Dolphins association si dichiararono contrari. Il ricorso del Comune di **Taranto** venne respinto dal Tar e dal Consiglio di Stato.

Riccardo Toto, direttore generale di Renexia, ha commentato: «Con questo progetto porteremo la nostra esperienza di impresa italiana impegnata nello sviluppo dei più grandi parchi eolici americani in Oceano Atlantico anche sulle sponde del nostro Mediterraneo».



## LA CONSEGNA DELLE AREE SARÀ LA PIÙ GRANDE STRUTTURA DEL MEDITERRANEO. SONO PREVISTE DIECI TORRI

### Parco eolico del mar Grande ora c'è il via libera definitivo

Arriva nel mare di **Taranto** un primato a livello nazionale, una prima applicazione delle nuove politiche green di produzione di energia nel rispetto dell'ambiente marino costiero: sorgerà infatti un parco eolico.

L'opera sarà costituita da 2 gruppi di aereo-generatori, per un totale di dieci pale eoliche, ubicati rispettivamente nella rada esterna del Mar Grande di **Taranto** e nella parte esterna della diga foranea del molo poli settoriale del **porto**, con profondità del fondale da quattro a diciotto metri ed un'altezza mozzo di cento metri, occupando complessivamente più di 131 mila metri quadrati di specchio acqueo e circa 500 metri quadrati di area demaniale marittima.

Gli impianti che costituiranno il parco eolico sono stati autorizzati con provvedimento del ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. «Con grande soddisfazione riceviamo dal Comandante della Guardia Costiera di **Taranto** Castronuovo lo specchio marittimo su cui sorgerà il primo parco eolico offshore in Italia e nel Mediterraneo», ha commentato Riccardo Toto, direttore generale di Renexia. «Con questo progetto porteremo la nostra esperienza di impresa italiana impegnata nello sviluppo dei più grandi parchi eolici americani in Oceano Atlantico anche sulle sponde del nostro Mediterraneo.

Un traguardo rilevante, il primo esempio di produzione di energia da turbine eoliche offshore in un mare italiano, reso possibile dalla collaborazione delle Istituzioni, sia a livello nazionale che locale, e dal contributo decisivo della Capitaneria di **Porto di Taranto**».

Poco più di un anno fa, la Beleolico aveva chiesto ed ottenuto dal ministero dell'Ambiente, d'intesa con il dicastero ai Beni culturali, una proroga di tre anni, ovvero fino al 24 agosto 2020, per realizzare quello che diventerà il primo impianto eolico offshore in Italia. In particolare, con un decreto ministeriale era stata già prorogata la validità della «Via» del 2012 (la Valutazione d'impatto ambientale).

La motivazione addotta dalla società per la richiesta di proroga, affonda le sue radici nel fatto che il progetto era finito al centro di numerosi ricorsi amministrativi tra cui quelli (tutti respinti) del Comune di **Taranto** e dei comitati «**Taranto Futura**» e «Fuori l'eolico dalla rada di Mar Grande e da **Taranto**») che hanno rallentato il percorso di realizzazione. Da oggi, anzi da ieri, però, il progetto può camminare.

E può farlo, evidentemente, su gambe solide e in maniera più veloce.  
Fabio Venere.



## Parco eolico a Mar Grande «Il primo del Mediterraneo»

*La Guardia costiera ha consegnato l'area alla società Beleolico Dopo anni di battaglie giudiziarie impianto pronto entro il 2019*

ALESSIO PIGNATELLI

Il primo parco eolico del Mediterraneo sarà a **Taranto**.

È arrivato il via libera definitivo dopo diversi anni tra ricorsi, autorizzazioni e concessioni: nella rada di fronte al Molo Polisetoriale saranno installate dieci pale eoliche che forniranno una quantità di elettricità per 21mila famiglie all'anno.

L'iter amministrativo è durato più di dieci anni ed è stato finanziato da una banca d'affari francese per una somma di circa 82 milioni di euro. Un percorso molto travagliato - la strada in discesa dal 2015 in seguito a 6 anni di complesse vicende e battaglie legali: l'anno successivo, il decreto ministeriale con la relativa aggiudicazione - finalizzato al rilascio della concessione demaniale marittima trentennale: il comandante dalla Guardia Costiera di **Taranto**, capitano di vascello Giorgio Castronuovo, ha proceduto a consegnare formalmente alla società Beleolico srl (detenuta al 100% da Renexia del gruppo Toto) le aree demaniali marittime e specchi d'acqua dove sorgerà il parco eolico.

L'opera sarà costituita da 2 gruppi di aereo-generatori, per un totale di dieci pale eoliche, ubicati rispettivamente nella rada esterna del Mar Grande di **Taranto** e nella parte esterna della diga foranea del molo polisetoriale del **porto**, con profondità del fondale da quattro a diciotto metri ed una altezza mozzo di cento metri, occupando complessivamente più di 131mila metri quadrati di specchio acqueo e circa 500 metri quadrati di area demaniale marittima.

L'impianto avrà una potenza nominale totale di 30 megawatt.

Nello specifico, il progetto sviluppato da Renexia includerà 10 turbine Senvion del tipo 3.0M122, specificamente adattate al difficile ambiente offshore. Il produttore mondiale di turbine eoliche ha appositamente sviluppato una procedura di installazione ad-hoc.

L'installazione e la messa in servizio sono previste per la seconda metà del 2019 e saranno divise in due gruppi: 4 più vicine al molo e 6 più al largo. Senvion fornirà anche i servizi di manutenzione per un periodo di 5 anni, con una opzione di estensione fino a 25 anni.

Dopo il suo completamento - già a fine anno potrebbe essere operativo in quanto il cantiere avrà tempi rapidi - il parco eolico fornirà elettricità sufficiente al fabbisogno di 21mila famiglie.

«Con grande soddisfazione riceviamo dal comandante Castronuovo lo specchio marittimo su cui sorgerà il primo parco eolico offshore in Italia e nel Mediterraneo - ha commentato Riccardo Toto, direttore generale di Renexia - Con questo progetto porteremo la nostra esperienza di impresa italiana impegnata nello sviluppo dei più grandi parchi eolici americani in Oceano Atlantico anche sulle sponde del nostro Mediterraneo. Un traguardo rilevante, il primo esempio di produzione di energia da turbine eoliche offshore in un mare italiano, reso possibile dalla collaborazione delle Istituzioni, sia a livello nazionale che locale, e dal contributo decisivo della Capitaneria di **Porto di Taranto**».

In questa vicenda, nel passato, ci sono stati anche contenziosi legali: in un ricorso del Comune di **Taranto** si sosteneva che l'autorizzazione in materia spettava alla Regione anziché allo Stato. Il Consiglio di Stato, però, bocciò sostanzialmente quella teoria indicando che la giurisdizione è nazionale. Successivamente gli impianti, dichiarati opere di pubblica utilità, sono stati autorizzati con provvedimento del ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti all'esito di una conferenza di servizi che ha visto coinvolti tutti gli enti portatori di interesse che hanno espresso il proprio parere favorevole, con particolare riguardo anche al ministero dell'Ambiente che di concerto con il ministero per i Beni culturali ha espresso il giudizio favorevole di compatibilità ambientale del progetto. L'impianto offshore rappresenta non solo una assoluta novità a livello nazionale ma, in più in questa particolare tipologia di progetto near shore, con tali caratteristiche, un primato in tutto il Mediterraneo.





# L'Unione Sarda

Cagliari

Si attendono le decisioni di Cict-Contship

## Porto canale in crisi: «Rilancio con Zona franca e nuove infrastrutture»

Vertice a Roma. Solinas: tutelare i portuali | BR | Il sottosegretario: subito l'attivazione della Zes

Salvare il Porto Canale di Cagliari, anche rilanciandolo, e senza lasciare soli i lavoratori in questo momento di difficoltà. Per i 350 portuali (più l'indotto) che rischiano il posto il messaggio che arriva da Roma è di speranza. «Abbiamo considerato i possibili percorsi per arrivare a soluzioni che mettano in sicurezza i dipendenti, con il coinvolgimento delle parti sociali e, contestualmente, che possano garantire sviluppo allo scalo», dice il viceministro delle Infrastrutture e Trasporti Edoardo Rixi al termine del tavolo fortemente voluto da Christian Solinas e convocato ieri pomeriggio a Roma. Oltre al governatore e agli uffici tecnici del Mit c' erano l' assessora al Lavoro Alessandra Zedda, la prefetta di Cagliari Romilda Tafuri, il presidente dell' **Autorità di sistema portuale** Mare di Sardegna, Massimo Deiana.

Le ipotesi Allo studio, soluzioni per invertire il trend di un calo del traffico merci che, secondo dati forniti da Uil Trasporti, è del 72% negli ultimi tre anni. L' ultimo addio - annunciato proprio il sindacato - è quello del colosso della Hapag Lloyd con la possibile sparizione di alcune linee intercontinentali. Quello di ieri è stato un incontro interlocutorio, senza i sindacati.

Ma, puntualizza Alessandra Zedda, «abbiamo fatto subito presente che il vero tavolo partirà col coinvolgimento delle parti sociali. Faremo a breve un incontro a Cagliari per analizzare tutti gli aspetti che sono stati posti». Massimo impegno per superare la crisi: «Faremo il possibile perché il porto non affondi, e comunque i lavoratori non saranno lasciati soli». In generale, sostiene il presidente Solinas, «l' obiettivo è quello di andare a restituire una prospettiva occupazionale con la vitalità del porto».

In che modo? «Seguendo un percorso che ci porti a renderlo attrattivo nel Mediterraneo attraverso una rivisitazione immediata dei perimetri della Zona Franca, un' attivazione della Zes e tutta una serie di altri elementi infrastrutturali come l' aumento del pescaggio e il banchinamento per navi ro ro».

L' operatore Inutile negare che saranno fondamentali le decisioni che prenderà Cict-Contship, cioè il concessionario del porto (l' hub per il transhipment Contship in Sardegna), in occasione del consiglio d' amministrazione in programma oggi. Nella peggiore delle ipotesi il cda potrebbe decidere per la messa in liquidazione della Cict e per non coprire le perdite. Cda al quale dovrebbe partecipare anche il presidente del Cacip (e sindaco di Sarroch) Salvatore Mattana che non si era presentato alla precedente riunione a Milano. «Vediamo come reagisce l' operatore», spiega Rixi, «al momento infatti parliamo di un' ipotesi di crisi non ancora suffragata da un cda che dovrà decidere se ripianare le perdite e quindi andare avanti, oppure prendere decisioni diverse». Detto ciò, «ci stiamo preparando per avere ai primi di maggio strumenti pronti da presentare ai lavoratori che ovviamente vogliamo sentire e convocare perché ne va del loro futuro».

Il limite paesaggistico Il viceministro pone anche un' altra questione: «La sovrintendenza limita fortemente l' operatività della realtà del porto. Fare una ristrutturazione complessiva per rilanciare lo scalo di Cagliari vuol dire anche riuscire a eliminare tutti quegli impedimenti che in questi anni hanno bloccato lo sviluppo del porto». Insomma, conclude, «Cagliari va ripensata, deve avere traffici più qualificanti e non deve andare in aperta competizione con scali dove è possibile garantire una manodopera a un livello talmente basso, anche a livello di salari, che per noi e per gli stessi lavoratori non sarebbe conveniente».

Roberto Murgia.



# L'Unione Sarda

Cagliari

Autorità portuale. Il presidente Deiana ha partecipato al tavolo

## «Ora siamo azzoppati, c'è ancora parecchio da fare»

Si guarda con interesse il futuro, ma prima di tutto c'è da dare sicurezza a centinaia di famiglie che potrebbero restare senza un reddito.

«È stato un incontro interlocutorio», spiega il presidente dell' Autorità portuale del Mar di Sardegna **Massimo Deiana**, «siamo in attesa di conoscere le reali intenzioni del terminalista», cioè della Contship, che oggi riunirà il consiglio d' amministrazione.

Al centro dell' incontro di ieri al ministero delle Infrastrutture ci sono stati «i problemi relativi al lavoro e in particolare l' eventualità in cui il terminalista non dovesse continuare a lavorare al porto canale». La preoccupazione maggiore riguarda «come rioccupare i 300 operai più l' indotto, ma soprattutto come trovare delle forme per garantire un sostegno e garantire la ripresa dei traffici nello scalo industriale».

Il rilancio passa dalla Zona economica speciale, dai perimetri della Zona franca, dalla progettazione delle strutture nell' area retroportuale che potrebbero far decollare il Porto canale, sospeso da un ventennio.

A Roma, con il viceministro Edoardo Rixi, si è parlato anche dei vincoli paesaggistici. «Sicuramente c'è parecchio da fare», commenta **Deiana**, «quando si è parlato del rilancio dei traffici del porto abbiamo individuato quali sono i problemi che lo impediscono. In particolare bisogna far partire la Zes, zona economica speciale, poi è necessario consentirci di perimetrare la zona franca, realizzare le infrastrutture del porto. Infine la liberazione dei permessi per costruire: il rilancio del porto canale passa da tutto questo. Ora siamo un po' azzoppati». Il traffico nel terminal container del porto industriale è in picchiata. Il 2018 si è chiuso a circa 215mila Teu, -50% rispetto ai 430mila del 2017, anno che aveva già visto un calo del 36%. E il 2019 non promette nulla di buono: i primi due mesi dell' anno dimostrano una proiezione su base annua di un ulteriore -42% rispetto al 2018.





## Porto Canale: vertice Mit, allo studio prospettive sviluppo

*Incontro a Roma, faro su zona franca e superamento vincoli*

(ANSA) - CAGLIARI, 16 APR - "Abbiamo considerato i possibili percorsi per arrivare a soluzioni che mettano in sicurezza i lavoratori, con il coinvolgimento delle parti sociali e, contestualmente, che possano garantire sviluppo allo scalo **portuale**". Così in una nota il viceministro delle Infrastrutture e Trasporti, Edoardo Rixi, al termine del tavolo convocato a Roma sulla crisi del porto industriale di Cagliari e, in particolare, sui 700 posti di lavoro a rischio. Erano presenti, oltre agli uffici tecnici del Mit, il governatore Christian Solinas, la prefetta di Cagliari Romilda Tafuri, il presidente dell' **Autorità di sistema portuale** Mare di Sardegna Massimo Deiana e l' assessora del Lavoro Alessandra Zedda. "L' incontro - ha detto Rixi - è stato utile per fare il punto della situazione sul porto, sullo stato di avanzamento della Zona economica speciale, che ha ottenuto il definitivo via libera dal Ministero e che andrà prossimamente all' approvazione del Cdm, sulla Zona franca interclusa e sul superamento delle restrizioni di tipo paesaggistico, che oggi vincolano lo sviluppo dell' area **portuale**". Adesso - ha concluso - "restiamo in attesa di conoscere le decisioni di Cict-Contship che domani riunirà il Consiglio d' amministrazione". (ANSA).



# Borsa Italiana

## Cagliari

### Porto di Cagliari: incontro al Mit per l' avanzamento di Zes e Zona franca

(Il Sole 24 Ore Radiocor Plus) - Roma, 16 apr - Si e' svolto oggi al ministero delle Infrastrutture e dei trasporti il vertice per affrontare la situazione del **porto** canale di **Cagliari**. Presenti alla riunione, oltre agli uffici tecnici del Mit, il viceministro Edoardo Rixi, il governatore della Regione Sardegna Christian Solinas, il prefetto di **Cagliari** Romilda Tafuri, il presidente dell' Autorita' di sistema portuale Mare di Sardegna Massimo Deiana. 'L' incontro - ha dichiarato il viceministro Rixi - e' stato utile per fare il punto della situazione sul **porto**, sullo stato di avanzamento della Zes - Zona economica speciale, che ha ottenuto il definitivo via libera dal ministero e che andra' prossimamente all' approvazione del Cdm, sulla Zona franca interclusa e sul superamento delle restrizioni di tipo paesaggistico, che oggi vincolano lo sviluppo dell' area portuale. In attesa di conoscere le decisioni di Cict-Contship, che domani riunira' il cda, abbiamo considerato i possibili percorsi per arrivare a soluzioni che mettano in sicurezza i lavoratori, con il coinvolgimento delle parti sociali, e, contestualmente, possano garantire sviluppo allo scalo portuale'. com-ler (RADIOCOR) 16-04-19 18:23:44 (0536)PA,INF 5 NNNN Tag Italia Europa Economia Pubblica Amministrazione Inf Ita.

The screenshot shows the Borsa Italiana website interface. At the top, there is a navigation bar with the logo and search options. Below the navigation bar, there are several promotional banners. The main content area features a news article titled "NOTIZIE RADIOCOR - ECONOMIA" with the sub-headline "PORTO DI CAGLIARI: INCONTRO AL MIT PER L'AVANZAMENTO DI ZES E ZONA FRANCA". The article text is partially visible, starting with "(Il Sole 24 Ore Radiocor Plus) - Roma, 16 apr - Si e' svolto oggi al ministero delle Infrastrutture e dei trasporti il vertice per affrontare la situazione del porto canale di Cagliari. Presenti alla riunione, oltre agli uffici tecnici del Mit, il viceministro Edoardo Rixi, il governatore della Regione Sardegna Christian Solinas, il prefetto di Cagliari Romilda Tafuri, il presidente dell' Autorita' di sistema portuale Mare di Sardegna Massimo Deiana. L'incontro, ha dichiarato il viceministro Rixi - e' stato utile per fare il punto della situazione sul porto, sullo stato di avanzamento della Zes - Zona economica speciale, che ha ottenuto il definitivo via libera dal ministero e che andra' prossimamente all' approvazione del Cdm, sulla Zona franca interclusa e sul superamento delle restrizioni di tipo paesaggistico, che oggi vincolano lo sviluppo dell'area portuale. In attesa di conoscere le decisioni di Cict-Contship, che domani riunira' il cda, abbiamo considerato i possibili percorsi per arrivare a soluzioni che mettano in sicurezza i lavoratori, con il coinvolgimento delle parti sociali, e, contestualmente, possano garantire sviluppo allo scalo portuale'. com-ler (RADIOCOR) 16-04-19 18:23:44 (0536)PA,INF 5 NNNN". Below the article, there are tags for "ITALIA", "EUROPA", "ECONOMIA", "PUBBLICA AMMINISTRAZIONE", and "INF". At the bottom of the page, there is a footer with contact information and legal notices.

## Crisi nera del porto canale di Cagliari, settecento buste paga appese a un filo

La vertenza sul porto canale di Cagliari arriva a Roma. È previsto per questo pomeriggio al ministero dei Trasporti, il tavolo chiesto e ottenuto dal presidente della Regione, Christian Solinas, con il ministro Danilo Toninelli, che però ha delegato alla gestione della vertenza il suo vice Edoardo Rixi, e ha assicurato il massimo impegno sia per la definizione della vertenza che mette a rischio l'occupazione dei lavoratori coinvolti, sia per il rilancio strategico del comparto. All'incontro romano partecipa, per la Regione, anche la neo assessora del Lavoro, Alessandra Zedda. L'appuntamento è fondamentale per tentare di trovare una soluzione alla crisi nera che sta attraversando da tempo lo scalo commerciale del capoluogo e conservare i settecento posti di lavoro a rischio (circa 350 portuali più indotto) e su cui in Prefettura a Cagliari è stato aperto circa una settimana fa un tavolo permanente. Durante quell'occasione, nel corso del consiglio e della conferenza della Città metropolitana di Cagliari convocato su iniziativa del vicesindaco metropolitano Francesco Lilliu, insieme alla prefetta Romilda Tafuri erano presenti per la Regione l'assessora Zedda e per l'**Autorità di sistema portuale** della Sardegna, il segretario Natale Ditel. "Negli ultimi quattro anni lo scenario del Mediterraneo è completamente mutato e Cagliari ha perso il 70 per cento dei container", ha ricordato Ditel. "Abbiamo dovuto attivare i procedimenti amministrativi per la revoca della concessione. Nel frattempo, abbiamo attivato uno scouting internazionale con gruppi cinesi e arabi cui seguirà una gara internazionale: servono infrastrutture in grado di stare la passo col fenomeno del gigantismo navale". LEGGI ANCHE: Porto canale di Cagliari, traffico in calo. Uil: "È il tracollo finale dello scalo" A sollevare la questione, nel mese di settembre dello scorso anno, era stata la Uil Trasporti con un dossier che conteneva i numeri del tracollo: il 2018 ha chiuso con un pesante dimezzamento rispetto al 2017, con appena 215mila teu (l'unità di misura standard di volume nel trasporto dei container Iso, e corrisponde a circa 40 metri cubi totali) movimentati, e una proiezione per il 2019 che prevede un ulteriore meno 42 per cento rispetto all'anno precedente. Non basta, di recente anche l'ultimo grande operatore dello scalo, il tedesco Hapag Lloyd, ha annunciato il suo addio alla Sardegna, che non rientrerà più fra le sue rotte. I sindacati accusano la Cict, la società che gestisce lo scalo commerciale, e la Contship, la casa madre a cui fa riferimento il gestore dell'area **portuale** industriale a sua volta facente parte di Eurokai, il più grande operatore terminalistico in Europa. "Se non cambia qualcosa - denunciano ormai da mesi - il Porto Canale chiuderà i battenti nel silenzio assordante della politica e delle istituzioni e la Sardegna sarà tagliata fuori dai mercati, con ripercussioni devastanti nell'import ed export delle imprese regionali".

The screenshot shows the Sardinia Post website interface. At the top, there's a navigation bar with 'CHI SIAMO', 'PRIVACY', 'COOKIE', and 'CARGO'. Below that, the main header features the 'sardiniapost' logo and the tagline 'il notizie di oggi per la Sardegna di domani'. The article title 'Crisi nera del porto canale di Cagliari, settecento buste paga appese a un filo' is prominently displayed, along with the date '16 aprile 2019' and category 'Economia, in evidenza 02'. The article content is partially visible, starting with 'La vertenza sul porto canale di Cagliari arriva a Roma. È previsto per questo pomeriggio al ministero dei Trasporti, il tavolo chiesto e ottenuto dal presidente della Regione, Christian Solinas, con il ministro Danilo Toninelli...'. To the right of the article, there are several promotional banners: 'LA PASSIONE RIVIVE OGNI ANNO', 'AZIENDALI LA QUALITÀ VI STUPIRÀ', 'ACENTRO', and 'ANTONELLA CORDA di madre in vigna'.

## Crisi del porto canale, vertice a Roma: tra le vie d'uscita c'è la zona franca

Si punta sulla Zona economica speciale (Zes) e la zona franca per far uscire dalla crisi il porto canale di Cagliari, ormai sull'orlo del tracollo: il traffico merci è calato di oltre il settanta per cento, ciò che mette a rischio quasi 700 posti di lavoro. È quanto emerso dal vertice che si è svolto questo pomeriggio al ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti tra il presidente della Regione, Christian Solinas e il viceministro Edoardo Rixi per definire la situazione relativa allo scalo commerciale del capoluogo dopo le mutate condizioni del settore dello shipping a livello mondiale. LEGGI ANCHE: Crisi nera del porto canale di Cagliari, settecento buste paga appese a un filo All'incontro hanno partecipato anche la prefetta di Cagliari, Romilda Tafuri, il presidente dell'Autorità di sistema portuale Mare di Sardegna, Massimo Deiana, l'assessora del Lavoro, Alessandra Zedda e i componenti degli uffici tecnici del ministero. "Durante la riunione - si legge in una nota diffusa dalla Regione -, è stata descritta l'evoluzione della situazione sul porto, ed è stato fatto il punto sullo stato di avanzamento della Zona economica speciale, che ha ottenuto il definitivo via libera dal ministero e che andrà prossimamente all'approvazione del Consiglio dei ministri, sulla Zona franca interclusa e sul superamento delle restrizioni di tipo paesaggistico, che oggi vincolano lo sviluppo dell'area portuale". L'attenzione è comunque rivolta alla riunione del board di Cict-Contship in programma domani. L'incontro è servito per fare il punto sulle strade possibili per arrivare a soluzioni in grado di mettere in sicurezza i posti di lavoro, con il coinvolgimento delle parti sociali, e, che contestualmente, possano garantire una nuova prospettiva di sviluppo e crescita allo scalo portuale. Il presidente Solinas ha ribadito che "le attività del porto canale sono da rilanciare attraverso elementi che lo rendano attrattivo nel Mediterraneo e con una rivisitazione immediata dei perimetri della zona franca, nonché con una riattivazione della zona economica speciale, e tutta una serie di altri interventi infrastrutturali".

The screenshot shows the Sardinia Post website interface. At the top, there's a navigation bar with 'CHI SIAMO', 'PRIVACY', and 'COOKIE'. The main header features the 'sardiniapost' logo and the tagline 'Il notizie di oggi per la Sardegna e il mondo'. Below the header, the article title 'Crisi del porto canale, vertice a Roma: tra le vie d'uscita c'è la zona franca' is prominently displayed, along with the date '16 aprile 2019' and the category 'Economia, In evidenza 02'. The article content includes a sub-headline 'Si punta sulla Zona economica speciale (Zes) e la zona franca per far uscire dalla crisi il porto canale di Cagliari, ormai sull'orlo del tracollo: il traffico merci è calato di oltre il settanta per cento, ciò che mette a rischio quasi 700 posti di lavoro. È quanto emerso dal vertice che si è svolto questo pomeriggio al ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti tra il presidente della Regione, Christian Solinas e il viceministro Edoardo Rixi per definire la situazione relativa allo scalo commerciale del capoluogo dopo le mutate condizioni del settore dello shipping a livello mondiale.' and a 'LEGGI ANCHE' section with the link 'Crisi nera del porto canale di Cagliari, settecento buste paga appese a un filo'. The page also features several advertisements, including one for 'nivea' and another for 'LA PASSIONE RIVIVE OGNI ANNO'.

## Real Cittadella, scattano le demolizioni

*De Simone: il Patto per la Falce è stato prezioso ed è l'unico strumento possibile*

Lucio D' Amico Scatta il piano delle demolizioni. Tutti i fabbricati fatiscenti che attorniano la Real Cittadella saranno rasi al suolo. Si comincerà con l'ex cantiere navale Savena e si proseguirà con una serie di altre strutture e di capannoni abbandonati, ovviamente senza alcun vincolo né valore architettonico.

Si sarebbe potuto fare anche prima? È l'effetto dell'inchiesta giudiziaria avviata dalla Procura della Repubblica che vuol vederci chiaro sulle responsabilità del degrado della Zona falcata?

Il commissario dell'**Autorità portuale** Antonino De Simone è un fiume in piena: «Quello che si è mosso finora e si sta muovendo nella Falce è solo opera dell'**Autorità portuale**.

Abbiamo consegnato faldoni di atti alla polizia giudiziaria, tutto quello che è stato portato avanti nei quasi sette anni della mia gestione».

E c'è una premessa che De Simone ritiene di dover fare prima di entrare nell'attualità: «Sapete cosa ho trovato quando mi sono insediato? Una Babele assurda. Una serie di conflitti di competenza tra Stato e Regione, tra **Autorità portuale** ed Ente porto, con contenziosi avviati anche dal Comune o da privati. Un ginepraio quasi inestricabile. L'**Autorità portuale** ha dovuto combattere una guerra spesso solitaria, abbiamo chiesto la fine delle ostilità e invocato che tutti gli enti e le istituzioni remassero nella stessa direzione. Da questo sforzo è nato quello che qualcuno - qui De Simone si riferisce alla frase postata nei giorni scorsi dal sindaco Cateno De Luca - ha definito il "Patto degli imbecilli". Ebbene sì, io sono tra questi, un "imbecille" perché ho creduto e credo al Patto per la Falce, nato tre anni fa e grazie al quale è stato fatto ciò che non era stato fatto in più di 50 anni. Ci si è messi attorno allo stesso tavolo, con l'Università abbiamo avviato tutti i sondaggi e i carotaggi indispensabili per procedere poi alle bonifiche, con la Soprintendenza abbiamo avuto qualche problema ma ora si lavora fianco a fianco, noi abbiamo investito e continueremo a farlo importanti risorse, abbiamo chiesto al Comune di rinunciare agli ultimi contenziosi e di collaborare con noi e speriamo che la Regione siciliana acceleri il più possibile le procedure per l'approvazione definitiva del Piano regolatore **portuale**. In ogni caso, se ora abbiamo aggiudicato la gara per le demolizioni, è perché c'è stato questo lavoro incessante, minuzioso, di tutto l'ufficio dell'Authority e degli altri enti. Io a breve andrò via da Messina ma quello che rimane è molto più che l'inizio di un percorso».

Si comincia, dunque, dagli ex cantieri navali Savena. Qui vi lavoravano decine e decine di dipendenti, da anni ormai è un cimitero post-industriale, un insieme di edifici che vanno a pezzi e di locali occupati abusivamente. In uno degli stanzoni dell'ex "Savena" sono stati trovati anche fusti con rifiuti speciali, derivanti dalle lavorazioni di cantieristica navale. Rifiuti per i quali occorre procedere a una caratterizzazione e al successivo smaltimento nelle discariche autorizzate. Sono tutti passaggi che hanno richiesto i necessari tempi tecnici, così come si è dovuto attendere che tutti i ricorsi presentati dalle famiglie occupanti fossero respinti, in modo da poter avviare le operazioni di sgombero.

Il primo colpo di ruspa potrebbe essere dato prima di Pasqua, già nella mattina del Venerdì Santo. Si demolirà un fabbricato di circa 450 metri quadrati, di cui è rimasta solo la struttura metallica portante come copertura. L'altro edificio, di circa 310 metri quadri, ha una struttura portante in cemento armato e presenta una copertura in travi precomprese.

Subito dopo si interverrà su altri cinque immobili, tutti privi di qualsiasi interesse culturale. Sono in gran parte piccole costruzioni, rispettivamente di 6, 35, 55 metri quadrati (due sono più grandi, pari a 130 e 370 mq), la cui demolizione, però, è importante perché consente di recuperare parte dell'affaccio a mare sul quale si specchia la Real Cittadella. Nel frattempo, l'Università proseguirà con i carotaggi in corso d'opera per verificare le condizioni di inquinamento dei terreni del litorale e del sottosuolo, in modo da avere il quadro definitivo delle operazioni, e dei costi, di bonifica.

Ma si agisce anche sul fronte regionale. Oggi, infatti, il presidente Nello Musumeci ha convocato un vertice sulle Zone economiche speciali e si discuterà anche della Falce e del Piano regolatore del porto. De Simone consegnerà una



relazione al governatore siciliano. «Ho ribadito a Musumeci - afferma il commissario dell' Authority - che le risorse finanziarie non sono un problema, quello che conta è metterci nelle condizioni di poter dare seguito agli investimenti programmati. Chiunque verrà dopo di me».

## Messina, l' Autorità Portuale al Seatrade Cruise Global 2019: protagonista il "Brand Sicilia"

*I dati del traffico crociere per il 2019 confermano la Sicilia come destinazione privilegiata: la regione occupa il quinto posto fra quelle italiane, con la previsione di 1.144.000 passeggeri e 733 toccate*

Il "Brand Sicilia" è stato uno dei protagonisti indiscussi al Seatrade Cruise Global 2019, fiera internazionale del crocierismo svoltasi a Miami dal 9 all' 11 aprile. L' **Autorità portuale** di Messina e Milazzo, l' **Autorità di Sistema portuale** del Mare di Sicilia occidentale e l' **Autorità di Sistema portuale** del Mare di Sicilia orientale hanno promosso nel proprio stand, condiviso con il supporto dell' Assessorato regionale al Turismo guidato da Sandro Pappalardo, l' Isola come destinazione privilegiata per il turismo crocieristico. Gli armatori e i loro rappresentanti hanno ricevuto aggiornamenti, nello spazio espositivo " Sicilian ports, the best of Italy" particolarmente apprezzato da numerosi visitatori, non soltanto sulle nuove infrastrutture portuali e i servizi sempre più efficienti offerti dai principali porti, gate privilegiati per la scoperta di una terra meravigliosa e ricca di spunti culturali, architettonici, paesaggistici ed enogastronomici. Questa caleidoscopica offerta turistica ha entusiasmato gli operatori crocieristici presenti a Miami, sempre alla ricerca di nuove opportunità di escursioni e di esperienze di viaggio da offrire ai loro passeggeri. Per far meglio assaporare il "gusto" di una crociera in Sicilia i Porti e la Regione Siciliana hanno organizzato un evento speciale nell' incantevole giardino dell' hotel W South Beach. Fra luminarie proprie delle feste patronali e il profumo di agrumi che allestivano l' area in tipici cesti di vimini, i rappresentanti delle compagnie crocieristiche hanno assaggiato alcune delizie della cucina isolana, accompagnate dagli ottimi vini Tasca, sponsor privato dell' iniziativa, in suggestivi angoli impreziositi da ceramiche siciliane tradizionali. Particolarmente gradito è stato il gelato, servito da un carrettino colorato. La festa, molto apprezzata e affollata, ha consentito così di rinsaldare, in un contesto più informale, i rapporti già consolidati negli anni fra le **Autorità** dei porti e gli operatori internazionali delle crociere, confermando l' immagine di una terra particolarmente accogliente e di grande bellezza, che sa promuovere con strategie condivise la diversificata offerta turistica del proprio territorio. I dati del traffico crociere per il 2019 sembrano appunto confermare questo gradimento diffuso della Sicilia come destinazione crocieristica privilegiata: la regione infatti occupa il quinto posto fra quelle italiane, con la previsione di 1.144.000 passeggeri e 733 toccate.



# Scontro sulla direttiva anti migranti L'ira della Difesa: Salvini sconfina

Di Maio: non fermi così 800 mila persone. Il leghista: scelta doverosa e legittima

Alessandro Trocino

ROMA L'unico che si chiama fuori, con una certa dose di ironia, è il sottosegretario alla presidenza del Consiglio Giancarlo Giorgetti: «Porti aperti o chiusi? Non so, io mi occupo di sport». Ma lo scontro sulla questione migranti, e sulle relative competenze, cresce di ora in ora. In poche ore il titolare del Viminale Matteo Salvini viene attaccato dal ministro M5S Danilo Toninelli e dalla collega Elisabetta Trenta (a sua volta criticata) ed emana una direttiva sui migranti che viene contestata da Luigi Di Maio. Direttiva che provoca però anche un violento scontro politico-diplomatico con la Difesa, con accuse di sconfinamento di poteri e la protesta del Pd che parla di «pressioni sui vertici del ministero» e di un «atteggiamento degno della peggior dittatura».

La questione **porti** chiusi o aperti, dopo i casi Diciotti e Sea Watch , si è fatta cruciale con la situazione libica, che rischia di provocare un esodo di persone in fuga dalla guerra.

E, insieme a loro, si teme, anche di persone poco raccomandabili e perfino di affiliati all' Isis. Ieri il ministro Salvini - mentre la nave Mare Jonio salpava da Lampedusa seguendo «il faro dell' umanità» - emanava una direttiva con indicazioni alle forze di polizia e ai capi di Marina e Guardia di finanza di «vigilare» affinché il comandante e la proprietà della Mare Jonio (della Mediterranea Saving Humans ) «non reiterino condotte in contrasto con la vigente normativa in materia di soccorso in mare». La tesi di Salvini è che l' attività di salvataggio delle ong non faccia che incentivare gli attraversamenti. Tesi respinte dalla Mare Jonio , che parla di «propaganda» e ricorda come la Libia sia «teatro di indicibili orrori».

Il premier del governo di salvezza nazionale libico Sarraj ha detto al Corriere che «dalla Libia sono pronti a partire 800 mila disperati verso l' Italia». E il vicepremier Maitig aggiunge, in un colloquio con Salvini, che ci sono 500 terroristi detenuti a rischio di scappare. L' approccio di Salvini è quello di chiudere i **porti** e impedire l' arrivo dalla Libia di chiunque, negando lo status di «rifugiato». I 5 Stelle la vedono diversamente.

Il guardasigilli Alfonso Bonafede spiega che questo fenomeno «non può pesare solo sugli italiani, se ne deve occupare l' Europa». La stessa tesi del ministro dei Trasporti Danilo Toninelli, che contesta la linea di Salvini: «Se dovessero arrivare migliaia di richiedenti asilo, non può bastare l' approccio **porti** chiusi». Il ministro annuncia un possibile «innalzamento della sicurezza dei **porti**». La collega Trenta risponde a brutto muso al titolare del Viminale: «Mettiamo fine a questa storia ridicola, non ho mai detto di aprire i **porti**, ho evidenziato quel che può succedere con l' inasprimento del conflitto. Non ho tempo di vaneggiare come fanno altri». Alla Difesa l' irritazione è altissima anche per il presunto «sconfinamento»: «È stata superata una linea rossa». Perché la direttiva è stata inviata a polizia, carabinieri, Guardia di finanza e costiera, ma anche al capo di stato maggiore della Difesa. Di qui le accuse di sconfinamento, che Salvini nega: «Siamo tranquillissimi perché il Viminale è la massima autorità per la sicurezza interna. Quindi la direttiva è doverosa, oltre che legittima». E fa sapere che la legge «dispone dell' uso di navi della Marina. Ingerenze? Io ho il diritto-dovere di decidere in quale porto sbarca tizio o caio».

Duro anche Luigi Di Maio: «Se abbiamo il problema di 800 mila migranti in Italia, di certo non li fermi con una direttiva. Se vogliamo aiutare l' Italia, molliamo i Paesi che non accolgono i migranti, invece di allearci con loro, da Orbán in giù». Allusione, naturalmente, a Salvini. Il premier Giuseppe Conte prova a mediare: «**Porti** aperti sì o no, è una semplificazione bellissima per il pubblico, ma chi la segue può scoprire che la politica italiana sull' immigrazione è molto più complessa».





### Il retroscena

# «Ingerenza inaccettabile Non prendiamo ordini dal ministro dell' Interno»

Lo Stato Maggiore e la linea decisa con Palazzo Chigi

FIorenza SARZANINI

Roma Accade tutto intorno alle 11 di ieri mattina, quando la nuova direttiva di Matteo Salvini per impedire alle **navi** con i migranti di entrare nelle acque italiane, viene «notificata» allo Stato Maggiore della Difesa. Ma arriva anche alla Marina e alla Guardia Costiera. L' ordine è perentorio: oltre alla polizia e alla Guardia di Finanza «le Autorità militari e di polizia destinatarie del presente atto ne cureranno l' esecuzione, a partire da ogni possibile forma di notificazione ed intimazione agli interessati, e la stretta osservanza». Quanto basta per scatenare l' ira dei generali che si definiscono «scioccati e indignati per un' ingerenza che non ha precedenti». Poco dopo la ministra Elisabetta Trenta parla con il capo di Stato Maggiore Enzo Vecchiarelli e lo scontro istituzionale deflagra.

Il giro di telefonate coinvolge i Comandi, ma anche i consiglieri militari dei vari ministri, compreso quello del presidente del Consiglio Giuseppe Conte. Ci sono contatti anche tra la Difesa e il Quirinale, perché sono stati gli stessi vertici delle forze armate a invocare un intervento del Colle, evidenziando come il capo dello Stato guidi il consiglio supremo di Difesa e dunque sia il capo a tutti gli effetti.

L' ordine di Salvini contenuto nella circolare - che nell' intestazione è definita «intimazione» - viene infatti ritenuto «un' ingerenza gravissima perché noi non dipendiamo da lui e soprattutto non abbiamo mai preso ordini dal ministro dell' Interno. Siamo in democrazia, non in un regime totalitario e dunque i soldati prendono disposizioni dai ministri da cui dipendono».

Una presa di posizione che trova sponda anche a Palazzo Chigi. Lo stesso Conte sarebbe infatti infastidito dalle continue mosse di Salvini.

«Veri e propri strappi - si fa notare - anche se poi quando si tratta di risolvere i problemi e chiedere all' Europa di prendersi in carico i profughi siamo noi a doverlo fare». E l' irritazione è ancor più forte perché appena qualche giorno fa, quando la crisi libica era diventata emergenza, Conte aveva convocato una riunione d' urgenza con la stessa Trenta e con il titolare della Farnesina Enzo Moavero Milanesi, e poi aveva sottolineato che sarebbe stato lui «a dover gestire ogni situazione in una cabina di regia che dipende esclusivamente da me».

Al di là della forma - che viene definita «inaccettabile» - c' è poi un problema di sostanza. I compiti indicati nella direttiva non sono assegnati infatti allo Stato maggiore se non in casi eccezionali e definiti, e anche di questo si è discusso nel corso della giornata nei diversi contatti tra la Difesa e Palazzo Chigi. Nella direttiva Salvini scrive che il blocco delle **navi** deve essere fatto perché «la loro attività può determinare rischi di ingresso sul territorio nazionale di soggetti coinvolti in attività terroristiche o comunque pericolosi per l' ordine e la sicurezza pubblica, in quanto trattasi nella totalità di cittadini stranieri privi di documenti di identità e la cui nazionalità è presunta sulla base delle rispettive dichiarazioni».

La linea dei militari è segnata. Nei contatti che vanno avanti fino a tarda sera dal Viminale si fa notare che «la Marina ha ottenuto finanziamenti per oltre 80 milioni di euro proprio per il controllo del Mediterraneo» ma questo non basta a sedare lo scontro.

Anche perché si ricorda che nel giugno scorso, quando Salvini aveva intimato ai militari di non rispondere agli Sos in mare, l' ammiraglio Giovanni Pettorino, comandante della Guardia Costiera, aveva replicato: «Abbiamo risposto sempre, sempre rispondiamo e sempre risponderemo a ciascuna chiamata di soccorso. È un obbligo giuridico, ma anche un obbligo che sentiamo moralmente perché tutti gli uomini di mare, da sempre e anche in assenza di convenzioni, hanno portato soccorso e aiuto a chi si trova in difficoltà in mare».



Noi non abbiamo mai lasciato solo nessuno in mare» .